



Карим МУХАМАДЕЕВ, владелец BMW-321

— Мне не интересно обладать ретро-автомобилем в его исконном представлении. Хочется автомобиль не для редких показательных выездов, а просто — на каждый день. Поэтому привлекает лишь внешность, а техника должна позволять, скажем, добраться до Сочи и Абхазии и обратно. Ну и комфорт, и удовольствие от вождения нельзя сбрасывать со счетов. Так что и другие мои проекты будут создаваться по тому же принципу. Причем я не исключаю мощной начинки и получения в результате хот-рода.

У каждого в реставрации свои подходы. Карим Мухамадеев, известный далеко за пределами Иркутска скульптор, художник и просто человек разносторонних интересов, заявил сразу — за аутентичностью при восстановлении этого BMW-321 не гнался. По его мнению, привлекательная ретро-оболочка должна соседствовать с современной техникой. Чтобы можно было и комфортно дефилировать по городу, а при желании совершать длительные вояжи, например, к Черному морю.

Кто-то посчитает, что коротенький и узенький по салону BMW-321 для этого подходит вряд ли. Но, по мнению Карима, именно этот экземпляр содержал в себе основное необходимое качество. Предыдущий хозяин вложил достаточно сил, чтобы воплотить его идею в жизнь. Теперь под капотом разместился 105-сильный 1G-E управляемый «автоматом». Задняя подвеска — набор краунсовского подрамника с рычагами и редуктора с приводами. И только

передняя оригинальна, а установить принадлежность рейки трудно. Судя по размерам, похожа на родную.

Так что Карим просто нашел удачный для себя BMW. А уж как художнику ему работа была, что, пожалуй, справедливо. С неизвестной историей (то ли по ремонту пришел, то ли как трофей, будучи еще довоенным) 321-й, с одной стороны, неплохо сохранился (откровенной гнили не было). Однако с другой все же нес на себе следы времени — по кузову поржавел, не имел декора и никак в этом плане не восстанавливался.

Тут автор опять же не отталкивался от аутентичного состояния. Нет, кузов по основным элементам сохранился полностью. Но по «бижутерии» был переделан основательно. Другая

оптика с внешними звуковыми сигналами, бамперы, молдинги, «дворники» и масса хромированных деталей, которые Карим изготавливал буквально с нуля. Пришлось также усилить крепление крыльев. Ну и, естественно, красить. Поверьте, в этом у нашего героя больш

шой опыт. И свои технологические (шесть слоев, определенное сочетание краски и лака плюс очень долгая полировка), после применения которых BMW поражает глубиной и чистотой покрытия.

Перерабатывая салон, художник также отталкивался от современных представлений о комфорте. Сохранив оригинальную панель и ряд мелких деталей, он облагородил салон электроникой, обивкой и, главное, убрал правое переднее сиденье. Теперь здесь значительно свободнее, и дышится легче. А как едет?

Мягко говоря, это не hot rod. Двигатель-то мощнее всего в два с небольшим раза. Однако оценивать тут нужно «звуковую и вибрационную аутентичность». Даже древние бээмвэшные «шестерки» отличались тишиной и уравновешенностью. А кто скажет другое про 1G? Да и «автомат» с выведенным на торпедо рычагом для такого проекта подходит лучше «механики». Не зря выбрана и задняя подвеска от Crown.

Диванного комфорта вроде бы нет, и в то же время мягко. Передняя — другое дело. Сама по себе — устройство оригинальное

и примитивное. Нижний рычаг — поперечная полуэллиптическая рессора. Верхний приходит на амортизатор рычажного типа. Так еще и короткоходная и безо всякой энергоемкости!

Впрочем, мелочи. Карим отмечает, с подвеской он обязательно что-нибудь сделает. А в целом BMW-321 таким, каким его видит скульптор, готов. В планах еще несколько проектов — и чисто технических, и таких, где наш герой проявит себя в привычной для себя художественной ипостаси.

Максим МАРКИН  
Фото автора

Читайте далее ▶



В оригинале 321-й только по кузовщине. Ее отделка — плод фантазии и художественного опыта автора

# РЕТРО И ТЕХНО

## У ИЗВЕСТНОГО СКУЛЬПТОРА КАРИМА МУХАМАДЕЕВА СВОЙ ВЗГЛЯД НА РЕТРО



Передняя подвеска — образец примитивизма тех лет. В качестве нижнего рычага используется поперечная рессора. А верхний связан с рычажным амортизатором. Для хороших немецких автобанов сойдет, но в России хочется чего-то покрепче, современнее



Реечный рулевой механизм, скорее всего, родной



Задние рычаги и редуктор от Crown. Передние и задние тормоза — дисковые



Чемодан за пределами заднего свеса — дополнение исключительно Карима. В дальней поездке емкости за спинкой дивана явно мало. Не багажник же на крышу ставить!



BMW лишился переднего правого сиденья и обрел нормальную обивку дверей, пола, потолка. К тому же он «упакован» всей необходимой для путешествия электроникой





Увы, и задняя светотехника досталась не родной (да что там было — так, пара фонариков), но восстановленная отечественная выглядит не хуже



Карим не отказал себе в удовольствии оборудовать BMW дополнительной и хромированной оптикой, пневмосигналом, а также обшить створки капота винилом

# ПО ОБЕ СТОРОНЫ ВОЙНЫ

Сложно сказать, какими идеями руководствовались владельцы BMW в 1938 году, когда выводили на рынок модель 321. В предвоенный период если и не конвейеры, то умы инженеров точно уже были заняты другой техникой, в том числе авиационными моторами. Но факт остается фактом — 321-я появилась и... исчезла спустя три года.

Как известно, осенью 1945 года предприятие в Айзенахе, где остался целым склад запчастей, вошло в состав советского акционерного общества «АвтоVELO» и заработало первым среди разрушенных заводов BMW. Помогло финансирование из СССР и уцелевшее в берлинском отделении баварцев оборудование для производства кузовов.

Что любопытно, чуть позже западногерманские предприятия посчитали конструкцию 321-й устаревшей и не выпускали модель. А Eisenacher Motoren Werke с 1945 по 1950 году наштамповал почти 9 тыс. шт. — больше, чем до войны. Но после того как советская оккупационная

администрация передала завод правительству сформированной ГДР, на нем уже делали различные «Вартбургги». Пришло время кабинероллеров и прочей двухтактной мелюзги. Не иначе, без господдержки судьба BMW-321 была бы совсем иной.

Это был недешевый автомобиль. Несмотря на сравнительную компактность, двухдверный седан нес прогрессивную техническую начинку. Двухлитровый двигатель уже имел верхнеклапанный механизм ГРМ (правда, при нижнем вале). Два карбюратора Solex обеспечивали мощность в 45 сил и «максималку» в 115 км/ч. Ресурс ходовой части предполагалось держать в тону-



Красный BMW-321 на Фестивале автотюнига-2006

се с помощью централизованной системы смазки. Но больше поражает рулевой механизм, выполненный по принципу шестерня-рейка. И в конце XX века, не говоря о его первой половине, многие производители на некоторых

моделях использовали другие архаичные узлы.

Говорят, что BMW-321, который с 1945 года уходил исключительно в СССР, был в нашей стране достаточно популярен. В том числе, и в Иркутске.