



Андеграунд наших дней: автомобили марки Shustrov

# Они строили автомобиль,

или Андеграунд советского автопрома

В Советском Союзе у каждой отрасли общественной жизни имелся свой андеграунд. Теневая экономика, литература самиздата, «альтернативные» музыка, живопись и философия процветали в подполье. Такая же идейная «подземка» — бурная река автомобильной свободы — была и у отечественного автопрома.

Мировые бренды предлагали спортивные купе. Советская промышленность — нет.

В модельном ряду крупнейших концернов были автокемперы, снегоходы и амфибии. Но для обычных советских людей это не выпускалось.

В США уже в 1953 году был Chevrolet Corvette — первый в мире автомобиль с суперлегким стеклопластиковым кузовом. На конвейерах СССР не было других, кроме железных.

Но это не означает, что в стране ничего подобного не существовало. Все это выпускал автомобильный андеграунд. Люди самостоятельно, в одиночку отливали блоки цилиндров двигателей, делали поршни, создавали оснастку для строительства кузовов, отливки дисков, фонарей и фар. Только в Советском Союзе существовала автомобильная промышленность невиданной формы, не имеющая аналогов в мире.

Многое из того, что было создано ею, не сохранилось или пришло в упадок. Но то, что уцелело, впервые было собрано со всей страны и представлено на Олдтаймер-галерее Ильи Сорокина. Уникальная экспозиция называлась «Они строили автомобиль».

## Наследие диссидентов

Автомобильное подполье работало по принципу автомобильных заводов,



Гоночный автомобиль «Пионер» был собран пленным немцем в 1948 году из фюзеляжей разбитых самолетов



Красный «Меркурий» Владимира Мищенко и его желтый клон с электромобилем



Гусеничный снегоход КМВ-2 был создан в Оренбурге Михаилом Гудриным и его сыном Всеволодом

но только в микромасштабе. Оно создавало опытные модели и размножало их с помощью матриц, внося с годами изменения. В «подземелье» создавались новые марки и появлялись автомобильные династии.

Начало этому положили братья Анатолий и Владимир Щербинины, завсегда и диссидентской тусовки в московском саду «Эрмитаж». В 1969 году они создали первое в Советском Союзе купе «гранд туризмо» с кузовом из стеклопластика. Историк Лев Шугуров придумал для него название «ГТЦ», что расшифровывается, как «Гранд туризмо Щербининых». В купе использовались агрегаты ГАЗ-12 и ГАЗ-69. В конце 60-х это был настоящий авангард — то, до чего так и не добрались автозаводы: дорожно-спортивное купе с современной внешностью на самых доступных агрегатах.

Но на достигнутом Щербинины не остановились. Как советские автозаводы обновляли свои модели каждые десять лет, так братья через десять лет создали «ГТЦ» второго поколения на более современном шасси ГАЗ-24. Новая модель стала называться «Сатана». Стремительное клиновидное купе с двигателем ЗМЗ 24Д развивало скорость до 200 км/ч.

## С планеты «Меркурий»

В это же самое время не признанный властью художник Юрий Рубель работал над своим вариантом купе. Но обстоятельства его жизни вынудили его эмигрировать в Израиль, а купе и оснастку для изготовления кузова оставить на родине.

По матрицам Рубеля москвич Владимир Мищенко в 1979 году выклеил его купе и немного изменил внешность. В качестве базы он избрал шасси ВАЗ-2101. «Жигули» в спортивной шкуре получили название «Меркурий».

Потом купе Рубеля по его матрицам было клонировано в третий раз и вместо бензинового двигателя получило электромотор.

## Lamborghini из СССР

На краю земли, на окраине цивилизации, в городе Ухта Коми АССР в



«ГТЦ» второго поколения понесло потери

авто Курьер

1983 году Александром Кулыгиным в одиночку была создана «Панголина» — электронный шпик с дизайном в стиле элитных итальянских концепт-каров и спорткаров. Она стала самым знаменитым и оригинальным самодельным автомобилем 80-х, звездой пробегов и выставок. В роли автомобиля будущего ее сняли в фильме «Семь стихий».

Принцип попадания в ее салон опрокидывал новизной. Часть кузова,



«Гранд туризмо братьев Щербининых» 1969 года выпуска

### Кстати:

Советский Союз исчез, а автомобильный андеграунд по-прежнему живет, но уже в новейших формах. В Ярославле Вадим Шустров основал собственную марку автомобилей Shustrov и уже десять лет строит маленькие и быстрые авто, воплощая в своей работе идею доступного спортивного автомобиля. На выставку он привез пикап Shustrov Candy Car для заездов на 402 метра и спортивный автомобиль Fox. Обе машины весят не более 60 кг.

включая лобовое и боковые стекла, часть крыши и боковины эффектно поднимались с помощью электропривода. Так же, электронно регулировался клиренс. Три блока фар выдвигались из капота тоже с помощью электроники. Чтобы обеспечить «Панголине» такие же диски колес, какие применялись в автоспорте, Кулыгин создавал их матрицу и отливал их. Он ни на год не отставал от мировой автомобильной спортивной моды — в это же время была выпущена сенсационная Lamborghini Jalpa, у которой принцип попадания в салон был таким же, как у самодельного автомобиля из Коми.

Когда Михаил Горбачев увидел «Панголину», он распорядился взять ее создателя на работу в качестве художника-конструктора АЗЛК, где потом Александр Кулыгин и трудился над мини-вэном «Арбат-2139». Потом он уехал за границу и там разбился на мотоцикле.



«ЮНА» по-прежнему современна

## «ЮНА» XXI века

Из многообразия советского автомобильного «подземелья» свои «боевые навыки» сохранил и довел их до фирменного уровня нового времени только один автомобиль — именная машина марки «ЮНА», что расшифровывается как «Юрий и Наталия Алгебраистовы».

Она является родственницей машин братьев Щербининых. Ее кузов из стеклопластика создавался вместе с купе «Сатана» по одной матрице в обычной типовой квартире. Затем автомобили спускали с балкона автокраном. В 90-х годах Юрий Алгебраистов воспользовался доступностью агрегатов современных иностранных автомобилей и тюнинг-комплектующих и получил одну из немногих самоделок XXI века. Грамотный рестайлинг, качественная сборка и окраска фирменными эмалями сделали машину похожей на спорткар. Под ее капотом один за другим побывали два 6-цилиндровых двигателя BMW объемом 2,8 л, задняя подвеска пришла от Volvo-740, передняя — от ГАЗ-31105. Машина с убирающимися фарами и всеми электронными опциями салона, включая телевизор, имеет свой фирменный логотип.

Она стала героем многочисленных журнальных материалов и телепередач. Не уступая аккуратностью и качеством сборки дорогим иномаркам, стала примером грамотного апгрейда, благодаря которому он не устаревает уже тридцать лет.

Елена Веселова

Фото автора ■



«Гепарды» на базе ЗАЗ-966 строили в Ярославле целыми сериями