

Мир увлечений

Небольшие машинки, которые ласково или с сарказмом называли «горбатыми», а потом «ушастыми», «чебурашками» и «мыльницами», выпускал завод «Коммунар» в городе Запорожье. Автомобили первого и второго поколений были, по сути, разными моделями.

Советские люди больше привыкли к тем, что делали в 1960–1969 годах на основе FIAT, а героя моего материала влечёт к «ЗАЗ-968», которые появились только в 1971 на базе американского Chevrolet Corvair – с модернизированным двигателем и другой передней панелью.

Мастер

Когда-то семья Тумановых ездила в Белоруссию. Там ещё совсем маленький Кирилл и увидел ярко красный, необычный «Запорожец». Он запомнился ему на всю жизнь.

– С тех пор мечтал о нём, – улыбается мой собеседник. – Купил в 2011 году именно такую машину. Нашёл её на интернет-форуме в Оренбурге. «Запорожец» был не на ходу. Так что тащил его на тросе, который по дороге лопнул. Пришлось ночевать одному на трассе. Двери не закрывались, связал их на всякий случай ремнями безопасности. Утром житель посёлка, расположенного рядом, помог добраться до более цивилизованных мест, где нашёл бортовую машину. Так и привёз свой первый «Запорожец» в Магнитку.

Красный цвет хоть и привлекал Кирилла, навевал воспоминания из детства, но, подумав, он решил перекрасить свою покупку – добавил белого. Это, говорит, лёгкий и приятный вид работ. А самый долгий и скучный – грунтовка.

– Где научились ремонтировать и тем более реставрировать машины? – поинтересовалась. – Кажется, концертное объединение, где работаете, и профессия очень далеки от автосервиса.

– В 14 лет мне подарили мотоцикл «Иж-Юпитер-5». На нём впервые пе-

Шесть «Запорожцев» Кирилла Туманова

Ретро-машины отечественного производства привлекали магнитогорского звукорежиссёра с детства

ребрал двигатель. Сначала помогал дядя, а потом потихоньку и сам стал мастером. Ремонтировал машины друзей, их знакомых. Благодаря «сарафанному радио» работы было много. Правда, за «спасибо». Не мог же я брать деньги с приятелей. Зато потом этот опыт пригодился.

Второй «Запорожец» Кирилла Туманова был синим, третий – белым, четвёртый – зелёным. Причём все куплены в один год – 2012-й. На этом не остановился. Приобретал раритетные авто в 2015 и 2018 годах. Некоторые изменил кардинально, а один пришлось пустить «на донорство» – не удалось восстановить документы.

– Обычно менял элементы, когда в процессе эксплуатации выявлялись дефекты или просто не устраивали характеристики родных деталей, – пояснил Кирилл. – Например, искал аналоги подвески или делал крепёж для инородных из подручных материалов своими силами. Подсматривал идеи у зарубежных коллег и соратников, так как передняя подвеска «Запорожца» схожа с volkswagenbug и transporter t1. Кстати, компоновка тоже заднемоторная, правда в запорожце двигатель V-образный, в volkswagen – оппозитный. На первый «Запорожец» поставил инжекторный двигатель от переднеприводного «ВАЗа» десятого семейства. Хорошо ездил...

Гидроусилитель не нужен

Одной из самых затратных статей расхода оказались кузовные элементы. Продавцы требовали за них баснословные суммы. Ещё

сложно было найти диски. У «Запорожцев» они особенные. А вот колёса стандартные, такие же, как на «Жигулях», – R13.

– Бензобак у этих машин находился за пассажирским сиденьем, а его горловина красовалась на заднем крыле, – добавил нюансов молодой человек. – Многие считают, что на ретро-машинах тяжело ездить, там же нет гидроусилителя, но на «Запорожце» руль можно крутить одной рукой – не надо никаких технических приспособлений. В первом автомобиле, помню, была зеркальная коробка передач – первая на себя, а вторая от себя. Если этого не знаешь, с первого раза точно будет сложно тронуться с места. Ещё там хитрый способ открытия багажника. Это нужно делать из салона, но как на «Жигулях» его не закрыть. Есть специальный фиксатор, поэтому всё нужно делать нежно, просунув руку под багажник, чтобы отодвинуть этот фиксатор, а уже потом тихонечко нажать. Раздастся щелчок – значит, удалось закрыть. Капот, кстати, тоже открывается специфически. Ручка находится в стойке водительской двери, то есть надо обязательно сначала открыть её, а потом уже капот. Педали в этих авто чуть смещены к центру, потому что передние колёсные арки находятся в салоне. Но ездить на «Запорожце» вполне комфортно.

Двигатель в «Запорожце» разработан для бензина малооктанового числа – АИ-76, но в Челябинской области сложно найти и 80-й. Так что приходилось «кормить» машину 92-м. Она легко при этом разогналась до 120 километров в час. Правда, передняя часть у «За-

порожца» легче, «морда» норовит подняться. Приятнее ездить на скорости 90 километров в час.

– Не боялся отправляться за пределы города, – говорит Кирилл. – Иногда случались сюрпризы. Както в одной из машин сломался диск сцепления, на дворе февраль, но не замёрз, благо был бензин. А незадолго до этого, в январе, срезало шпильки с колёсного барабана. К счастью, это было заднее колесо, оно просто осталось в арке. В мае 2012-го от перегрева пробило блок двигателя и оторвало шатун. Пришлось искать чуть ли не новый двигатель. На синем «Запорожце» в 2014 году лопнула пружина амортизатора и срезало ухо его крепления к рычагу. Эта машина была, вдобавок, с занижением, завалилась на один бок, еле доехал до гаража.

Автопарк Туманова

В автопарке Туманова, кстати, был и ещё один автомобиль. Он появился в 2017 году и выбивался из общего стиля, потому что это «Мерседес» 1984 года выпуска.

– Процесс содержания большого автопарка превращает тебя в какого-то Плюшкина, – признался Кирилл. – Нужно что-то где-то складировать, потому что если не возьмёшь сейчас, то позже будет дорого или не достанешь. Это вечная нехватка финансов, ибо траты на запчасти колоссальные. Через некоторое время финансов на содержание всех машин стало не хватать. Супруга к этому относилась вроде бы сносно, но намекала на продажу. Всё чаще спрашивала, зачем мне эти автомобили. А я занимался

любимым делом, которое делало счастливым и меня, и окружающих, сохранял частичку истории. Кстати, не все «Запорожцы» были 968-й серии. Один – 968М – более совершенный. Его выпускали с 1979 по 1994. Управление мягче и удобнее, зато стало меньше хромированных деталей и появилось больше пластика.

Сейчас у супругов Тумановых два энергичных маленьких сына. И на подходе третий ребёнок. Так что на мастерскую остаётся меньше времени. Да и средств на семью теперь нужно больше.

– Пришлось пожертвовать увлечением, – рассказал Кирилл. – Но оно того стоит. Сейчас езджу на «Жигулях». Их тоже надо время от времени ремонтировать. Мальчишки помогают. Приносят то отвёртку, то гаечный ключ. А второе мое хобби удачно сочетается с профессией. Пишу музыку – рок и хип-хоп, техно, порой даже русские народные для концертного объединения и под частные заказы. Впрочем, в основном, делаю это для себя. Пробовал быть артистом, выступал, гастролировал, но понял, что так жить не смогу – на это уходит слишком много времени, сил, да ещё и масса ограничений, рамок, а я люблю свободу. Кстати, поэтому и не пошёл работать в автосервис, хотя изначально это было ближе всего...

В заключение отмечу, что «Запорожцы» делались не только для жителей Советского Союза. Были экспортные варианты. В Запорожье регулярно проходит международный слёт владельцев этого автомобиля – в том числе из Германии и Польши. Особенно торжественно, конечно, отмечают юбилейные даты.

Когда-то о «Запорожце» сочиняли анекдоты. Одна из распространённых фраз: «Полчаса позора – и ты на работе». Но это был самый доступный семейный автомобиль. А теперь его воспринимают на улицах с восторгом. Кирилл Туманов говорит, что ещё и поэтому ездить на «Запорожце» было сплошным удовольствием.

Татьяна Бородина



За работой. «ЗАЗ-968»



Первые «Запорожцы» Кирилла 1972 года выпуска



Кирилл Туманов предпочитает и трамвай ретро



Ездить по улицам на раритетном «Запорожце» – удовольствие



«Зелёный шершень» – «ЗАЗ 968». Название взято предыдущим хозяином из фильма. Кирилл решил его оставить



Ещё один «ЗАЗ-968» – около памятника «Первая палатка»