

Александр Ельчищев



КАНАДСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ МУЗЕЙ

Canadian Automotive Museum

Александр Ельчищев

**Канадский автомобильный музей.
Canadian Automotive Museum**

«Издательские решения»

Ельчищев А.

Канадский автомобильный музей. Canadian Automotive Museum /
А. Ельчищев — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-532480-1

О канадском автомобилестроении, находящемся в тени мощного автопрома США, мы знаем мало. В основном в Канаде идет автосборка иностранных марок, но местные машины не всегда были чьими-то копиями. Среди них встречались и оригинальные разработки. Давайте с ними познакомимся, посетив Канадский автомобильный музей. Очерк о музее в Ошаве по состоянию на июнь 2000 года, но за прошедшие годы в нем мало что изменилось. Коллекция из 80 экспонатов, с которыми познакомился автор, пополнилась еще пятью.

ISBN 978-5-00-532480-1

© Ельчищев А.
© Издательские решения

Содержание

От автора	6
Оставленный на десерт	7
Вывезенные из Старого Света и сохранные от войн	9
Rolls-Royce Silver Ghost	10
Vauxhall OE 30—98	12
Bentley 3L Speed Model	13
Bugatti Type 37	14
Alfa Romeo 1750 Gran Sport	15
Конец ознакомительного фрагмента.	16

Канадский автомобильный музей Canadian Automotive Museum

Александр Ельчищев

Фотограф Александр Ельчищев

© Александр Ельчищев, 2021

© Александр Ельчищев, фотографии, 2021

ISBN 978-5-0053-2480-1

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

От автора

О канадском автомобилестроении, находящемся в тени мощного автопрома США, мы знаем мало. Меж тем, во время моего посещения¹ страны кленового листа там выпускали легковых автомобилей в полтора раза больше, чем в Великобритании, почти в два раза больше, чем в Италии, и в три раза больше, чем в России.

В основном в Канаде идет сборка автомобилей американских и японских марок, но местные машины не всегда точные копии заграничных разработок. Давайте в этом убедимся, посетив Канадский автомобильный музей.

Описание Canadian Automotive Museum (точнее – очерк о нем) на июнь 2000 года, но за прошедшие годы в музее не так много изменилось. Коллекция из 80 экспонатов, с которыми я ознакомился, пополнилась еще пятью. Здание и, соответственно, адрес остались прежними.

Если у вас будут замечания-дополнения (с обязательными ссылками на авторитетные зарубежные источники), если заметите опечатки, пишите через контактную форму моего сайта <http://alex-elch.ru/> или в комментариях, но в корректной форме.

Если вы владелец аутентичного ретроавтомобиля (сами его восстановили или совершили на нем длительное путешествие) или масштабных моделей французских авто, пожалуйста, сообщите автору. О вашем любимце или коллекции узнает больше фанатов.

Мои книги на автомобильную тему:

Дорогами римских легионеров, или Куда приводят мечты. Автопутешествие из Рима в Париж и обратно

Зарубежные концепт-кары и прототипы. Конец XX – начало XXI века (1997—2006)

Куда можно поехать на этой «жестянке»? Летопись путешествий и приключений на Citroen 2CV

Все книги автора: <https://www.litres.ru/aleksandr-elchischev/>

В основе очерка лежат материалы музея и мои статьи, написанные после поездки в Канаду:

Ельчищев А. У канадцев собственная гордость (музей) / А. Ельчищев // Биржа плюс авто. – 2001. – №42 – С. 38—40.

Ельчищев А. Durant (США-Канада) / А. Ельчищев // Биржа плюс авто. – 2003. – №38 – С. 40.

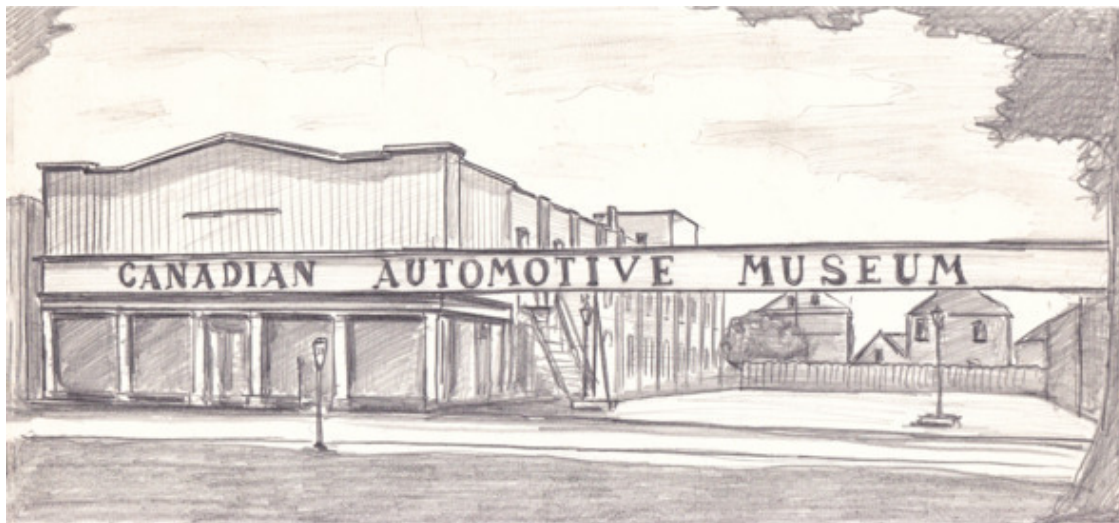
Ельчищев А. McLaughlin Buick 66S (Канада) / А. Ельчищев // Биржа плюс авто. – 2003. – №38 – С. 40.

Ельчищев А. Willys Whippet (США-Канада) / А. Ельчищев // Биржа плюс авто. – 2003. – №38 – С. 40.

Автор благодарит генерального спонсора – нижегородскую компанию «АвтоСпецТехника», а также спонсоров – ТФ «Нижегородец» и ЗАО «ТехноВолга» – за помощь в организации поездки в Канаду.

¹ Июнь 2000 года.

Оставленный на десерт



Ни на что не претендующий мой рисунок здания музея, сделанный по горячим следам

Посещение этой автодостопримечательности во время путешествия по Канаде на новой версии Chevrolet Tahoe я оставил «на десерт». Все равно внедорожник надо было возвращать в расположенную в Ошаве штаб-квартиру General Motors of Canada, а в этом городке близ Торонто как раз и находится Канадский автомобильный музей.

К этому времени я уже изрядно поколесил по провинциям Квебек и Онтарио и имел кое-какой опыт. И он мне подсказывал, что к этой стране наши мерки не подходят.

Например, не надо обольщаться, что в небольшом городе что-то легко найти. Маленький он только по численности населения. У канадцев, как и у их южных соседей, жилищные стандарты несколько отличаются от наших, поэтому тамошние малонаселенные пункты, особенно вблизи американской границы, настолько просторны, что среди их бесчисленных коттеджей с традиционными газонами можно запросто заблудиться.

Я уже устал проезжать Оттаву по объездной дороге – «небольшой городок», как учили нас в школе на уроке географии. Правда, это было давно и отмечалось в качестве противопоставления большим канадским городам. Мол, столица, но небольшая. Типа австралийской Канберры.

Не стал заниматься спортивным ориентированием, хотя дважды ездил в армии на соревнования по нему на первенство военного округа, и на придорожной площадке для отдыха близ Ошавы начал поиск информейшн офиса.

Информационным центром, где можно подробно расспросить о дороге, попутных достопримечательностях и получить схему автомагистралей, может быть будочка, притулившаяся к «Макдональдсу», или более солидное помещение.

Через несколько минут, кроме плана местности, получил еще и приподнятое настроение. Какому одуревшему от многочасовой езды путешественнику не будет приятна улыбка юной леди? Пусть и служебная, но от этого не менее значимая.

Поворачиваю на Симко-стрит, нахожу двухэтажное здание музея по аршинным красным буквам на его фронтоне.

Справа от него большая стоянка. Причем бесплатная. Это обстоятельство стал особенно ценить после того, как скормил изрядное количество долларов парковочным «одноруким бандитами» на улицах Монреаля.

Входная цена божеская – 5 канадских долларов (\$3,2), на два доллара меньше минимальной часовой оплаты труда в этой стране на тот момент.

Рядом с кассой сувенирная лавка с полагающимся джентльменским набором – масштабными моделями автомобилей, значками, брелоками и постерами.

Тут же информация о том, что Канадский автомобильный музей открылся в Ошаве – в автомобильном сердце Канады – по инициативе местных жителей и на их пожертвования для сохранения местной автоистории.

На бережно сохраненном плакате видна торжественная дата открытия – 23 сентября 1963 года – и рисунок здания музея, которое также имеет автомобильную историю: здесь с 1921 по 1931 год работал дилерский центр Ontario Motor Sales.

Заметное пополнение экспозиции произошло в 1995 году, когда наследник Джона А. Макдугалда (John A. «Bud» McDougald) подарил музею 21 автомобиль.



Белый автомобильчик в окружении красной Alfa Romeo 1750 Gran Sport и черной Bugatti Type 37 это BMW Isetta 1958 г. в. с единственной расположенной спереди дверью

Вывезенные из Старого Света и сохраненные от войн

Из хорошо освещенного благодаря большим окнам-витринам холла попадаю в полумрак зала с основной экспозицией. Посетителям снимать здесь «мыльницами» бесполезно.

Часть автомобилей стоит на гравии, как в самом большом автомобильном собрании Европы – в Musée national de l'automobile во французском Мюлузе. Так удобней мыть экспонаты, не сдвигая их с места. Да и масляные пятна, которые нередко можно увидеть под «старичками», не испачкают пол.

Через несколько минут забываю о скудном освещении. Давняя мечта увидеть некоторые раритеты начинает сбываться. Причем, совершенно неожиданно.

Rolls-Royce Silver Ghost

Никак не думал, что за океаном среди престижных моделей Rolls-Royce, а их здесь целых шесть экземпляров, увижу одну из первых «роллсовских» моделей с легендарной плавностью хода и красивым именем Silver Ghost («Серебряный призрак»). Да не одну, а сразу две.

Вчитываюсь в текст на табличке. Так, один из «Роллсов» 1912 года выпуска – личный автомобиль леди Итон.

Кто такая леди Итон? Не королевских ли кровей сия особа? На одной из музейных фотографий ей устраивают торжественный прием. Нет, она всего-навсего королева сети универсамов. Да, уж. Впрочем, спасибо ей за то, что выписала в Канаду этот раритет и тем самым спасла его от двух войн.

Кстати, принадлежащий этой даме автомобиль действительно раритет из раритетов. У него выпуклая крыша, в то время как у остальных «призраков» с закрытыми кузовами она плоская.

Второй Silver Ghost 1914 г. в. принадлежал сэру Мортимеру Дэвису и больше соответствовал своему статусу – на нем перемещался по Монреалю его величество принц Уэльский во время визита в Квебек в 1919 году.



Rolls-Royce Silver Ghost Touring 1914 г. в. с кузовом от лондонской фирмы Barker – автомобиль принца Уэльского во время визита его высочества в Квебек в 1919 году

Речь идет о будущем короле Эдуарде VIII, который отрекся от престола ради любимой женщины, опровергнув утверждение в модной потом у нас песенке Аллы Пугачевой:

Но, что ни говори, жениться по любви
Не может ни один, ни один король!

Это он после случайного знакомства пригласил певца-эмигранта Александра Вертинского в самый фешенебельный ресторан Парижа «Сирос»:

В это время мы уже входили в зал. От камина, из-за большого стола с цветами, где сидело человек десять каких-то старомодных мужчин и старух в бриллиантовых диадемах, легко выскочил и быстро шёл мне навстречу мой белокурый англичанин. На этот раз он был в безукоризненном фраке.

Ещё издали он улыбался и протягивал мне обе руки.

– Ну вот, это же он и есть! – сказал я, обернувшись к Альберту.

Лицо метрдотеля изобразило священный ужас.

– А вы знаете, кто это? – сдавленным шёпотом произнёс он. – Нет! – откровенно сознался я. – Несчастный! Да ведь это же принц Уэльский!..

Александр Вертинский. Дорогой длинною...

Наверняка у этого «Призрака» коробка уже 4-ступенчатая (и это почти сто лет назад!). Одет он в кузов от фирмы Barker, который в отличие от автомобиля леди Итон открытый, поэтому для заднего ряда кресел (сиденьями их называть как-то не комильфо) лондонское автокутюрье установило дополнительное лобовое; нет, лучше сказать – ветровое стекло.

И правильно сделало, канадская погода достала меня в начале лета своими дождями и ветром, но может это мне так повезло.

С 1956 года автомобиль принадлежал Antique Automobile Club of America, а теперь украшает своим присутствием музей.

Vauxhall OE 30—98

Прохожу мимо целой плеяды сохранных от войн раритетов середины двадцатых годов XX века. Вот, например, английский Vauxhall OE 30—98 1923 г. в. с полированным капотом из алюминия.

Этот 4-местный открытый «Воксхолл» довольно редок. Всего в британском Лутоне было собрано чуть больше трех сотен таких автомобилей. На музейной табличке указано, что его порядковый номер в этой плеяде «312-й».



Английский Vauxhall OE 30—98 1923 г. в.

Он отличался от модификации «Е» более вместительным кузовом (за счет удлиненной почти до 3-х метров колесной базы и расширенной колеи) и мощным 4,2-литровым двигателем (120 л. с. против 90 л. с. у «ешки»), а также его передовой конструкцией – с уже верхнеклапанной съемной головкой блока (начало 1920-х!).

Созданный на его базе двухместный вариант считался одним из лучших спортивных автомобилей Туманного Альбиона. Но, как по мне, такие титулы больше соответствуют зеленым английским Bentley, красным итальянским Alfa Romeo и голубым французским Bugatti Type 35.

В канадском музее можно увидеть эти легендарные модели (последняя представлена модификацией Bugatti Type 37). У них я довольно долго и задержался.

Сначала у зеленого Bentley 3L Speed (1926 г. в.) с кузовом от фирмы Vanden Plas.

Bentley 3L Speed Model

То, что это гоночная модель, видно и по внешнему виду, и по отсутствию водительской двери (из-за расположения стояночного тормоза и коробки передач), и по названию – Speed Model («Скоростная модель»). Да и под капотом у нее мощный по тем временам 3-литровый четырехцилиндровый двигатель с двухкамерным карбюратором.



По данным музея, таких Bentley 3L Speed в 1926 году было собрано всего 122 экземпляра

Такие «настоящие» «Бентли» (выпущенные до поглощения фирмы «Роллс-Ройсом») стяжали спортивную славу Британии, соперничая с признанными грандами автоспорта, как Alfa Romeo, Bugatti, Mercedes и Duesenberg.

На их счету победы в 24-часовых гонках на выживание во французском Ле-Мане (в 1924, 1927, 1928, 1929 и 1930 годах), на лондонском Брукландсе и в других престижных соревнованиях.

Именно этих монстров, у которых на заре автомобилизма уже были современнейшие конструкции двигателей – многоклапанные головки блока, двухкамерные карбюраторы, две свечи зажигания на цилиндр – создатель их конкурентов Этторе Бугатти называл «самыми быстрыми грузовиками в мире».

Раритетные скоростные «грузовики» посчастливилось хорошо рассмотреть и пообщаться с их владельцами в 1999 году в Москве на фестивале «Экзотика» в Тушино, а через несколько лет в Нижнем Новгороде во время пробега автомобилей Bentley из Екатеринбурга в Санкт-Петербург. Командором обоих пробегов был принц Майкл Кентский.

Bugatti Type 37

По сравнению с британскими «грузовиками» французские «Бугатти» были компактными и изящными, но при этом не менее передовыми в техническом плане и спуску конкурентам на автодромах не давали. Особенно отличилась модель Bugatti Type 35, собравшая все мыслимые чемпионские титулы. Число побед ее модификаций исчислялось даже не сотнями, а тысячами – они финишировали в 1800 гонках.

Легендарную «тридцать пятую» уже довелось вживую увидеть – на ее родине в эльзасском Мольсхайме и в Мюлузе, где находится самое большое собрание Bugatti в мире.

Между прочим, автомобили этой марки объявлены национальным достоянием и запрещены к вывозу за пределы Франции, и сейчас было бы невозможно пополнить экспозицию Канадского музея эльзасским спорткаром из этой страны.

Поэтому вдвойне интересно было увидеть за океаном модификацию легендарной «тридцать пятой» – Bugatti Type 37 (1926 г. в.).

Этот спортивный автомобиль, унаследовав от Bugatti Type 35 шасси и кузов, получил вместо рядной «восьмерки» новый 4-цилиндровый 1,5-литровый двигатель с головкой блока с тремя клапанами на цилиндр.

Его мощности 60—70 л. с. хватало разогнать миниатюрный (по сравнению с Bentley) автомобиль до 145—150 км/ч. По тем временам внушительная скорость. К тому же спорткар массой всего 670 кг отличался завидной маневренностью.

«Тридцать седьмая», конечно, скромнее «тридцать пятой», но тоже в цене. В 2002 году на одном из аукционов такая модель была продана за 265 тысяч евро.

Alfa Romeo 1750 Gran Sport

Следующий экспонат тоже один из самых удачных спорткаров того времени. Его красный цвет (rosso corsa – «красный гоночный») выдает принадлежность к знаменитой миланской марке, на счету которой немало побед, включая первый Гран-при в 1925 году.



Alfa Romeo 1750 Gran Sport 1931 г. в. в кузове от ателье Zagato

Это Alfa Romeo 1750 Gran Sport 1931 г. в. Причем в кузове от ателье Zagato. Надо же, еще в какие времена она кроила кузова!

Правда, канадский экспонат не уникален, хотя в то время каждый автомобиль был в чем-то неповторим. Через четыре месяца я в этом убедился, увидев близнеца этой модели в таком же кузове, но 1930 года выпуска. Было это уже в Европе – в Музее автомобилистов во французском Мужене.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.