

Автомобильный 2/2003 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



Долгожданная новинка от "АГАТА" - ВАЗ-2112



«ЩУКА» И ЕЕ СЕМЕЙСТВО

ТАЙНЫ МОДЕЛЕЙ ПЯТИСОТОГО МАЗа

НАЧАЛО НАЧАЛ — WIKING

ПОЧТИ ПО АМЕРИКАНСКИ

ЛЮБИМЫЙ, НАРОДНЫЙ

Фирма ООО "Импульс Экспо" и ЗАО "Экспоцентр" приглашают принять участие во 2-ой Международной Выставке "ХОББИ - Планета Увлечений"

НОВУ

Москва, 5 - 8 июня 2003 г.
Выставочный Комплекс
на Красной Пресне, павильон № 3

Тематические разделы выставки:
"Салон коллекционирования"; "Мир подарков";
"Салон моделирования"; "Мир кукол"; "Рукоделие";
"Художественные ремесла и народные промыслы";
"Игровой салон"; "Салон флористики и икебаны";
"Птичий рынок"; "Охота и рыбалка"; "Экстрим";
"Хобби-клуб"; Специализированные издания;
Программное обеспечение; видеоматериалы

ХОББИ - ПЛАНЕТА УВЛЕЧЕНИЙ



ОРГАНИЗАТОРЫ:



ИНФОРМАЦИОННАЯ ПОДДЕРЖКА:



Всю необходимую информацию по вопросам участия в программе выставки Вы можете получить в оргкомитете по тел. (095) 936-26-60, 936-26-44, E-mail: impulsm@col.ru, www.impulsexpo.ru



ЭКЗОТИКА/2003

Exotica

VII Московский международный автомобильный фестиваль

11 / 13.07.03
МОСКВА, АЗОРДРОМ ТУШИНО

Прикомитет фестиваля: тел. (095) 937-07-43, 937-07-44 / Вся информация о фестивале на сайте: www.azordrom.ru

Автомобильный 2/2003 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор
А. Шкаев, e-mail: shkaev@crosna.net
Зам. гл. редактора
Н. Макогонова
Редакционный совет:
А. Говоруха (Николаев)
Р. Исмагилов (Минск)
О. Курихин (Москва)
Е. Прочко (Москва)
Л. Сусливичюс (Вильнюс)
Коллективный консультант:
Политехнический музей
Л. Кожина

Набор и верстка
Л. Полетаева
Фото
Ю. Мильман

Издатель
ООО «Благовест-В»
Генеральный директор
М. Гамаюнов
Тел. (095) 917-78-00, 974-88-54

Адрес для переписки:
129347, Москва,
ул. Проходчиков, 4, оф. 131
Шкаеву Александру Вадимовичу
Тел. (095) 188-19-83
<http://www.user.rol.ru/~emcenter>
www.RussianScaleModels.com
E-mail: emcenter@rol.ru

Журнал зарегистрирован в Государственном
Комитете РФ по печати.
Свидетельство ПИ № 77-1671 от 15.02.2000 г.
Редакция не несет ответственности за содер-
жание рекламных материалов.
Мнение редакции не всегда совпадает с мнени-
ем авторов статей.
Данное издание не может быть воспроизведе-
но полностью или частично без письменного раз-
решения издателя. При цитировании ссылка
обязательна.

Подписной индекс журнала по объединенно-
му каталогу агентства «РОСПЕЧАТЬ»
79742

© Автомобильный моделизм, 2(26)

Тираж: 3000 экз.

Editorial office:
Moscow, 129347, Russia
Prokhodchikov Str., 4, of. 131
Phone: (095) 188-19-83
All rights reserved. This publication may not be
reproduced in part or in whole without prior written
permission of the publishers.
© Model Cars. Russia, 2003

СОДЕРЖАНИЕ



А наш «ГАЗончик» сделал Компаньончик-2,
2-я с. обл.

И. Любимов



«Шука» и ее семейство, 2

А. Колеватов



Тайны моделей пятисотого МАЗа, 9

А. Говоруха, М. Шелепенков



Прицепы в военной форме, 12

В. Боченков

WIKING

Начало начал – Wiking, 17

Л. Сусливичюс



Имя со смыслом (Volkswagen Passat), 20

А. Бармасов



Почти по-американски (КамАЗ-РИАТ-
54112), 24

В. Дмитриев



Автомобили на макете, 28

А. Абрамов

Фото наших читателей, 29



Любимый, народный, 30

Е. Стрийчак

Отечественные новинки, 31

Зарубежные новинки, 32

ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

- Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» на I полугодие 2003 года:
по объединенному каталогу агентства «РОСПЕЧАТЬ». Индекс – 79742;
- через редакцию журнала перечислением на расчетный счет издателя 300 руб.
(за полугодие для России). Отправка журнала – заказной бандеролью.
- Реквизиты издателя ООО «Благовест-В»:
р/с 40702810738000130469 Центральное отделение № 8641 Сбербанк России г. Москва,
к/с 3010181040000000225, БИК 044525225, ИНН 7725015198, КПП 770901001.
- Номера журнала за 2000–2002 гг. можно приобрести в редакции или заказать по почте (стоимость
одного номера за 2000–2001 гг. – 65 руб., за 2002 г. – 85 руб., за 2003 г. – 100 руб. с пересылкой
по России). Цены указаны с учетом НДС.
- На журнал можно подписаться через ИНТЕРНЕТ: <http://pressa.apr.ru/index/79742>
- В розницу журнал можно приобрести:
Москва: магазин «МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ» (м. «Полянка») магазин «ДОМ КНИГИ НА СОКОЛЕ» – Ленинградский пр-т, 78 (м. «Сокол») магазин «ДОМ ТЕХНИЧЕСКОЙ КНИГИ» – Ленинский пр-т, 40 (м. «Ленинский проспект») магазин-салон – ул. Менжинского, 38, корп. 1, стр. 2, торгово-деловой центр «Останкино», зал «В», 2-й эт., пав. 7 (м. «ВДНХ») Санкт-Петербург: магазин «МАШИНКИ» – ул. Моховая, 31 Краснодар: магазин «ДРАГУН» – ул. Коммунаров, 130 Омск: магазин-салон «МОДЕЛИСТ» – ул. Долгирева, 17 БЕЛАРУСЬ: 220015, г. Минск, а/я 307. Исмагилову Р.С. УКРАИНА: 69006, г. Запорожье, Северное шоссе, 5, кв. 1. Никифорову В. (тел. 12-08-96) г. Ровно, тел. 24-19-23, Городный Василий г. Полтава, тел. 2-46-59, Лаптев Олег

«ШУКА» И ЕЕ СЕМЕЙСТВО

Андрей КОЛЕВАТОВ,
г. Орлов Кировской обл.



Опытный образец бортового автомобиля ЗиЛ-133. 1965

– А у тебя что за «аппарат»? – продолжая разговор в придорожном кафе, спросил своего коллегу «водила-дальнбойщик» с припаркованного рядом «Супер-МАЗа».

– «Шука», будь она неладна, – нехотя ответил сосед по столу.

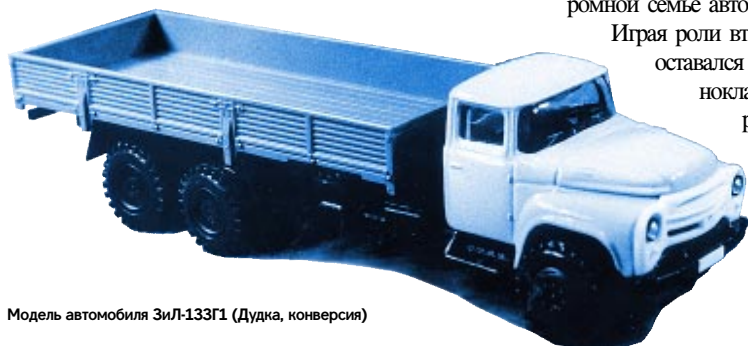
– Да... На «Шуке» ходить в «дальняк» сейчас тяжело. Ни отдохнуть толком, ни

службу и лишь к старости, как и их создатели, могут кое-что поведать о своих бывших подвигах. «Шука» – так на метком шоферском жаргоне именуют автомобили семейства ЗиЛ-133 – тоже имеет свою непростую биографию. Призванный стать массовым отечественным грузовиком, «королем» автотрасс, он так и не смог занять предназначенную для него нишу в огромной семье автомобильного транспорта.

Играя роли второго плана, он как бы оставался в тени более удачных одноклассников, хотя именитые

родители пророчили ему великое будущее. Действительно, структура грузового автопарка СССР начала 1960-х гг. была насыщена среднетоннажными автомобилями грузоподъемностью 2,5–5 т. С ростом числа таких грузовиков неминуемо росла армия водителей и обслуживающего персонала, требовались большие производственные площади, количество оборудования для технического обслуживания и ремонта также нуждалось в увеличении численности. На-

увеличение грузоподъемности автомобилей привело бы к увеличению нагрузки на ось, что, в свою очередь, отрицательно сказалось бы на состоянии и без того неважных российских дорог. Большегрузные МАЗы и КраЗы относились к группе «А» по ГОСТ 9314-59 и могли эксплуатироваться на дорогах, допускающих осевую нагрузку до 10 т. Но этих автомобилей было сравнительно немного, а основная масса машин «ГАЗа» и «ЗиЛа» укладывалась в требования группы «Б», где нагрузка на ось не превышает 6 т. Поэтому перед автомобилестроителями была поставлена конкретная задача: создать современный массовый грузовик для народного хозяйства грузоподъемностью не менее 8 т и нагрузкой на ось до 6 т. На Московском автомобильном заводе под руководством главного конструктора А.М.Кригера было создано конструкторское бюро большегрузных автомобилей во главе с ведущим конструктором Михаилом Васильевичем Кашлаковым. К работе были привлечены В.П.Митрофанов, Е.Г.Григорьев, Э.В.Унгер, Г.А.Феста, В.И.Машагин, Г.А.Матеров, Б.Я.Сосков, Я.М.Шендерович, А.П.Зигель. Поскольку техническим заданием на разработку семейства большегрузных автомобилей ЗиЛ-133 (такой индекс получил новый грузовик) была установлена повышенная грузоподъемность и одновременно ограниченная осевая нагрузка, решено было выполнить машину трехосной, с колесной формулой 6х4. Такая схема позволяла эффективнее использовать тягово-динамические возможности автомобиля, особенно при работе на обычных грунтовых дорогах в любое время года, за исключением снежных заносов и сезонной распутицы. Используя огромный опыт создания семейства ЗиЛ-130, конструкторы посчитали целесообразным разработать три разновидности шасси, различающиеся колесной базой, – укороченное для седельного тягача *ЗиЛ-133В* и строительного самосвала *ЗиЛ-133Д*, нормальное для бортового автомобиля *ЗиЛ-133* и сельскохозяйственного самосвала *ЗиЛ-133Б*, удлиненное – *ЗиЛ-133Г*. Все автомобили семейства первоначально проектировались как тягачи для работы в составе автопоездов с прицепами или полуприцепами. Для того чтобы обеспечить высокие тяговые возможности, необходим был более мощный, чем у ЗиЛ-130, дви-



Модель автомобиля ЗиЛ-133Г1 (Дудка, конверсия)



Опытный образец ЗиЛ-133Г1 с бездисковыми колесами. 1974

расслабиться, – почувствовал первый. – Ну, давай! Удачи тебе, земляк!

Автомобили, как люди: каждый имеет свою судьбу. Одни, едва успев появиться на свет, уже купаются в лучах славы и пользуются всеобщим вниманием. Другие, сменяя устаревшую модель, постепенно вытесняют ее на дорогах. Тяжелые армейские грузовики под покровом секретности несут свою тяжелую

блюдался значительный рост потребления запасных частей и горючесмазочных материалов. В то же время

Опытный образец бортового автомобиля ЗиЛ-133. 1965





Модель автомобиля ЗиЛ-133Г1
(Новиков, конверсия)



Модель автомобиля ЗиЛ-133Г1
(Кольванов, конверсия)

гатель. Новый силовой агрегат выполнили на базе мотора ЗиЛ-375, который с успехом применялся на полноприводном Урал-375 с 1961 г. Сохранив рабочий объем 7 л, увеличили степень сжатия до 7,4, установили новый впускной коллектор и четырехкамерный карбюратор, изменили фазы газораспределения, применили новый воздушный фильтр. В результате максимальная мощность двигателя возросла до 220 л.с. при 3600 об/мин коленчатого вала (у ЗиЛ-375 – 180 л.с. при 3200 об/мин), а крутящий момент с 47,5 кгс·м увеличился до 52 кгс·м. Для поддержания оптимального теплового режима спроектировали автоматический вентилятор с электромагнитной муфтой, а также снабдили двигатель тахометром. Двухдисковое сцепление решено было оставить штатное – ЗиЛ-375, а вот устаревшую коробку передач ЯАЗ-204У, которая стояла на «Уралах», решили заменить более совершенным и надежным агрегатом. Для этого была разработана новая пятиступенчатая КПШ, скомпонированная с двухступенчатым демультипликатором. Таким образом количество передач увеличилось до 10. Впрочем, существовал и вариант с трехступенчатым демультипликатором – тяговый режим, транспортный и экономичный, – всего 15 вариантов передач. Эти коробки предполагалось устанавливать и на машины Уральского автозавода. Трансмиссию выполнили по перспективной схеме с «проходным» средним мостом, причем главные передачи ведущих мостов сделали гипоидными, со смещенной вниз осью ведущей шестерни. Чтобы разгрузить трансмиссию, в картере среднего моста разместили межосевой дифференциал, конструктивно объединив его с редуктором. Карданный вал привода среднего моста у автомобилей ЗиЛ-133 и ЗиЛ-133Г из-за большой длины оснастили промежуточной опорой. Рулевое управление целиком взяли у ЗиЛ-130, добавив лишь радиатор для охлаждения циркулирующего масла. Тормозную систему тоже максимально унифицировали с ЗиЛ-130, но для повышения эффективности расширили тормозные колодки. Для повышения плавности хода увеличили длину передних рессор, задняя подвеска, обычная для трехосных грузовиков – балансирующая на поллуллитических рессорах с реактивными

шлангами. Колеса предполагалось использовать бездискового типа (как впоследствии на КамАЗе), не отвергался и вариант стандартных колес типа ЗиЛ-130. Поскольку автомобиль разрабатывался специалистами «ЗиЛа» и был рассчитан на массовое производство, нет ничего удивительного в том, что 53,3% деталей ЗиЛ-133 было унифицировано с аналогичными деталями ЗиЛ-130 и 24,3% – с деталями других моделей, выпускаемых Заводом им. И.А.Лихачева. Даже с введением конструктивно новых агрегатов (КПП, демультипликатор, ведущие мосты и др.) число оригинальных деталей семейства ЗиЛ-133 составляло менее четверти, что, без сомнения, значительно облегчало освоение выпуска нового автомобиля. В 1965–1968 гг. машины прошли полный цикл испытаний и были рекомендованы к серийному производству, которое планировалось начать в 1968 г. Огромный труд в этот процесс внесли инженеры отдела подготовки производства П.Ф.Федо-

Автомобиль ЗиЛ-133Г1 с тентом



Автомобиль ЗиЛ-133Г2 оборудованный тентом



ЗиЛ-133Г1 с тентом



Опытный бортовой длиннобазный автомобиль ЗиЛ-133Г на территории завода «ЗиЛ». 1965





Модель автомобиля ЗиЛ-133Г1 (Киммерія)

ровцев и М.М.Перевалов. Интересно отметить, что грузовики ЗиЛ-133 помимо всесторонних заводских испытаний работали в реальных условиях эксплуатации на московских автобазах, седельные тягачи ЗиЛ-133В, кроме того, проходили сравнительные испытания с зарубежными тягачами Ford T-750, Ford T-850, GMC W-5500, которые эксплуатировались с одинаковыми полуприцепами ОдАЗ-861. Близкие по классу машины имели небольшие отличия по массово-габаритным показателям, мощности двигателей и их крутящему моменту, максимальным скоростям движения, энерговооруженности и другим параметрам, но вполне сопоставимые для сравниваемых моделей. К особенностям эксплуатационных показателей ЗиЛ-133 следует отнести довольно большой расход топлива, к тому же для нормальной работы двигателя требовался бензин с октановым числом 84–86, который отечественная нефтяная промышленность того времени производила в ограниченном количестве. Конечно, решающего значения это обстоятельство не имело, тем не менее уже для, казалось бы, готового к производству семейства ЗиЛ-133 началась полоса неурядиц.

По ряду объективных и субъективных причин на «Зиле» к концу 1960-х годов так и не смогли освоить выпуск такого, без сомнения, нужного для народного хозяйства высокопроизводительного автомобиля и его модификаций. В конце 1966 – начале 1967 г. на заводе полным ходом шло освоение производства полноприводного ЗиЛ-131, машины, гораздо более сложной, чем выпускавшийся ЗиЛ-157К, к тому же не связанной с



Серийный автомобиль ЗиЛ-133Г1 в стандартной комплектации

ним конструктивной преемственностью, имеющей большое количество новых, оригинальных узлов и агрегатов. Основной заказчик торопил начало серийного производства ЗиЛ-131, который уже ждали в войсках, а «Зил» тем временем еще и увеличивал программу выпуска массового грузовика ЗиЛ-130, а также сохранял производство проверенного ЗиЛ-157К. Все это существенно сдерживало освоение трехосника ЗиЛ-133. Конструкторы КЭО «Зил» под руководством А.М.Кригера в 1967 г. начали работу над новым перспективным семейством автомобилей *ЗиЛ-170* (6х4) и *ЗиЛ-175* (4х2) аналогичных по классу ЗиЛ-133, но воплотивших в себя передовые достижения отечественного и зарубежного автомобилестроения. Бескапотная компоновка с комфортабельной кабиной, мощный и экономичный дизельный двигатель, легкое рулевое управление, надежная многоконтурная тормозная система, возможность работы в составе автопоезда – качества, сделавшие поистине революционный шаг в производстве советских грузовых автомобилей. Данный проект оказался настолько удачным, что его решено было принять за основу принципиально нового класса большегрузных машин, выпуск которых намечалось освоить на вновь создаваемом Камском автомобильном заводе в г. Набережные Челны. Все силы и средства были задействованы для претворения этой идеи в

жизнь, а о ЗиЛ-133 на время забыли.

Однако, несмотря ни на что, «сто тридцать третий» все же попал на конвейер. В 1975 г., когда напряженность несколько спала, на «Зиле» нашли возможным выпуск трехосного грузового автомобиля *ЗиЛ-133Г1*. Сам индекс «133Г1» говорит о том, что это длиннобазная модификация базового грузовика ЗиЛ-133, а «единичка» указывает на «временную» упрощенность конструкции. Вместо предполагаемого форсированного двигателя ЗиЛ-375 машина получила стандартную отработанную «восемьмерку» ЗиЛ-130 мощностью 159 л.с. и коробку передач этого автомобиля. Поскольку никакого демупльтипликатора предусмотрено не было, привод на средний мост передавался тремя карданными валами с двумя промежуточными опорами. Принципиальным новшеством в конструкции ведущих мостов ЗиЛ-133Г1 явились гипоидные главные передачи с передаточным числом 6,33 и наличие межосевого дифференциала с пневматическим приводом управления, который распределял крутящий момент поровну между средним и задним ведущими мостами. Переднюю ось, а также ведущие мосты и раму ЗиЛ-133Г1 с некоторыми изменениями перенял у опытного ЗиЛ-133Г, а внешне отличался от него тремя секциями боковых бортов кузова с двумя откидными стойками и двумя топливными баками, емкостью 125 л каждый, расположенных слева под платформой (у ЗиЛ-133Г двух-

секционные борта с одной центральной стойкой и один топливный бак). Основные узлы и агрегаты ЗиЛ-133Г1 были унифицированы с ЗиЛ-130, что в значительной степени упрощало и удешевляло производство нового автомобиля. Стоимость ЗиЛ-133Г1 составляла 8000 руб. (по данным 1976 г.), в то время как стоимость бортового автомобиля ЗиЛ-130 в базовой комплектации была всего 3025 руб. Несмотря на внушительные размеры платформы



Автомобиль-фургон для яиц и сутучных цыплят модели 5702 на шасси ЗиЛ-133Г2



Модель автомобиля Зил-133Г1 (Мазин)



Бортовой автомобиль Зил-133Г1

(6100x2328 мм) и грузоподъемность (8000 кг), Зил-133Г1 не нашел признания у автотранспортников, поскольку мощности двигателя явно не хватало, да и буксировать прицеп он не мог. Не поставлялись эти машины и в армию, хотя автомобили КамАЗ-5320 того же класса использовались в войсках очень широко. Как правило, основная масса Зил-133Г1 эксплуатировалась в сельском хозяй-

стве и строительных организациях для перевозки длинномерных грузов. Неплохо зарекомендовали себя автомобили в целинных районах на вывозке урожая. Интересно, что выставочные экземпляры Зил-133Г1 и машины с заводских рекламных проспектов были представлены в виде прямо-таки «дальнобойных» грузовиков, оборудованных высоким тентом на манер КамАЗа, а то и бездисковыми колесами, хотя стандартная комплектация «сто тридцать третьих» таких «наворотов» не предусматривала. В качестве дополнительного оборудования завод предлагал за отдельную плату, оговоренную договором на поставку, предпусковой подогреватель двигателя, утепленный чехол радиатора, полотно размером 6400x2600 мм и уплотнители платформы для перевозки зерна, детали крепления огнетушителя, шан-

Модель автомобиля Зил-133Г1 (Мазин)



цевую инструмент, канистр и комплект надставных бортов. Интенсивная эксплуатация Зил-133Г1 выявила и его слабые стороны: недостаточную надежность коробки передач и низкий ресурс главной передачи среднего моста. Тем временем конструкторы «ЗиЛа» разработали вариант специальной сельскохозяйственной модификации *Зил-144Н* с односкатными широкопрофильными задними колесами и самоблокирующимися межколесными дифференциалами, а на Мытищинском машиностроительном заводе был создан и успешно прошел приемочные испытания автомобиль-самосвал *Зил-ММЗ-5506* на шасси Зил-133Д1 грузоподъемнос-



Модель автомобиля Зил-133Г1 (ФИНОКО, конверсия)

Техническое обслуживание автомобиля Зил-133Г1



Модель автомобиля Зил-133Г1



Комбинированная дорожная машина ЭД-403 на шасси Зил-133Г1 в летнем варианте

Модель автомобиля ЗиЛ-133ГЯ (Кіммерія)



тью 7 000 кг, однако в серийное производство эти машины не попали. Учитывая главный недостаток автомобиля ЗиЛ-133Г1, которому требовался более мощный и экономичный двигатель, конструкторский коллектив КБ большегрузных автомобилей под руководством М.В.Кашлакова спроектировал модернизированный автомобиль **ЗиЛ-133ГЯ** с дизельным двигателем КамАЗ-740 мощностью 210 л.с., сцеплением, коробкой передач, оснащенной делителем и тормозной системой, унифицированной с автомобилями семейства КамАЗ. Такое техническое решение было довольно целесообразным, поскольку сам силовой агрегат КамАЗов был к тому времени освоен в производстве и эксплуатации и избавился от большинства «детских болезней» начального этапа выпуска. С другой стороны, обновленный дизельный грузовик превосходил своего карбюраторного предшественника по многим технико-экономическим показателям, в частности контрольному расходу топлива (26,6 л дизтоплива на 100 км пути у ЗиЛ-133ГЯ против 46,3 л бензина А-76 у ЗиЛ-133Г1), максимальной скорости (85 км/ч и 80 км/ч ЗиЛ-133Г1), грузоподъемности (8 т и 10 т у дизельного ЗиЛ-133ГЯ). Кроме того, благодаря более мощному дизелю новый грузовик стал способен буксировать прицеп общим весом 11 500 кг. Правда, увеличившаяся полная масса автомобиля ЗиЛ-133ГЯ (17 835 кг) предполагала его использование на дорогах, допускающих нагрузку на ось 10 т. Изменился и внешний облик машины из-за удлиненной передней части рамы, вытянутого капота и облицовки радиатора, измененного буфера. Запас топлива помещался уже в одном баке емкостью 170 л, из-под которого торчал раструб выхлопной трубы глушителя. Светосигнальная аппаратура также была унифицирована с КамАЗом (передние и задние фонари, огни автопоезда). Изменилась приборная панель и интерьер кабины, а на «носу» капота красовалась литая эмблема «ЗиЛ». Внешность машины еще больше стала напоминать хищную «щуку». Одновременно с длиннобазным



Модель автомобиля ЗиЛ-133ГЯ (Кіммерія)

Автомобиль-фургон модели 5703 на шасси ЗиЛ-133ГЯ



бортовым грузовиком был создан седельный тягач для буксировки полуприцепов полной массой 22965 кг – **ЗиЛ-133ВЯ**. Значительный запас мощности, даже при работе в составе автопоезда, и хорошие топливно-экономические и динамические показатели, полученные во время заводских испытаний в 1977 г., а также во время приемочных в 1978 г., «давали добро» для постановки обеих машин на производство. *Первые 50 автомобилей ЗиЛ-133ГЯ были собраны в ноябре 1979 г.* Вскоре началось их серийное производство, которое постепенно увеличивалось по мере поступления дизельных двигателей КамАЗ-740 и коробок передач с Камского автозавода.

Одновременно велась работа по модернизации карбюраторного автомобиля ЗиЛ-133Г1. Опыт, накопленный в процессе доводки ЗиЛ-133ГЯ, позволил распространить ряд конструктивных решений на базовый грузовик. В результате проведенных заводом мероприятий по совершенствованию конструкции и повышению надежности автомобиля ЗиЛ-133Г1, его полезная нагрузка с сентября 1979 г. увеличилась до 10 000 кг. Автомобилу был присвоен индекс **ЗиЛ-133Г2**. От предшественника он отличался усиленными рессорами задней подвески, верхними кронштейнами реактивных штанг с увеличенной опорной поверхностью, усиленными нижними кронштейнами реактивных штанг, широкоугольной вилкой в карданном валу привода заднего моста, дополнительной балкой-поперечиной в основании платформы, тормозными камерами с увеличенной активной поверхностью и некоторыми другими изменениями. Поскольку в то же время на «ЗиЛе» шло внедрение новой облицовки радиатора на всю программу выпуска семейства ЗиЛ-130 с расположенными внизу фарами, а подфарниками – вверху, то принято считать, что все автомобили ЗиЛ-133Г2 были оснащены

облицовкой нового типа. Хотя если быть точным, то и часть машин ЗиЛ-133Г1 успели получить новую облицовку. В этом случае их заводской индекс был **ЗиЛ-133Г1-79**. Таким образом, в 1979 г. выпуск восьмитонных ЗиЛ-133Г1 был прекращен. Всего был изготовлен 38 021 автомобиль.

Модернизированный ЗиЛ-133Г2 имел то же назначение и размерные показатели, что и его предшественник, в связи с увеличением грузоподъемности изменились весовые параметры автомобиля. Его полная масса составила 17 175 кг, распределение нагрузки на дорогу через передний мост 3 670 кгс, через промежуточный и задний мосты – 13 505 кгс. Для восприятия поврежденных нагрузок применили шины радиального типа. Контрольный расход топлива на 100 км пути увеличился до 48,3 л. *Производство этой модели продолжалось недолго и по мере увеличения выпуска дизельного ЗиЛ-133ГЯ было свернуто в начале 1980-х годов.*

Нельзя не упомянуть еще об одной модификации из семейства «щуки» – седельном тягаче **ЗиЛ-133ВЯ**. Машина была разработана и прошла полный цикл испытаний вместе с ЗиЛ-133ГЯ, по результатам которых также была рекомендована к серийному производству. От бортового грузовика седельный тягач отличался укороченной базой между передним и средним мостами (3700 против 4 610 мм), меньшей длиной (7075 против 9 250 мм) и снаряженной массой (7 100 и 7 790 кг). В задней части рамы



Загрузчик сеялок на шасси ЗиЛ-133ГЯ



Комбинированная дорожная машина ЭД-403 на шасси ЗиЛ-133ГЯ в зимнем варианте

крепилось седельно-сцепное устройство, за кабиной располагались кронштейн крепления запасного колеса и инструментальный ящик, а по бокам рамы – два топливных бака. На конвейер автомобиль ЗиЛ-133ВЯ не попал вопреки распространенному мнению вовсе не по причине отсутствия необходимой гаммы полуприцепов, а из-за отсутствия спроса на такой седельный тягач. Полуприцепы с бортовой платформой производил вновь построенный завод автоприцепов в г. Сосновоборске близ Красноярска, полуприцепы-фургоны выпускал Одесский автосборочный завод «ОдАЗ», а термофургоны и рефрижераторы строили в г. Тирасполе в Молдавии. На фоне камского седельного тягача КамАЗ-5410 с уютной комфортабельной кабиной со спальным местом ЗиЛ-133ВЯ выглядел не совсем современно. Тесная, маленькая кабина, в основе своей унаследованная от ЗиЛ-130, не могла обеспечить нормальных условий для работы водителя в дальних рейсах. В результате предприятия Минавтотранса категорически отказались брать ЗиЛ-133ВЯ. Тему пришлось отложить до поры в долгий ящик. Тем не менее и бортовой ЗиЛ-133ГЯ автотранспортники брали очень неохотно. Массовое поступление в автоколонны новых КамАЗов позволяло в полном объеме обеспечить основную массу междугородных перевозок современным высокоэффективным подвижным составом, удовлетворяющим требованиям эксплуатационников. Грузовики ЗиЛ-133ГЯ стали поставлять в сельское хозяйство страны, на предприятия местной промышленности и в небольшие ведомственные автохозяйства, в дорожные и коммунальные службы. Поскольку в

условиях социалистической системы централизованного распределения далеко не каждый колхоз или совхоз мог позволить себе приобрести КамАЗ для междугородных перевозок грузов, в дальние рейсы приходилось направлять имевшиеся на вооружении «щуки». Водители, постоянно занятые на таких «дальнобойных» перевозках, на свой вкус и возможности модернизировали автомобили. Очень часто можно было встретить машины с самодельными спальными отсеками, дополнительными топливными баками, увеличенными кузовами или смонтированными морскими контейнерами, бездисковыми колесами, которые устанавливались на КамАЗовские ступицы. Кстати, в последнем случае переделке подвергались и колесные тормозные механизмы. Когда технические подразделения ГАИ ужесточили свои требования к подобного рода переделкам, фантазия самодельных конструкторов быстро пошла на убыль. При интенсивной эксплуатации грузовиков быстро выявились и их слабые стороны. Большой тяжелый радиатор системы охлаждения очень быстро «растрясывало» на российских уха-

бах, и он давал течь. Недостаточно надежными были опоры двигателя и кронштейны его крепления. Болезнью трехосных автомобилей являются частые проколы колес заднего моста, когда колеса среднего поднимают с дороги острые предметы, а задние их благополучно «ловят». Конечно, с такой неприятностью приходится мириться, но если на КамАЗе достаточно отвернуть пять гаек и извлечь клинья, то для замены колеса на «щучке» (особенно внутреннего) нужно было основательно попотеть, откручивая вначале восемь гаек наружного колеса, затем столько же колпачковых гаек (на шоферском жаргоне «футорок») крепления внутреннего. Поскольку эта процедура была не очень приятной, в большинстве своем она сопровождалась бурной ненормативной лексикой водителя. И еще одно обстоятельство затрудняло нормальную эксплуатацию ЗиЛ-133ГЯ. Наличие дизельного двигателя, сцепления, коробки передач, элементов тормозной системы унифицированных с автомобилями семейства КамАЗ требовало постановки новых грузовиков ЗиЛ-133ГЯ на учет в специализированные автоцентры «КамАЗ», размещенные по всей стране, через сеть которых осуществлялось снабжение запасными частями. А так как спецавтоцентры находились в ведении гиганта «КамАЗ», то и обеспечивали запчастями в первую очередь машины своего завода. ЗиЛы, УРАЛы,

Модель автомобиля ЗиЛ-133ГЯ (Киммерія)



Модель автомобиля-лесовоза У-194 на шасси ЗиЛ-133ГЯ (Снейл)



Комбинированная дорожная машина ЭД-403А с самосвальным кузовом на шасси ЗиЛ-133ГЯ в зимнем варианте

ЛАЗы с дизелями КамАЗа отодвигались на второй план, что тоже представляло серьезную проблему для небольших автопредприятий, эксплуатирующих эти машины.

Тем временем выпуск автомобилей ЗиЛ-133ГЯ постоянно нарастал и достиг к концу 80-х годов XX в. порядка 10 тыс. в год. Учитывая увеличивающийся парк грузовиков КамАЗ, использовать такую огромную армию автомобилей одного класса на транспортных работах было явно нецелесообразно. Поэтому значительное количество шасси ЗиЛ-133ГЯ поставлялось на специализированные заводы, где на их базе размещали разнообразное оборудование и специальные кузова. Так, Дрого-

Модель автомобиля ЗиЛ-133ВЯ с прицепом ОдАЗ-832 (Киммерія)



Автопоезд в составе опытного седельного тягача ЗиЛ-133В и полуприцепа-фургона ОдАЗ-861 на испытаниях. 1967



Модель автомобиля ЗиЛ-133ВЯ (Киммерія)

бычский завод автокранов на Украине выпускал на шасси ЗиЛ-133ГЯ автокран с гидравлическим приводом КС-3575А, который пользовался большой популярностью у строителей. ОАО «Комплексные дорожные машины» (г. Смоленск) производило несколько вариантов машин КДМ для обслуживания и содержания дорог. В сельс-

Опытный седельный тягач ЗиЛ-133В на бездисковых колесах проходит испытания. 1967



ком хозяйстве страны применялся автомобильный загрузчик сеялок ЗСА-7, смонтированный на шасси ЗиЛ-133ГЯ (разработан НИКТИМ-сельхозмаш), а также автокормовоз АСП-15 на базе ЗиЛ-133Г2. На том же шасси в ГСКБ по ремонтным мастерским и кузовам (г. Шумерля) был создан специализированный автомобиль-фургон модели 5702 для перевозки инкубационных яиц и суточных цыплят в контейнерах. Для перевозки

кур-несушек предназначался автомобиль-фургон модели 5703, но уже на базе ЗиЛ-133ГЯ. Шасси «щуки» для своих машин облобоваляли и пожарные. Автоцистерны АЦ-40 (133Г1) модели 181 и АЦ-40 (133ГЯ) модели 181Ф, автолестница АЛ-45 (133Г1) модели ПМ-501, автомобиль комбинированного тушения АКТ-3/2,5 (133ГЯ) модели 197, пожарная автоцистерна с коленчатым подъемником АЦ-40 (133ГЯ) модели 203 исправно несли нелегкую службу в пожарных частях страны. Объемы журнальной статьи просто не позволяют перечислить всю гамму специализированных автомобилей на базе семейства ЗиЛ-133, которых существовало более 50 моделей всевозможного назначения. Выпуск ЗиЛ-133ГЯ прекратился в 1992 г. уступив место аналогичному по классу автомобилю ЗиЛ-133Г4 с новой кабиной и двигателем ЗиЛ-645 собственного производства, на базе которого освоено целое семейство новых машин, и встречи с ними на дорогах еще не стали историческим событием.



Опытный седельный тягач ЗиЛ-133ВЯ

ТАЙНЫ МОДЕЛЕЙ ПЯТИСОТОВОГО МАЗа

Александр **ГОВОРУХА** (Николаев),
Максим **ШЕЛЕПЕНКОВ** (Москва)

Немало подарков преподносило в свое время советское правительство рядовым коллекционерам. Неожиданно производителями моделей становились предприятия, далекие по своей специализации от выпуска автомобильчиков. На прилавках магазинов игрушек то и дело появлялись машинки, по своему внешнему виду и размерам напоминающие модели в 43-м масштабе.

Подобную продукцию решили выпускать и на Загорском (ныне Сергиев-Посадском) электромеханическом заводе. Думается, что без наставления «сверху» здесь не обошлось. В самом начале 1980-х гг. многие предприятия обязывали расширять номенклатуру товаров народного потребления. Как бы там ни было, завод приступил к разработке и освоению нового для себя вида продукции – масштабных моделей-копий. В качестве прототипа был выбран самосвал *МАЗ-503А*. Кстати, основная продукция завода тоже была хорошо известна среди автомобилистов – это автомагнитолы «Звезда».

От проектирования оснастки до выпуска готовой продукции прошло не так уж и много времени, и в 1982 г. по цене 7 руб. модели поступили в продажу.

Первоначально все производство было сосредоточено в Загорске. Но уже к 1987 г. изготовление пластмассовых деталей, сборку и окраску моделей передали на Костромской электромеханический завод. В Костроме сборочные работы были развернуты не на самом предприятии, а в профессионально-техничес-

ком училище, созданном при нем. Сборка моделей являлась результатом практических занятий в ПТУ. Самое интересное, что Загорский завод не утратил при этом возможности изготавливать полностью готовые модели, и даже выпускал их некоторое время сам, после прекращения производства в Костроме.

Первоначальное крепление кабины к раме модели было несколько другим. Но из-за этого при ее опрокидывании постоянно ломались хрупкие силуминовые кронштейны рамы и кабины. Чтобы избавиться от этого «врожденного» дефекта, весь узел крепления кабины подняли выше относительно рамы. И сейчас, если вы возьмете в руки этот автомобильчик и рассмотрите его более внимательно, то заметите, что в полностью опущенном состоянии кабина имеет некоторый наклон назад. В Загорске кабины для модели окрашивали в зеленый или синий «металлик». Кузова были только желтого цвета. В Костроме же «металлический» эффект пропал – кабины красили в основном в синий и ужасный коричневый цвет. Цвет кузова варьировался от ярко-желтого до песочного. На всем протяжении выпуска моделей они упаковывались в одну и ту же коробку, с цветной фотографией самосвала на обратной стороне. В Костроме на коробках стали наклеивать специальный ярлычок с указанием производителя и ценой.

Летом 1985 г., специально к фестивалю молодежи, в Москве была изготовлена партия моделей с его символикой. На водительскую дверь модели наклеивалась маленькая эмблема фестиваля. Точно такая же эмблема, но больших размеров, приклеивалась в левом верхнем углу окошка коробки на лицевой стороне. Естественно цена модели при этом стала несколько выше.

Объемы производства моделей были не такие, как на гигантах из Саратова или Казани и составляли около полутора тысяч моделей в месяц. Такая небольшая производственная программа сразу же сделала из этих моделей раритеты, недоступные в российской глубинке. Зачастую о модели *МАЗ-503А* коллекционеры узнавали только от коллег, у них же эта модель и приобреталась. Сборка *МАЗов* продолжалась до 1993 г., до тех пор пока не рухнула административно-командная система. После этого непрофильное производство быстренько свернули как нерентабельное.

Неудовлетворенные качеством моделей одни коллекционеры доводили *МАЗ* «до ума» (расширяли оконные проемы, придавали кабине более округлую форму,



делали более масштабным дорожный просвет), другие восполняли пробелы в скудной гамме выпускаемых *МАЗов*. В результате появились всевозможные модификации этой модели, начиная от седельного тягача с длиннющей фу-





рой и заканчивая трехосными красавцами.

Базовая модель МАЗ-503А послужила материалом для создания конверсий и у небольших производителей. Так в начале 1990-х гг. в Екатеринбурге фирма «ЕКАМ» устанавли-



вала на эти модели КУНГи и выпускала аварийную и военную модификации МАЗа.

В истории моделей пятисотого семейства МАЗов есть еще один мало известный эпизод. Одновременно с самосвалом к выпуску готовилась модель бортового грузовика МАЗ-500. Были полностью изготовлены все пресс-формы, но модель получилась очень нетехнологичной при сборке. Бортовая металлическая платформа имела три металлических открывающихся борта. Все эти детали, надо было обработать после литья, просверлить в них

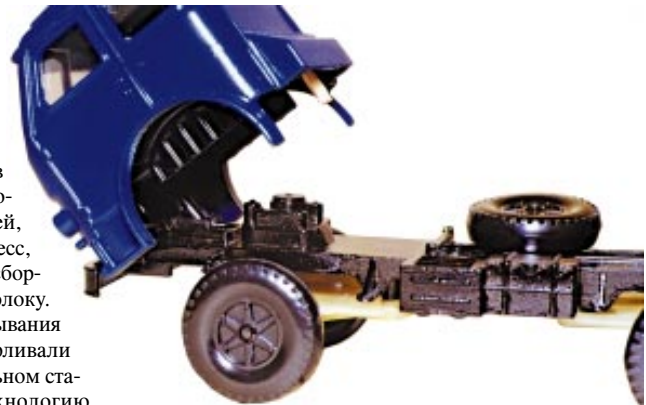


массу отверстий, покрасить и закрепить на осях. Это очень сильно влияло на себестоимость модели. Но вместо того, чтобы устранить конструкторские просчеты о модели просто забыли.

Несмотря на это в московском клубе время от времени появляются модели МАЗ-500, явно не заводской сборки. Видимо, на заводе в Загорске работал «наш человек»-коллекционер. Собирая модели из пробных отливок, он привозил их в Москву.

На этом выпуск моделей МАЗ мог бы и прекратиться, если бы не группа предприимчивых коллекционеров, которые, побывав в 1993 г. на заводах в Загорске и

Костроме, разузнали о существовании технологической оснастки на бортовую модификацию автомобиля. Под новое производство было создано предприятие ООО «Анви». На свой страх и риск в Загорске были приобретены 1000 комплектов грузовиков МАЗ-500. Затем в домашних условиях осуществлялась сборка моделей, включая и такой неприятный процесс, как окраска. Вместо заклепок при сборке платформ использовали проволоку. Чтобы сохранить способность открывания бортов, отверстия под оси просверливали только в крайних стойках. В остальном старались соблюдать заводскую технологию сборки. Специально для новой модели была изготовлена новая красно-синяя коробка, на оборотной стороне которой расписана предполагаемая гамма мо-





делей на будущее. Из купленных комплектов почти половина оказалась непригодной для сборки полноценных моделей, в основном из-за бракованных бортовых металлических платформ, и поэтому всего было собрано не более 500 бортовых автомобилей. Оставшиеся целые рамы «пятисотого» использовали для изготовления шасси. На большую часть этих шасси были установлены приобретенные в Екатеринбурге модели цистерн, а некоторое количество продано именно как шасси. В порядке эксперимента, было изготовлено несколько десятков моделей седельного тягача МАЗ 504, с использованием рам от модели самосвала, и седельно-сцепного устройства от модели КамАЗ-5410.

У фирмы «Анви» были далеко идущие планы. Для начала хотели переладить металлическую платформу на более технологичную пластмассовую. Даже сделали чертежи. Следующим шагом должна была стать замена ходовой части (мостов, рессор и др.) на другую, более соответствующую масштабу. В планах был и выпуск трехосных моделей автомобилей МАЗ-514 и МАЗ-515. Но из-за финансовых проблем деятельность фирмы была перепрофилирована, и выпуск МАЗов прекратился, едва начавшись.

С тех пор все пресс-формы так и находятся на заводе в Сергиевом-Посаде, ожидая своего звездного часа. Может, кто возьмется снова за выпуск пятисотого МАЗа?

ПРИЦЕПЫ В ВОЕННОЙ ФОРМЕ

Владимир БОЧЕНКОВ,
г. Коломна (Московская обл.)

В настоящее время заводом «Элекон» выпускается большое количество моделей грузовых армейских автомобилей повышенной проходимости в масштабе 1:43. Все они являются привлекательными объектами для моделирования, так как оснащены универсальными грузопассажирскими платформами, съёмными тентами, широкопрофильными шинами с развитыми грунтозацепами, сложной трансмиссией и имеют один из трех вариантов окраски: защитную, камуфлированную или стандартную белую сил ООН. В Вооруженных Силах России эти автомобили в большинстве случаев используются в качестве тягачей бортовых прицепов (для перевозки военно-технического имущества) и прицепов-шасси (используются под монтаж специальных кузовов, техники и средств обеспечения боевой деятельности войск). К сожалению, модели таких прицепов пока не появились на прилавках модельных магазинов. Отчасти это можно объяснить недостатком информации о прототипах таких моделей. Хотелось бы обратить внимание моделлистов на семейство многоцелевых прицепов типа 2-ПН-2 (2-ПН-2М), длительное время выпускавшихся Сердобским машиностроительным заводом (Пензенская обл.). Под этим войсковым обозначением типа скрывается целое семейство прицепов различных моделей двух поколений, объединенных общими конструктивными решениями и близкими техническими характеристиками. Тип 2-ПН-2(М) расшифровывается следующим образом: 2 – количество осей, П – прицеп, Н – низкорамный, 2 – класс грузоподъемности в тоннах, М – модернизированный. Конструктивно многоцелевые прицепы отличаются от аналогов, используемых в народном хозяйстве, применением колес с односкатной ошиновкой, платформ с деревянными бортами и надколесными нишами различных размеров, других узлов, унифицированных с автомобильными. Поворотное устройство с рулевой трапецией позволяет значительно понизить погрузочную и общую высоту. Запасное колесо размещается на переднем борту, в отличие от народнохозяйственных модификаций, где запасное колесо чаще всего размещено под платформой.

Фото 1



Первоначально прицепы 2-ПН-2, разработанные в конце 1950-х гг., выпускались в четырех модификациях. Прицеп СМЗ-710 (рис. 1) – двухосный, низкорамный, с передними управляемыми колесами, деревянной платформой с открывающимся задним бортом и надколесными нишами. СМЗ-710 имел наименьшую высоту среди прицепов этого семейства. На базе ходовой части прицепа СМЗ-710 выпускались его модификации СМЗ-710А и СМЗ-710В (рис. 2), отличавшиеся только конструкцией платформы. СМЗ-710А имел деревянную платформу с тремя открывающимися бортами и надколесными нишами меньшего, чем у СМЗ-

710, размера. Его погрузочная высота была больше, чем у базового на 200 мм. К сожалению, его изображение обнаружить не удалось. СМЗ-710В был оснащен деревянной платформой с тремя открывающимися бортами без ниш, а его погрузочная высота была больше, чем у СМЗ-710, на 335 мм. Следует заметить, что в процессе производства некоторые размеры прицепов постепенно изменялись, что было указано в эксплуатационной документации. Так, погрузочная высота прицепов типа СМЗ-710В в начале составляла 765 мм, позднее – 775 мм, а у прицепов последних лет выпуска – 795 мм. Аналогичная характеристика у борто-

вого прицепа СМЗ-710В изменялась так: 1100 мм, 1140 мм и 1160 мм. В табл. 1 для моделей СМЗ-710 и СМЗ-710А приведены характеристики прицепов первых лет выпуска, а для моделей СМЗ-710Б и СМЗ-710В – последних лет производства. Прицепы всех трех моделей предназначены для перевозки грузов в составе автопоезда по всем видам дорог. Основной тягач – автомобиль ЗИЛ-157К. Допускалась совместная работа и с автомобилем ЗИЛ-131, но с ограничением максимальной скорости до 50 км/ч.

Прицеп-шасси СМЗ-710Б (рис. 3) предназначался для монтажа и перевозки специального оборудования, имел надколес-

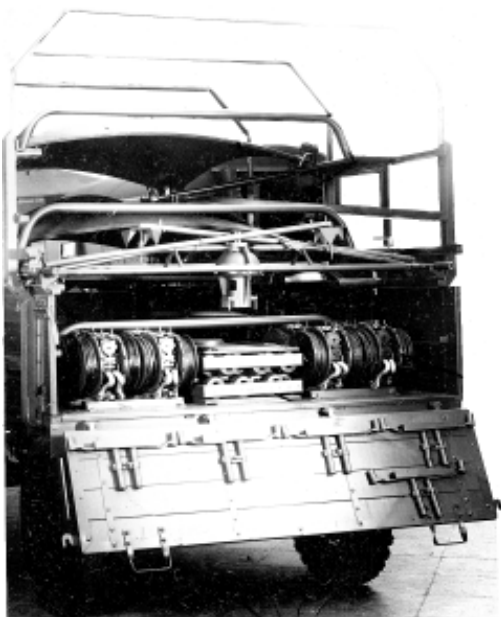
Фото 3



Таблица 1

Основные характеристики автомобильных прицепов типа 2-ПН-2(М)

№ п/п	Наименование характеристик	2-ПН-2				2-ПН-2М			
		СМЗ-710	СМЗ-710А	СМЗ-710Б	СМЗ-710В	СМЗ-8325	СМЗ-8326	СМЗ-832501	СМЗ-832601
1	Грузоподъемность, кг	2000	2000	2500	2000	2100	2500	2130	2530
2	Конструкционный вес, кг	1500	1500	1250	1500	2030	1650	2000	1620
3	База прицепа, мм	2400	2400	2400	2400	2500	2500	2500	2500
4	Колея прицепа, мм	1590	1590	1590	1590	1820	1820	1820	1820
5	Длина, мм	5750	5750	5750	5750	6220	6200	6220	6200
6	Ширина, мм	2300	...	1890	2320	2480	2230	2480	2230
7	Высота по борту (крыльям), мм	1310	1510	(1130)	1715	1930	(1200)	1730	(1200)
8	Высота по тенту, мм	-	2715	2780	-	2780	-
9	Погрузочная высота, мм	765	965	795	1160	1220	880	1220	880
10	Дорожный просвет, мм	305	305	305	305	420	420	420	420
11	Внутренняя длина платформы, мм	3700	3700	-	3700	4220	-	4220	-
12	Внутренняя ширина платформы, мм	2100	2100	-	2100	2250	-	2250	-
13	Высота борта, мм	545	545	-	555	710	-	510	-
14	Размер шин (от автомобиля)	7,50-20 (ГАЗ-51)				240-508 (ГАЗ-53А)			



ные крылья (брызговики) и подножки. По требованию потребителей на раме прицепа могли устанавливаться четыре механических домкрата. Интересной особенностью этих прицепов является применение инерционного гидравлического тормоза наката, из-за чего все основные механизмы привода тормозной системы располагаются между параллельными лонжеронами дышла и хорошо видны, в том числе главный тормозной цилиндр и рычаг выключения тормоза для движения задним ходом (рис. 4, 5, 6). Все четыре продольные полуэллиптические рессоры заимствованы от передней подвески автомобиля ГАЗ-63А (рис. 7, 8). Передняя ось – от автомобиля ГАЗ-51.

Прицепы моделей СМЗ-710В и СМЗ-

Фото 2



710В широко применялись в войсках связи. Так, например, в состав тяжелой радиорелейной станции Р-406ВЧ входили три специальных автомобиля на шасси ЗИЛ-157К с кузовом КУНГ-1М: аппаратная М-400, электростанция М-600 и антенная М-800 с прицепом СМЗ-710В (фото 1, 2). В кузове М-800 находилась 12-секционная 30-метровая мачта с подъемником для развертыва-

Фото 4



ния. На мачте в развернутом состоянии размещались четыре отражателя перископической антенны. Используемый бортовой прицеп с тентом был значительно переоборудован для перевозки четырех отражателей антенной системы станции. Вместо стандартных съемных дуг тента была смонтирована массивная сварная рама с направляющими, по которым при перевозке двигались алюминиевые рамы с закрепленными на них отражателями, служившая также и для крепления тента, при этом схема увязки тента не изменялась (рис. 9). При этом боковые борты уже не открывались. Для разгрузки оборудования использовался только задний борт. На шасси прицепа СМЗ-710В чаще всего монтировались дизель-электрические агрегаты АД-20-Т/400 и АД-20-Т/230-М2. По две такие электростанции входили в состав тропосферных станций Р-408 и Р-410 первых вариантов, а одним прицепом с электростанцией комплектовалась станция космической связи Р-439.

Второе поколение прицепов типа 2-ПН-2М данного класса грузоподъемности было разработано в конце 1970-х годов. Автомобильные двухосные низкорамные прицепы моделей СМЗ-8325 (рис. 10) и СМЗ-8326 (рис. 11) предназначались для перевозки различных видов грузов и для монтажа и перевозки специального оборудования, а также кузовов-фургонов (соответственно). Прицепы предназначены для эксплуатации по дорогам всех типов, рассчитанных на пропуск автомобильных поездов с осевой нагрузкой 6 т, а также на местности, что оговаривалось в технической документации, в отличие от предыдущего поколения прицепов данного класса. Основным тягачом прицепа являлся грузовой ав-

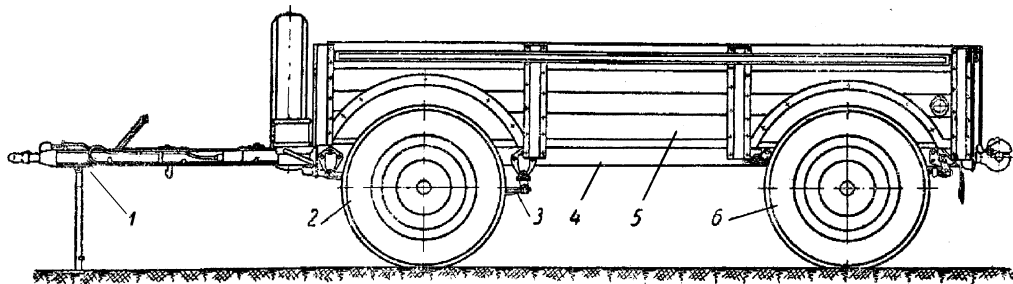


Рис. 1. Схема автомобильного прицепа СМЗ-710:

1 - дышло; 2 - переная ось с колесами; 3 - подвеска; 4 - рама; 5 - платформа; 6 - задняя ось с колесами

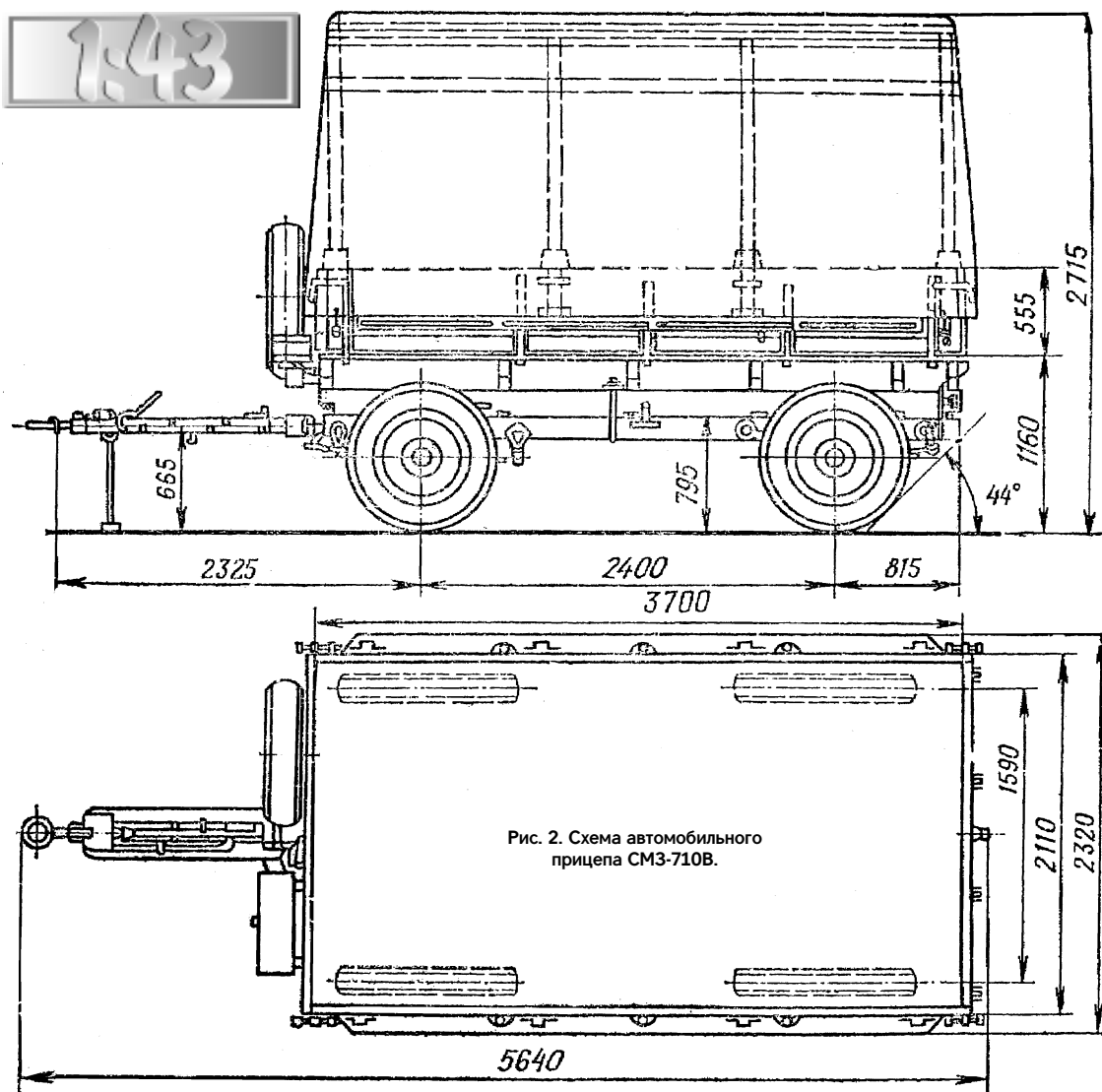


Рис. 2. Схема автомобильного прицепа СМЗ-710В.

томобиль ЗИЛ-131. Система управления передними колесами повторяла конструктивные решения предыдущего поколения прицепов (рис. 12, 13).

Прицеп-шасси СМЗ-8326 оборудовался надколесными крыльями (брызговиками) и специальными опорами в виде механических винтовых домкратов на концах лонжеронов рамы. Подвеска была рессорной, по две продольные полуэллиптические рессоры и по два телескопических гидравлических амортизатора на каждой оси (рис. 14). Рессоры и амортизаторы были взяты от передней оси автомобиля ЗИЛ-131 без лебедки. Пневмогидравлическая рабочая тормозная система, выполненная по однопроводной схеме, действовала на все колеса от пневматической системы автомобиля-тягача. Платформа – деревянная с открывающимися боковыми и задним бортами. Оборудована дугами с тентом (рис. 15, 16).

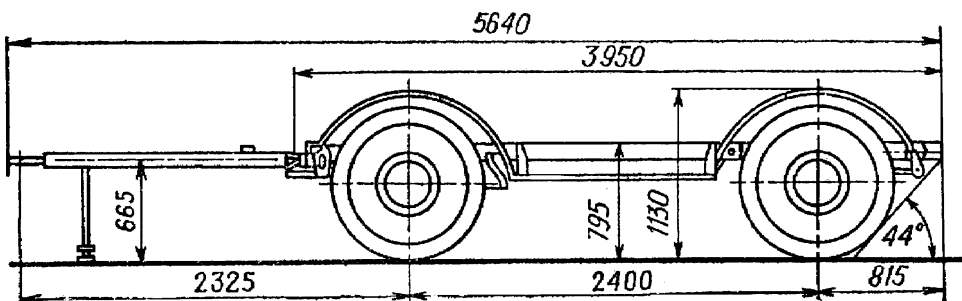


Рис. 3. Схема автомобильного прицепа-шасси СМЗ-710В

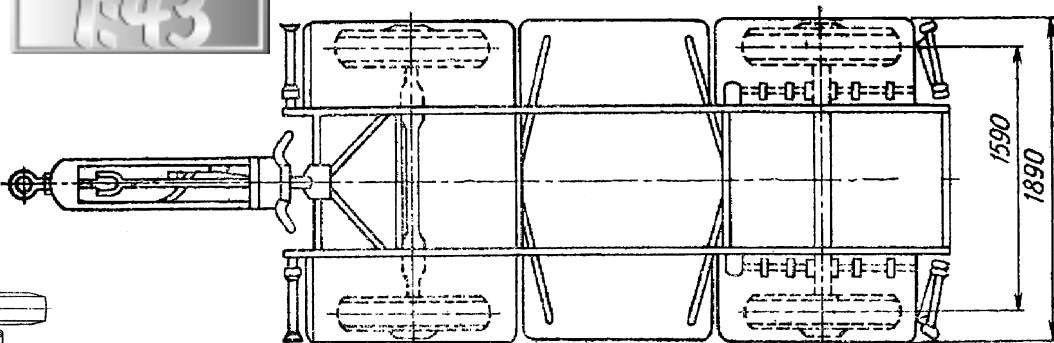


Рис. 4. Привод тормозов и привод поворота передних колес прицепов СМЗ-710В и СМЗ-710Б

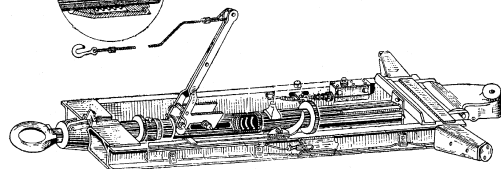


Рис. 5. Привод тормоза прицепов СМЗ-710В и СМЗ-710Б



Рис. 6. Привод управления передними колесами прицепов СМЗ-710В и СМЗ-710Б

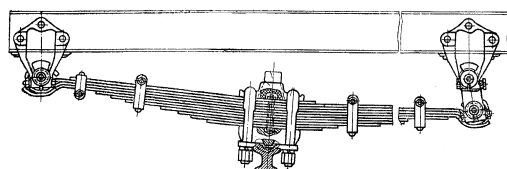


Рис. 7. Передняя подвеска прицепов СМЗ-710В и СМЗ-710Б

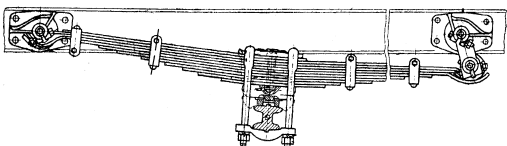


Рис. 8. Задняя подвеска прицепов СМЗ-710В и СМЗ-710Б

Высота бортов дополнительно увеличена на 155 мм (по сравнению с прицепом СМЗ-710В).

Прицеп модели СМЗ-8325 использовался в составе радиорелейной станции Р-416Г в качестве антенного под обозначением В-15 (В-15-01) для перевозки двух отражателей антенны и четырех 30-метровых отрезков гибких волноводов на специальных барабанах (фото 3, 4). Тягачом для него служил один из трех автомобилей ЗИЛ-131 с кузовом К4.131, которые составляли полный комплект станции. Тент использовался со штатными дугами. Прицеп-шасси СМЗ-8326 со смонтированным на нем кузовом-фургоном К2.П2 с аппаратурой сопряжения получил индекс В-04 и включался в состав узлового варианта все той же станции Р-416Г. Прицеп СМЗ-8325 с тентом использовался и в составе войсковой фильтровальной станции «ВФС» инженерных войск.

В конце 1980-х годов обе модели были подвергнуты модернизации, в результате которой незначительно изменились основные технические характеристики прицепов. Высота бортов была уменьшена до 510 мм (на две доски, ранее представлявшие собой, как бы надставные борты). Изменилось и обозначение моделей прицепов, на СМЗ-832501 и СМЗ-832601 соответственно.

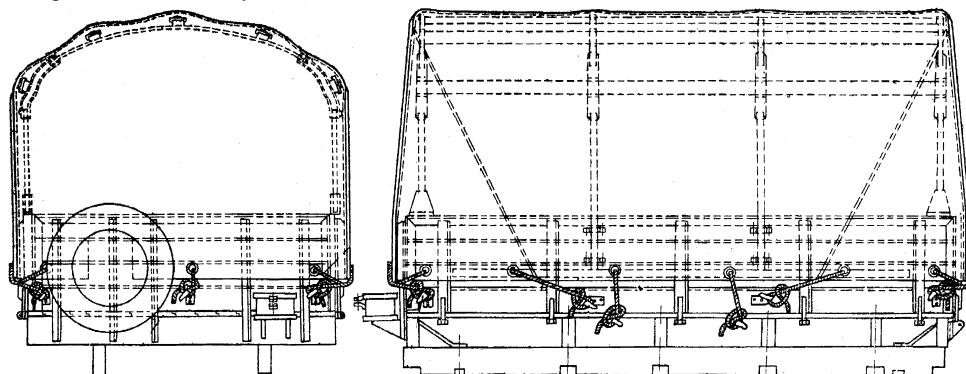
Некоторое представление о масштабах производства всех вышеперечисленных моделей прицепов можно получить из табл. 2.

Таблица 2

Модель	Зав. №	Год выпуска
710Б	7951	1967
710В	9773	...
710В	42743	1973
...	84665	~ 1976
710Б	103977	1978
8325	1855	1980
8326	...	1981
8325	2852	1981
8325	6128	24.04.1984
8325	9003	1985
8326	12176	...
8325	13879	...
832501	...	1988
832601	41459	1991

Помимо прицепов типа 2-ПН-2(М) Сердобский машиностроительный завод выпускал нескольких модификаций не менее оригинальных прицепов типа 2-ПН-4. Но это тема отдельного рассказа.

Рис. 9. Увязка тента на платформе прицепа СМЗ-710В



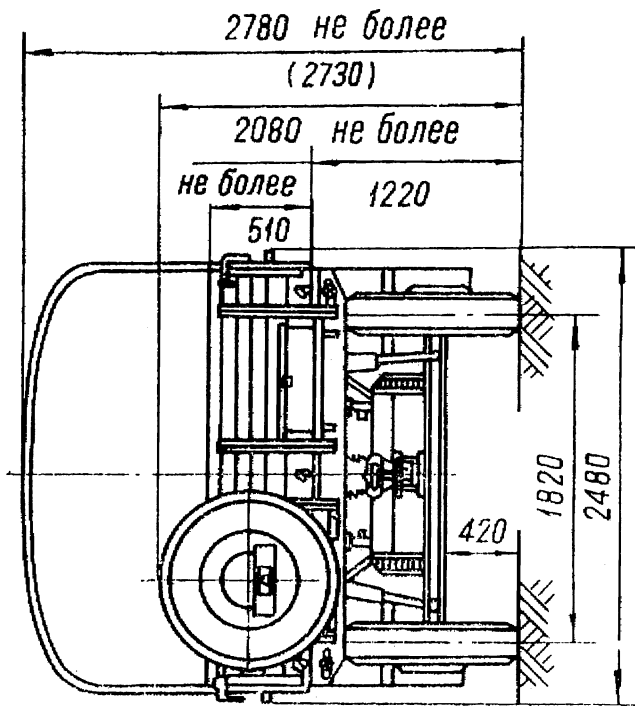


Рис. 12. Тягово-сцепное устройство и привод поворота колёс прицепов СМЗ-8325 и СМЗ-8326

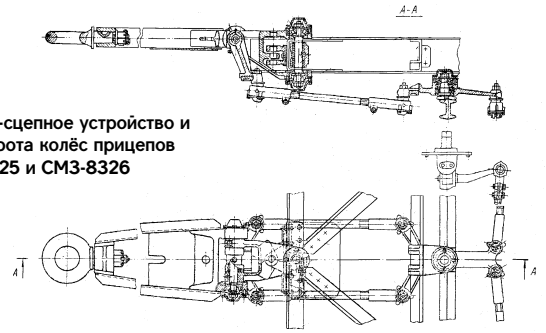


Рис. 13. Поддерживающее и запирающее устройство стрелы дышла прицепов СМЗ-8325 и СМЗ-8326

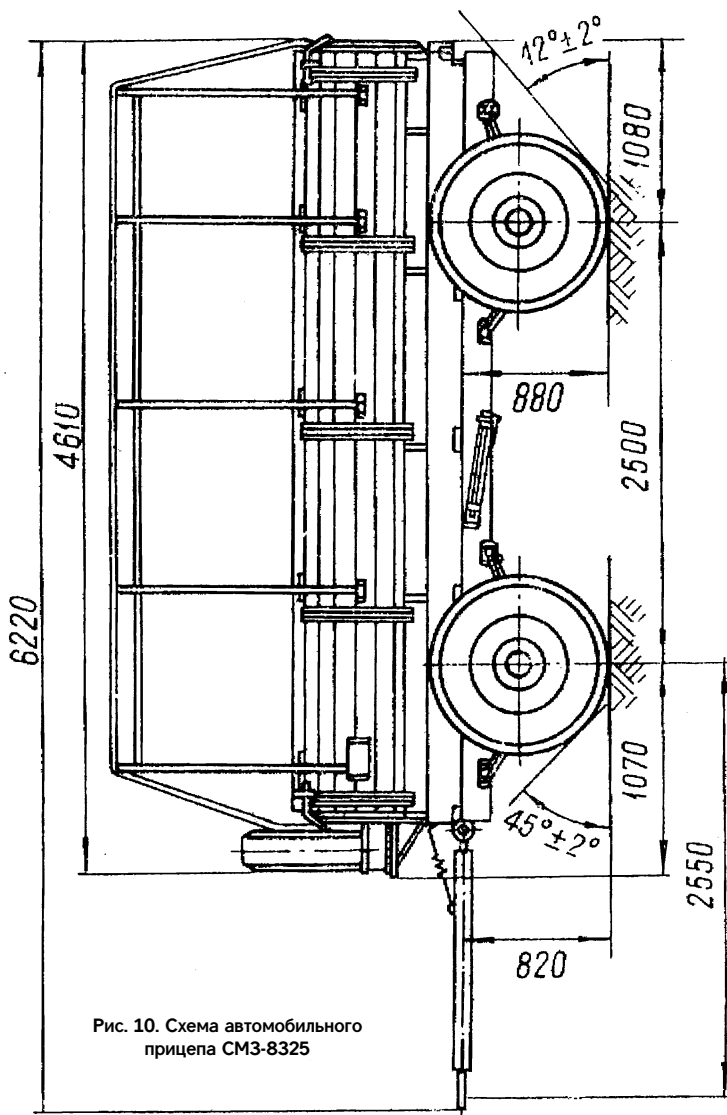
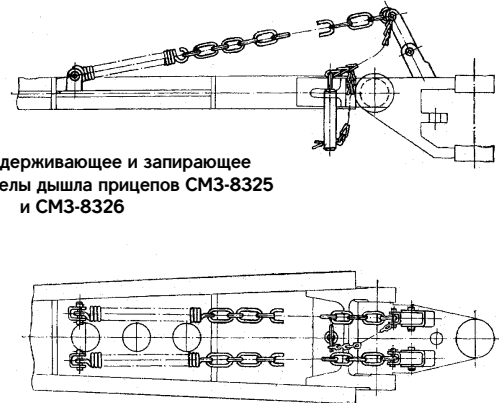


Рис. 10. Схема автомобильного прицепа СМЗ-8325

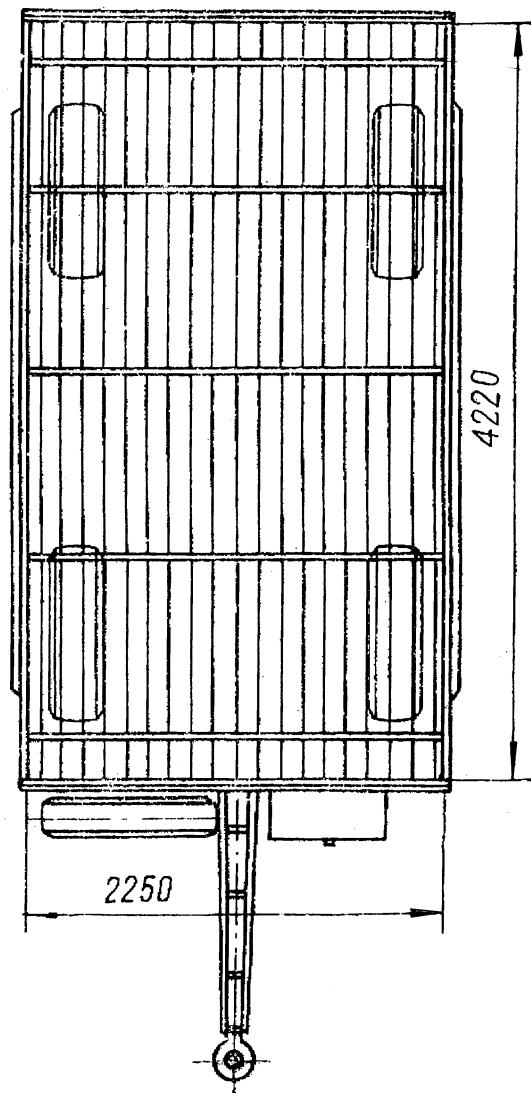


Рис. 11. Схема автомобильного прицепа-шасси СМЗ-8326

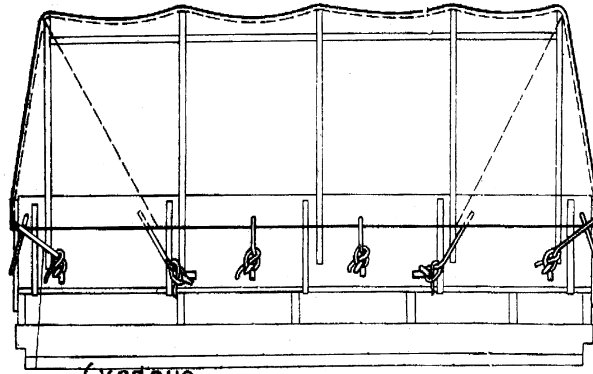
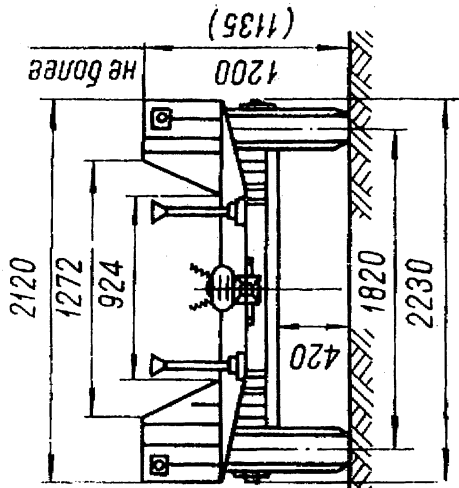


Рис. 14. Передняя и задняя подвески прицепов СМЗ-8325 и СМЗ-8326

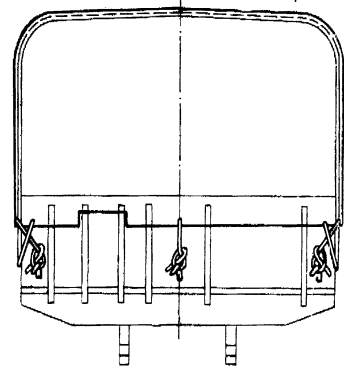
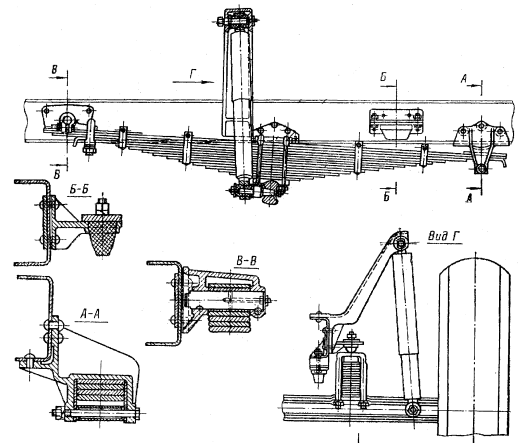


Рис. 15. Крепление тента к платформе прицепа СМЗ-8325

920 (в момент отрыва колес от грунта)
 при полностью вывешенных осях

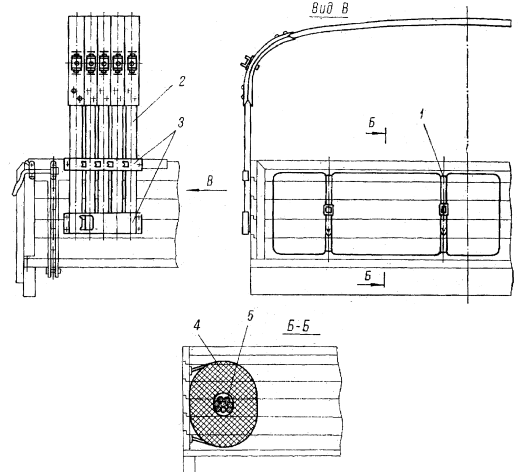
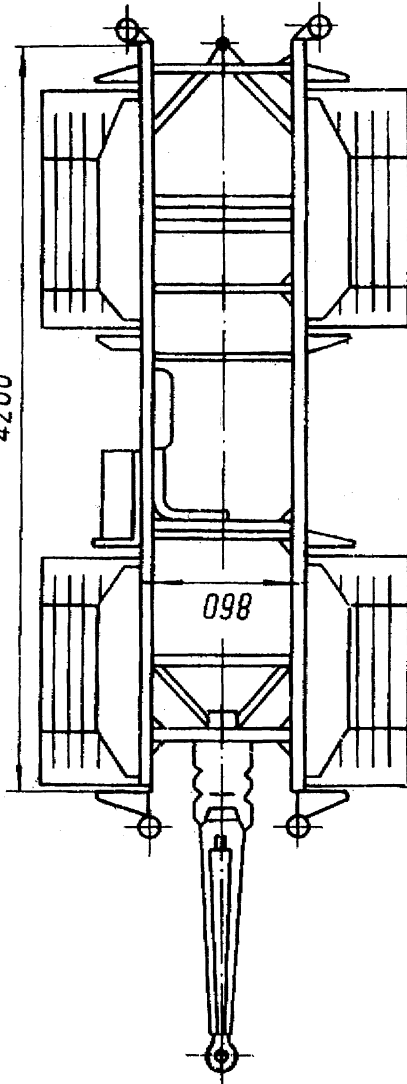
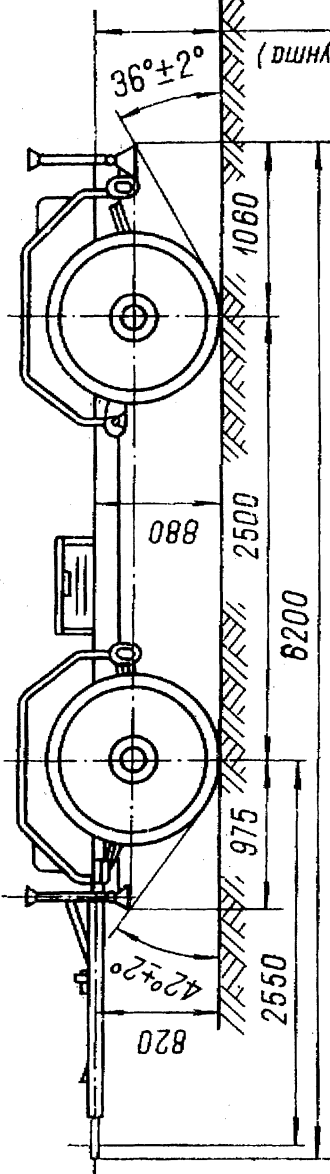


Рис. 16. Укладка дуг, стяжек и тента прицепа СМЗ-8325

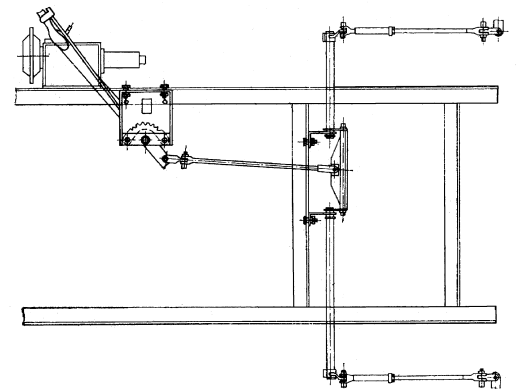


Рис. 17. Привод управления стояночным тормозом прицепов СМЗ-8325 и СМЗ-8326

1:43

НАЧАЛО НАЧАЛ - "WIKING"

Люциус СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс (Литва)

WIKING®



Каждому коллекционеру, собирающему автомобили в масштабе 1:87, или, как принято его называть в Германии, «НО», отлично известно название немецкой модельной фирмы «Wiking». Это и понятно – модели в этом «железнодорожном» масштабе первой начала выпускать массовым тиражом на заводе в Берлине именно эта фирма. Ее основал в 1932 г. Фридрих Пелтцер для выпуска пластмассовых моделей судов в масштабе 1:1250. Позднее

атюрный, но украшенный эмблемами и адресами фирм автомобильчик!

Модели «Wiking» тех лет в наше время стали раритетами, особенно выпущенные в небольших количествах рекламные



быстро стала расширять свой ассортимент, тем более что появились серьезные конкуренты, которые «брали» не дешевой, а качеством и детализацией моделей. Поэтому и «Wiking» подтянулся – все реже применяются унифицированные колеса (а это в глазах серьезных коллекционеров снижает оценку модели), для повышения качества обновили ряд форм, а в



«Wiking» стал работать «на войну» – выпускал для военных модели боевых машин и самолетов Вермахта в масштабе 1:200. Разбомбленный завод восстановили в 1948 г., и в этом же году «Wiking» начал выпускать довольно примитивные модели для обучения правилам дорожного движения в масштабе 1:100. Модели сразу же приглянулись любителям железнодорожных макетов, которые использовали «Wiking» для заполнения платформ поездов и диорам.

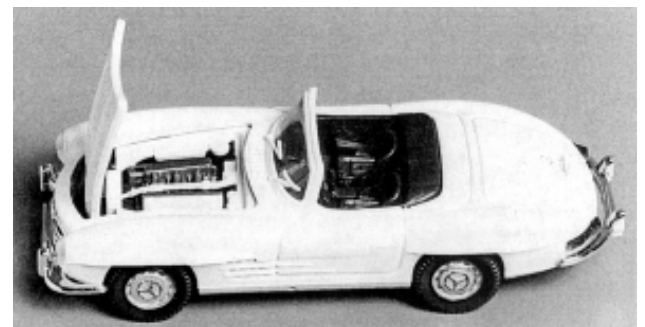
Модели эти не имели ни окон, ни детализации шасси – даже колеса не вращались. К тому же масштаб их был чуть меньше, чем необходимо. Спустя некоторое время модели «Wiking» подросли (масштаб стал 1:90) и стали «зрячими» – фирма стала делать отверстия по форме окон, а чуть позже – с 1957 г. – модели стали выпускать с остеклением.

Но оказалось, что даже простые и невзрачные модели могут служить отличной рекламой, и вскоре конструкторы «Wiking» начали получать чертежи для изготовления моделей прямо с заводов, производящих автомобили: автомобильные фирмы желали, чтобы игрушечный автомобильчик рекламировал настоящий. Финансирование производства моделей начали и разные торговые и транспортные фирмы – мог ли быть какой-либо сувенир для клиентов лучше, чем мини-



модели. Трудно поверить, но зеленый автопоезд-цистерна с надписью «Тиссен» на боку был продан в 2001 г. одному коллекционеру за семнадцать тысяч немецких марок! А посмотришь: ничего особенного, довольно грубо отлитый седельный тягач Mercedes-Benz и примитивный полуприцеп-цистерна.

Перейдя на выпуск моделей в масштабе 1:87, фирма «Wiking»



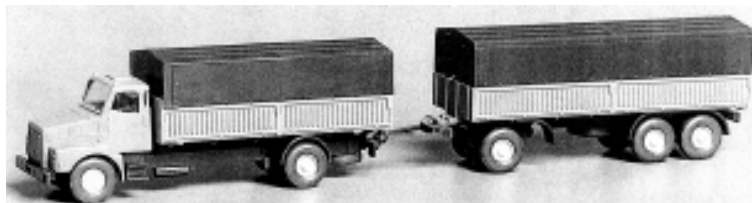
1:87



1991 г. появилась первая модель легкового автомобиля с открывающимся капотом.

Благодаря достаточно «универсальной» производственной программе «Wiking» является ведущим производителем моделей в мас-

пожарной и т.д. (за исключением военных), поддерживая интерес коллекционеров. По специаль-



штабе 1:87. В программе 2003 г. около 200 моделей – от довоенных ветеранов, вроде трехосного Mercedes L10000 1928 г., до Volkswagen образца 2002 г. (как правило, модель появляется в продаже на несколько недель раньше оригинала). Каждый год коллекция фирмы «Wiking» пополняется 7–8 новыми базовыми моделями. Основная масса мо-

лым заказам торговых или транспортных фирм выпускаются лимитированные серии (1000–5000 шт.) со специальными надписями.

Некоторые модели очень простые – состоят из кузова, его остекления, основания и колесиков с осями, а восьмисный автокран «Grove» с выдвижной стрелой длиной 38 мм состоит из двух десятков точно изготовленных и предельно (для столь ма-

на днище можно перевести подвеску в низкое или высокое положение. Ну, совсем как у настоящего автомобиля!

Основатель фирмы Фридрих Пельтцер умер в 1981 г., а в 1984 г. фирма перешла в руки своего старого конкурента – фирмы «Зипер», производящей модели марки «Сику». Но ни на качество, ни на ассортимент это никак не повлияло – «викинги» по-прежнему среди лучших моделей Н0.

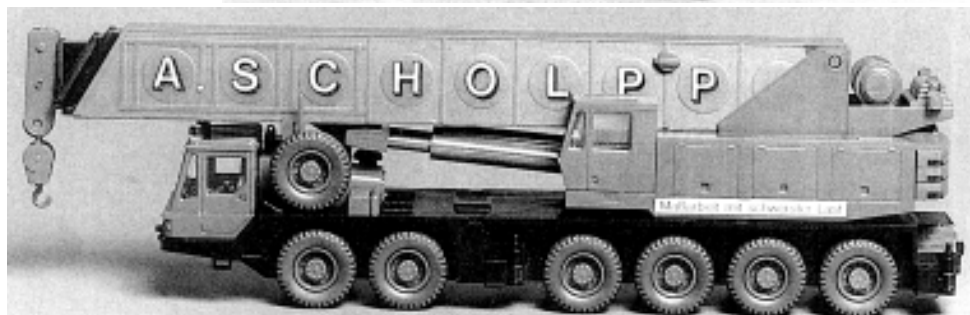
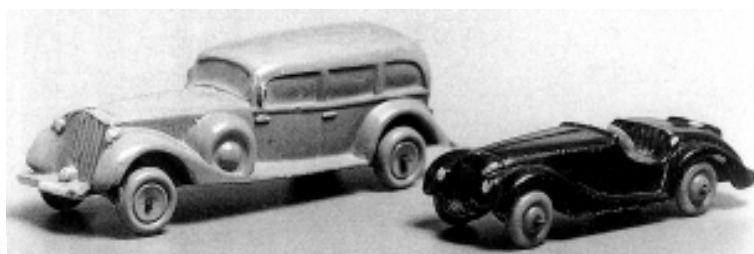


делей – копии немецких автомобилей, а модели американских, итальянских, английских, французских автомашин исчисляются единицами, зачастую в серии «Oldtimer» (есть такая у «Wiking»).

Как правило, каждая модель, появившаяся вначале как модель стандартного серийного автомобиля, в последующем дополняется модификациями – почтовой, санитарной,

лельского масштаба) точно передающих внешность и функциональность деталей.

А вот модель знаменитого Citroën DC19 имеет всего одну функцию – маленьким рычажком



А НАШ «ГАЗОНЧИК» СДЕЛАЛ КОМПАНЬОНЧИК – 2

Иван ЛЮБИМОВ,
г. Москва



Конечно, читатель сразу поймет, что данная публикация является продолжением материала, опубликованного менее года назад в 3-м номере журнала за 2002 г.

Мне как коллекционеру со стажем горько сознавать, что серийное модельное производство новинок автомобильной техники в России почти прекратилось. Модели, выпу-

щенные за последний год, можно пересчитать по пальцам. Их качество и объем выпуска оставляют желать лучшего, а о цене говорить



уже не приходится. Марковская «ГА-

Зель», «КамАЗ-МАСТЕР» и «Град» из Казани, челябинский Урал-5323-21 – вот, пожа-

Окончание на с. 27



Коллекционеры, собиратели, реставраторы — крупным планом

Фантастические разработки, смелые эксперименты, несбывшиеся надежды

Великие люди и легендарные машины

История мирового автомобилестроения на письменном столе

Миниавто Коллекция

Обзоры книжных новинок

Уникальные архивные фотоматериалы

ИЗВЕСТИЯ
ОТ АВТОМОБИЛЬЩИКОВ

Общероссийский журнал по истории техники
Второй год издания, 56 полноцветных страниц. Разничная цена 20 руб.
Телефон редакции: 10951 363-91-01

ИМЯ СО СМЫСЛОМ (VOLKSWAGEN PASSAT)

Александр БАРМАСОВ,
г. Санкт-Петербург
barmasov@pobox.spbu.ru

Audiatur et altera pars!

В начале 1990-х гг. в Северной Америке постоянно крутили такую телевизионную рекламу. Девушка и юноша по телефону договариваются о встрече. – «Давай встретимся на углу улиц X и Y», – предлагает юноша. «Давай. А как же я тебя узнаю?» – «Ну, это просто. Я – парень с Фольксвагеном». И вот нам показывают тот самый угол. С одной стороны стоит какой-то мужчина около «Жука» (рис. 1) – к нему и устремляется героиня рекламы. А в десятке метров около «Пассата» третьего поколения одиноко стоит тот самый «парень с Фольксвагеном». Увы... Ведь «Фольксваген» в представлении девушки – это только «Жук» и ничто иное. А на экране появляется надпись: «Не ошибись! Ведь «Пассат» – это тоже Фольксваген». Зачем же всемирно знаменитой фирме через почти 20 лет после начала производства первого «Пассата», когда по дорогам Европы ез-



Рис. 1. Volkswagen 1200 «Жук» (1953)

дили уже несколько миллионов автомобилей с таким именем, пришлось снимать эту рекламу?

Автомобили «Фольксваген» (Volkswagen²) с момента рождения марки (а это было еще до Второй мировой войны по инициативе Адольфа Гитлера (Adolf Hitler, 1889–1945) всегда четко соответствовали своему названию «Народный автомобиль» – они были маленькие, простые, дешевые, массовые. В результате – неказистый вид малолитражки, заднемоторная схема, слабенький двигатель воздушного охлаждения и десятки миллионов произведенных за полвека на заводах Volkswagenwerk в Германии, Бельгии, Аргентине, Бразилии, Мексике и США, отличимых друг от друга разве что цветом или крышей, копий слегка модернизированной, пусть и прогрессивной (конструктор – знаменитый Фердинанд Порше (Ferdinand Porsche, 1875–1952), но еще довоенной модели Volkswagen 38 (1936). Эти машины даже не имели собственного имени, ведь «Жук» (Beetle) – название неофициальное. И вот уже в представлении большинства людей Volkswagen – это не марка, а «официальное» название того самого «Жука». А как следствие – Volkswagen

стал неотделим от имиджа «дешевой и примитивной машины для студентов». Кстати, обозначение машин, производившихся Volkswagenwerk во время войны, тоже не ласкало слух – KdF – аббревиатура названия нацистской организации «Сила через радость» (Kraft durch Freude).

Первоначальная цена довоенного «Жука» составляла 1000 рейхсмарок – действительно «народный автомобиль». Но в начале 1970-х гг. «Жук» перестал соответствовать принятым в США параметрам выхлопных газов и безопасности, и продажи пошли на убыль. Хотя его производство в Европе прекратилось в январе 1978 г., в Бразилии, Мексике (именно завод в г. Пуэбла (Puebla) в 1981 г. произвел двадцатимиллионный «Жук») и Нигерии производство было продолжено³.

После Второй мировой войны в Германии существовало четкое распределение марок автомобилей по классам. Mercedes и Porsche – это солидно. Ну а BMW, Volkswagen и Opel – массовые машины для небогатых. Но послевоенная Европа начала богатеть, и в классе «машин для небогатых» становилось тесно.

«Машинами для среднего класса» постепенно становились BMW. Как ни странно, но BMW перейти в более высокий класс было проще, чем Volkswagen – малолитражки BMW не были произведены в столь огромном количестве, как «Жуки» (200 000 «Изетт» против почти 22 000 000 «Жуков»), а нейтральное название (Bayerische Motoren Werke AG – Баварский автомобильный завод) скорее даже помогало (ассоциация с традиционно богатой Баварией). Да и в послевоенной истории BMW были не только выпускавшиеся по лицензии итальянской фирмы ISO двухместные мотоциклы Isetta/Isetta или четырехместные BMW 600 (582 см³, 20 л.с.), но и комфортабельные и просторные модели «501»/«502» (1951, 1971 см³, 65 л.с.), правда, на шасси довоенной машины серии «326» (1936–41, 1125 кг, 115 км/ч).

Как только послевоенная разруха осталась позади, про Isetta быстро забыли. И вот уже некоторые серии BMW почти так же престижны, как и Mercedes. Сегодня компания BMW полностью «забыла» свое послевоенное прошлое и производит только автомобили среднего и высшего классов.

Тем не менее BMW решил опираться не только на собственную марку, но и на марки, всегда ассоциировавшиеся с «машинами для избранных». Так, в 1998 г. BMW вступил в спор с Volkswagen за обладание компанией Rolls-Royce. В результате руководители двух концернов договорились о разделе того, что было приобретено летом 1998 г. концерном Volkswagen за 1,44 млрд нем. марок у британского концерна Vickers plc – Rolls-Royce (выпускающие престижные лимузины) и Bentley (производит «близнецы» Rolls-Royce – менее известная, но тоже очень дорогая марка). Первую получил в свое распоряжение BMW, а вторая осталась у Volkswagen. Связано это с тем, что, купив автозавод по выпуску знаменитых лимузинов, Volkswagen

не позаботился о том, чтобы приобрести их торговую марку. Это право за 120 млн нем. марок выкупил BMW у английской фирмы Rolls-Royce plc, производящей авиационные двигатели.

Впрочем, в последние годы Bentley начал даже обгонять Rolls-Royce. Характерный пример: королева Елизавета II пересела в новый автомобиль – шикарный Bentley (8-цилиндровый бензиновый двигатель объемом 6,7 л). Он заменил Rolls-Royce Phantom VI, служивший королеве четверть века. Всего личный гараж Елизаветы II насчитывает 7 лимузинов – 5 Rolls-Royce, 2 Daimler и вот теперь – Bentley.

Adam Opel AG, хоть и создал несколько моделей среднего класса, но так и специализируется в концерне General Motors на производстве в основном массовых и недорогих машин.

А Volkswagen, понимая все сложности своего перехода в более высокий класс, отнеся к этой задаче очень серьезно. Во-первых, нужно было, как-то сохранив популярную торговую марку, отмежеваться от «народного автомобиля». И выход был найден – в 1965 г. концерном Volkswagen был возобновлен выпуск автомобилей среднего класса под маркой Audi.

Название Audi всегда ассоциировалось с достаточно солидными автомобилями, но век Audi был недолог – с 1910 по 1940 г. Интересно не только история фирмы, но и легенда, объясняющая происхождение этой марки. Прежде чем Август Хорх (August Horch, 12.10.1868–3.02.1951) основал в 1899 г. в Цвиккау (Zwickau) акционерное общество Horch Werke AG, он в 1896–1899 гг. работал конструктором у Карла Бенца (Benz). 19 июня 1909 г. основателя Horch Werke AG изгнали из фирмы его же коллеги – члены совета фирмы – за финансирование гонок и его рискованные конструкции, едва не ставшие причиной банкротства предприятия. Разрывая контракт, правление выделило А. Horch 20 тыс. рейхсмарок компенсации – сумму, которой хватило бы на приобретение среднего Mercedes. Но А. Horch не сдался. И уже через 4 недели в том же городке была учреждена новая фирма – August Horch AG. Тогда «настоящая фирма Horch» (сохранившая свое прежнее название Horch Werke AG, несмотря на отсутствие основателя) подала в суд на «самозванку». По решению суда новая фирма была обязана изменить свое название и марку. Произошло бурное обсуждение возможного нового имени фирмы. Когда сын одного из акционеров – гимназист, зубривший в соседней комнате латынь, услышал слова: «Выслушайте и другую сторону!», то не удержался и громко перевел эту фразу на латынь: «Audiatur et altera pars!». Тут все вспомнили, что «Horch» – не только фамилия, но и старонемецкий глагол «слушаю», «прислушиваюсь», которому точно соответствует латинское «audi». Новая фирма получила название Audi Automobilwerke GmbH. Так по легенде и родилась марка Audi.

Впрочем, 21 июня 1920 г. А. Хорх был вынужден покинуть руководство и Audi

¹ Список использованных материалов будет приведен в конце статьи. В качестве иллюстраций использованы фотографии фирм-производителей, музеев, автора и коллекционеров.

² Буквально с немецкого – народный автомобиль.

³ Автор не ставит своей целью рассказ о других, кроме Volkswagen Passat, автомобилях и моделях.

Automobilwerke GmbH. 29 июня 1932 г. 4 немецкие фирмы – DKW, Audi Automobilwerke GmbH, Horch Werke AG и Wanderer объединились в автомобильный концерн **Auto Union**. Среди руководителей нового концерна опять был А. Хорьх!

В начале 1930-х гг. инженер завода Audi в Zwickau Оскар Арльт разработал конструкцию очень простой переднеприводной машины с двухтактным двигателем объемом 584 или 692 см³. Первую машину такой конструкции (FA600) показали на Берлинской автомобильной выставке 1931 г. В 1931–1942 гг. завод Audi в Zwickau выпустил 218 000 таких машин разных моделей серии Front (FA600, F2, F4, F5, F7, F8⁴).

После войны завод Audi в Zwickau оказался на территории ГДР, был национализирован и переименован в **AWZ/Sachsenring**, и на нем продолжили выпуск F8 под названием IFA-F8. А с 1949 по 1956 г. начали производство разработанной Арльтом еще в 1939 г. модели F9 (произвели 2000, а еще 39 000 в 1953–1956 гг. на бывшем заводе BMW в Эйзенахе (Eisenach) в Тюрингии (бывший и будущий Wartburg), также доставшемся ГДР). В ноябре 1957 г. в Zwickau стали выпускать примитивные микролитражки Trabant P70 с двухдверным пластмассовым кузовом и двухтактным двухцилиндровым двигателем (594,5 см³ 23–26 л.с., 100–110 км/ч) – до 30 апреля 1991 г. успели выпустить 3 096 099 Trabant разных версий (P70, P50, P600, P601, Tramp). Марка «Audi» временно исчезла, так как после войны Auto Union производил только автомобили DKW. В 1958 г. Auto Union перешла под контроль Daimler Benz. А в 1964 г., когда Audi разработала собственные переднеприводные автомобили, она стала собственностью концерна Volkswagen, который не стал просто вливать новое производство в свою империю, а предложил Audi под своей маркой разрабатывать перспективные модели. Так был создан концерн **Volkswagen Audi (V.A.G)** и возродилась марка Audi. На Франкфуртском автосалоне была представлена оригинальная Audi 1700 (4-дверный седан с высокоэкономичным двигателем Daimler Benz со степенью сжатия 11,2 и мощностью 72 л.с.). Так в гамме автомобилей Volkswagen появилась принципиально отличающаяся от «Жука» машина – передний привод вместо заднемоторной схемы, водяное охлаждение вместо воз-



Рис. 2. Audi 80 (1972) – первая двухдверная модель



Рис. 3. Audi 80L (1973), на базе которой был создан первый Volkswagen Passat

душного. После 1965 г. семейство моделей Audi начало расширяться – появились серии «L», «60», «75», «Super 90». Индексы в названии модели соответствовали мощности двигателя в лошадиных силах. Но в 1968 г. появилась мо-



Рис. 4. Audi Quattro (1980) [10]

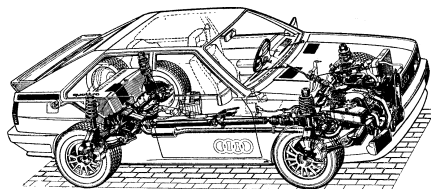


Рис. 5. Audi Quattro (1980) [10]

дель «100» (C1 в 1968–1976 гг., C2 в 1976–1982 гг., C3 в 1982–1991 гг.) с двигателем мощностью 80 л.с. После этого связь между мощностью и названием прекратилась.

В 1972 г. появилась двухдверный седан Audi 80 (Typ 82) (рис. 2), а в 1973 г. и 4-дверная Audi 80 (55–85 л.с., 145–170 км/ч) (рис. 3). Эта машина и стала основой для создания Volkswagen Passat первого поколения.

В марте 1980 г. на Женевском автосалоне (Geneva Motor Show) Audi представила полноприводную модификацию Quattro (рис. 4). Трансмиссия Audi Quattro (рис. 5) послужила основой для соответствующих агрегатов весьма популярных полноприводных версий Volkswagen Passat и Volkswagen Passat Variant – Syncro.

Ну а Audi A8 (полноприводная версия – Audi S8) уже выходят и за рамки «автомобиля для среднего класса» – четырехдверные передне- или полноприводные седаны с кондиционерами, передними и боковыми подушками безопасности, противобуксировочной системой и двигателями мощностью от 193 до 340 л.с. считаются одними из самых совершенных легковых машин. Характерно, что, если 50 послевоенных лет первые лица Германии использовали в основном лимузины Mercedes-Benz, то канцлер ФРГ Герхард

⁴ F – от немецкого Frontantrieb – «передний привод», а цифра – последняя цифра года разработки модели.



Рис. 10. NSU Ro80 (1967)

Шредер пересел на Audi A8 (V8 двигатель, 310 л.с., 250 км/ч, расход топлива 11–20 л на 100 км, длина 5,16 м).

В 1969 г. произошло слияние Auto Union и легендарной NSU (той самой, на чьем заводе в г. Некарсульм (Neckarsulm) в 1934–1935 гг. по проекту Фердинанда Порше были изготовлены три автомобиля, ставших прототипами будущего «Жука», той самой NSU, что в 1958 г. представила микролитражный заднемоторный Prinz (583 см³, 20–30 л.с., 105–120 км/ч), второе поколение которого (1965) стало прототипом советского ЗАЗ-966В «Запорожец» (1966), той самой NSU, что в 1963 г. на Frankfurt Motor Show (IAA) показала первый в мире автомобиль с роторно-поршневым двигателем Ванкеля (Felix Wankel) – открытый двухместный Prinz Spider, а в 1967 г. – NSU Ro-80 (переднеприводный седан с оригинальным кузовом спортивного стиля и двухсекционным двигателем Ванкеля, во многом опередивший свое время (рис. 6) в **NSU Auto Union**.

Последние организационные изменения произошли в 1984 г., когда NSU Auto Union переименовали в **Audi**. Сегодня Audi выпускает широкую гамму высококачественных переднеприводных автомобилей всех классов и имеет репутацию одной из наиболее перспективных автомобильных компаний.

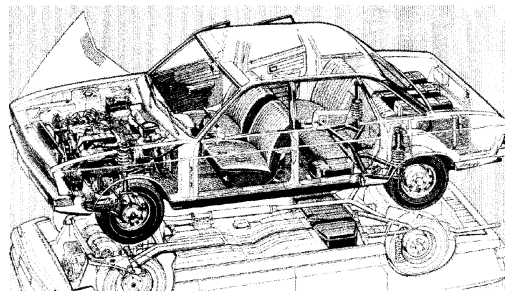


Рис. 7. Volkswagen K70 (1970)

Ранние модели Volkswagen	VW (1940)	KDF (1941)	VW 1300 «Beetle» (1965)	VW 1300 «Beetle» (1967)	VW 412LS (1974)	VW K70LS (1974)
Кузов/число дверей	седан/2	4	седан/2	седан/2		
Масса (кг)			760			
База (мм)			2400			
Длина (мм)			4070			
Ширина (мм)			1550			
Колея (мм) передняя/задняя			1310/1350			
Максимальная скорость (км/ч)	100	100	120	120	158	162
Время разгона 0–100 км/ч (с)			> 14		14,5	13
Двигатель (число цилиндров)	4	4	4	4		
Рабочий объем (см ³)	1131		1285	1285	1800	1800
Диаметр цилиндра (мм)			77	77		
Ход поршня (мм)			69	69		
Степень сжатия			7,3			
Максимальная мощность (л.с.) при частоте вращения (об/мин)	24/3000	24	40/4000	44	85	90
Максимальный крутящий момент (Н•м) при частоте вращения (об/мин)			87/2000			
Шины			5,60x15			
Расход топлива (л) на 100 км			8		12,5	13,5



Рис. 8. Volkswagen K70 (1970)



Рис. 13. Volkswagen Passat L (1973)

Машина сохраняла «родимые пятна» «Жука» – воздушное охлаждение двигателя объемом 1679 см³, и популярностью не пользовалась. В 1969 г., после присоединения NSU, появился первый Volkswagen с передним приводом – «К70» (рис. 7 и 8). В сотрудничестве с Porsche выпускались спортивные Volkswagen. Но революция грянула только в 1973 г.



Рис. 16. Volkswagen Passat / Volkswagen Dasher (1973)



Рис. 9. Volkswagen K70 LS (1973)



Рис. 10. Volkswagen K70 LS (1973)



Рис. 17. Volkswagen Passat / Volkswagen Dasher (1973)

«Пассат» первого поколения: Volkswagen Passat (32/33) (1973–1980)

30 мая 1973 г. заводом Volkswagenwerk в г. Вольфсбург (Volkswagen AG, 3180 Wolfsburg 1) был произведен последний Volkswagen 1600. Родоначальником нового поколения Volkswagen (принципиально отличавшегося от «Жуков» и представляющего семейство переднеприводных автомобилей с двигателями водяного охлаждения) считается среднеразмерный (класс «D») Volkswagen Passat (рис. 11, 12 и 13), выпущенный в мае–июле 1973 г. (модельное обозначение «32/33») на том же заводе в Вольфсбурге и стоивший тогда 8 555 нем. марок.

Первый Passat имел кузов типа «хэтчбек» («Фастбек») – седан с дверью в наклонной задней части кузова. За исключением этой части, некоторых элементов облицовки и фонарей, автомобиль был очень близок своей фор-



Рис. 18. 100 000-й Volkswagen Passat

Кстати, и в дальнейшем Volkswagen AG старался не навязывать своим новым приобретениям свое имя (как это сделал Volvo в 1975 г. с DAF), а сохранять оригинальные марки (SEAT, Skoda) или даже возобновлять старые. Но это не решало проблемы полностью – нужно было менять имидж самого Volkswagen.

Первым результатом объединения Volkswagen с Audi в 1968 г. стал Volkswagen 411/412 (из-за индекса последней модели были проблемы с экспортом у нашего Москвич-412 под оригинальным названием – Volkswagen претендовал на эксклюзивное использование числа 412 в названиях моделей).



Рис. 14. Volkswagen Passat TS (1974)



Рис. 15. Volkswagen Passat / Volkswagen Dasher (1973)



Рис. 11. Volkswagen Passat/Volkswagen Dasher (1973)



Рис. 12. Volkswagen Passat/Volkswagen Dasher (1973)

мой к Audi 80 (Рис. 3). Внешний облик для модели Passat был спроектирован итальянским дизайнером Джорджетто Джуджаро (Giorgio Giugiaro – глава фирмы ItalDesign), который позднее создал и формы наших ВАЗ-2108/2109. Вообще говоря, нельзя считать Passat полностью оригинальным автомобилем. Фактически это была лишь удачная переработка уже выпускавшегося седана Audi 80 в хэтчбек Volkswagen Passat. Как результат – значительная взаимозаменяемость

деталей и узнаваемый внешний вид. Нет необходимости объяснять выгоды от унификации деталей и целых агрегатов в рамках одного концерна. В дальнейшем обе марки развивались параллельно, при этом некоторые поколения Passat радикально отличались от моделей Audi, но последние поколения Passat и Audi опять имеют единые платформы.

Passat был достаточно прогрессивным автомобилем, и не только для своего времени. Он предлагался в многочисленных вариантах с двигателями рабочим объемом от 1297 до 1588 см³ (55, 75 и 85 л.с.). При продольном расположении двигателя получить выигрыш в длине салона за счет сокращения длины моторного отсека не удастся, и, чтобы увеличить салон, остается увеличивать длину автомобиля. Что и было сделано. В результате салон Passat получился достаточно просторный и с хорошим уровнем комфорта.

Почему новую модель назвали Passat? Это был еще один способ «открыть новую страницу» в истории Volkswagen. Ведь до Passat автомобили Volkswagen не имели имен собственных – только цифровые индексы, соответствовавшие либо объему двигателя («1200», «1302», «1500»), либо порядковому номеру проекта («82», «87», «166», «181»,

«411», «412», «К-70»), либо году разработки («38»). И только модификации, производившиеся совместно с другими фирмами, имели названия (Karmann-Ghia (1956–1973), Volkswagen-Porsche 914). Вот что было написано в пресс-релизе, распространенном Volkswagen AG: «Глубокоуважаемые господа! Passat – это не просто имя, а имя со смыс-



Рис. 19. Шанхайский Volkswagen

лом. Когда была создана новая модель, ей хотели дать цифровой индекс «511», однако после долгих обсуждений было решено назвать новую модель именем собственным, потому что цифровые обозначения плохо звучат и не могут создать представление об автомобиле. После долгих обсуждений было выбрано название Passat, которое наиболее ярко отражает суть нового автомобиля. Пассаты определяют климат на всей планете, именно благодаря пассатам Колумб совершил свое открытие нового мира. Наш Passat предлагает отменное качество, великолепный комфорт, безопасность и хороший климат».

Идеологи Volkswagen AG в далеком 1973 г. не ошиблись – Passat разных модификаций были произведены миллионы, и сегодня во многих городах мира можно встретить множество Passat разных годов выпуска. Несколько предприятий Volkswagen AG в Бразилии, Мексике, Аргентине и Китае десятки лет продолжали изготавливать ряд моделей (Gol, Parati), созданных на шасси моделей Golf и Passat предыдущих поколений, причем даже на базе модели, производившейся в середине 80-х гг. прошлого века (Santana).

Так, в 1998 г. с конвейера китайско-германской совместной компании Shanghai Volkswagen Automotive Company Ltd (SVW) сошел миллионный автомобиль Santana B2 (лишь слегка модернизированная Volkswagen Santana, выпускавшаяся в ФРГ в 1980-х годах

и переданная в КНР в 1985 г.). Ныне заводы «шанхайского Volkswagen» выпускают по 300 тыс. автомобилей в год (Santana B2, Santana 2000, Passat B5 и Polo), причем всего уже про-



Рис. 20. Volkswagen Passat Variant L (1973)

изведено 1 700 000 автомобилей, и к концу 2001 г. удельный вес узлов китайского производства для Santana B2 достиг 93%, для Santana 2000 – 86%, для Passat B5 – 72% – вот Вам и «Шанхайский Фольксваген» (рис. 19).



Рис. 21. Volkswagen Passat L (1974)

Passat был не единственным представителем «атмосферных» направлений в названиях Volkswagen. В 1974 г. появились спортивный Scirocco (сирокко – теплый, сильный, сухой южный ветер в Средиземноморье) и компактный Golf, чье имя по одной из версий якобы изначально произошло не от названия спортивной игры, а от теплого течения Гольфстрим. А позднее появился и Bora (бора – сильный холодный ветер в приморских горных районах).



Рис. 22. Volkswagen Passat L (1974)



Рис. 23. Volkswagen Passat L (1974)

Тем не менее в Северной Америке имя Passat появилось только в 1990 г. – Passat первого поколения в США продавались с 1974 г. как Volkswagen Dasher, Passat второго поколения в Северной Америке продавались с 1982 г. почему-то под именем Quantum (то есть «квант»), а универсал получил название Quantum Wagon. (Кстати, на дорогах Северной Америки бегают Фольксвагены «Лисицы» (Fox – на базе Audi 80) и Фольксвагены «Кролики» (Rabbit) бразильской сборки.) Эти машины были слишком непривычны для американцев и в отличие от популярных в Америке «Жуков» большого распространения не получили. Вот почему, когда в начале 1990-х годов начались значительные продажи в Северной Америке Volkswagen Passat третьего поколения, и пришлось снимать тот рекламный ролик, с которого и начался наш рассказ.

История модели 1973-1980 гг.:

начало 1973 г. – производство Passat первого поколения с кузовом «хэтчбек» (рис. 11), разработанного Giorgio Giugiaro (ItaDesign) на базе автомобиля Audi 80, который в 1972 г. выиграл престижный титул «Автомобиль года»; в октябре 1973 г. в этом семействе появился универсал – Passat Variant (рис. 20); *в декабре 1976 г.* с конвейера в Вольфсбурге сошел миллионный Volkswagen Passat; *летом 1977 г.* изменилась передняя и задняя части кузова;

новинкой сезона 1978 г. стал Passat Diesel с дизельным двигателем объемом 1,5 л и мощностью 50 л.с., с которым он развивал скорость 140 км/ч, расхода 7,5 л дизельного топлива на 100 км;

1979 г. – появилась модификация Passat GLI с двигателем объемом 1,6 л и мощностью 110 л.с. (185 км/ч и 10,5 с для разгона до 100 км/ч);

14 апреля 1980 г. число собранных ав-

томобилей Passat достигло двух миллионов. Всего к концу 1980 г. концерн Volkswagen выпустил свыше 24 млн автомобилей марок Volkswagen и Audi. Сняв первый Passat с производства в Европе, Volkswagen, тем не менее, оставил его в бразильском филиале.

«Пассат» первого поколения: Volkswagen Passat (32/33: B1) (1973–1980)

Двигатель	Кузов	Рабочий объем (см ³)	Мощн. (л.с.)	Расход топлива на 100 км (л)	Максимальная скорость (км/ч)	Разгон до 100 км/ч (с)	Год начала выпуска	Год окончания выпуска
1.3	хэтчбек	1297	55	9–12			1973	1980
1.3	хэтчбек	1297	60				1973	1978
1.5	хэтчбек		86	10–12			1973	1975
1.5	хэтчбек		75	10–12	168	12	1973	1975
1.5D	хэтчбек	1500	50	7,5	140		1977	1980
1.6	хэтчбек	1588	85	10–12			1975	1980

Volkswagen Passat B1 (32/33) (1973–1980)	VW Passat TS (1974)	VW Passat Diesel (1978)	VW Passat GLI (1979)
Кузов/число дверей	хэтчбек	хэтчбек	хэтчбек
Максимальная скорость (км/ч)	168–170	140	185
Время разгона 0–100 км/ч (с)	12	10,5	
Двигатель (число цилиндров)	4	4	
Рабочий объем (см ³)	1500	1500	1600
Максимальная мощность (л.с.) при частоте вращения (об/мин)	75	50	110
Расход топлива (л) на 100 км	10	7,5	

ПОУТИ ПО АМЕРИКАНСКИ (КАМАЗ-РИАТ-54112)

Валерий ДМИТРИЕВ,
г. Миасс (Челябинская обл.)



КамАЗ-РИАТ-54112

вакуумные машины, различные автомобили с гидроманипуляторами, автоэкскаваторы и трубовозы.

Так вот, когда я увидел это, по российским меркам, великолепию, созрело решение об изготовлении масштабной модели КамАЗ-РИАТ-54112. Очень кратко порядком и технологией изготовления маленького российского тягача со «sleeper box» я и хочу с вами поделиться.

Перед его сборкой рассмотрим, что можно отметить еще в этом тягаче из конструктивных особенностей, чтобы точнее воспроизвести все это в масштабной модели.

Вместо одной ступеньки на входе появились две ступеньки, стал немного выше потолок, при-

Маршруты первых автомобильных тягачей, в силу своей ненадежности, в начале века были относительно недалекими, и отдых обеспечивался уже по возвращении домой. Но росла надежность машин, росли «плечи» маршрутов, улучшалось покрытие дорог, и возникла потребность отдыха в пути. А при недостаточно развитом сервисе, да и ради экономии, это можно было обеспечить в кабине. Вот и появились на автомобильных тягачах спальные места. И на данный момент в мировом автомобилестроении присутствуют два основных направления в размещении спальных мест. Одно, назовем его европейским, это размещение спального места сзади или сверху в основной кабине, и другое направление, – о котором мы знаем с американского континента, с отдельным спальным отсеком, или sleeper box (спальным ящиком).

– Ох уж эти «американцы». Какой российский автомобилист не восторгается при виде этих роскошных тягачей со здоровенными «спальными ящиками», которые водитель может заказать и оснастить по своему заказу, выбрать размер, цвет, обивку, комплектацию, и цена на эти эксклюзивные «ящики» может доходить до полумиллиона долларов, и это без стоимости тягача.

Так вот и я, но как коллекционер масштабных моделей автомобилей, изучая в различных журналах картинки тягачей Kenworth, Mack, Peterbilt и их коллег со «sleeper box», произведенных в Новом Свете, хотел сделать и поставить себе на полку что-то

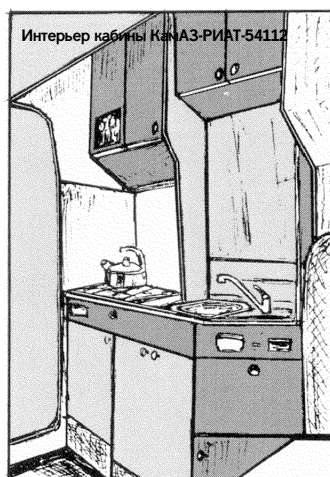
такое. Но выбрать, что же все-таки лучше и интереснее было трудно, так никого из «американцев» и не сделал. Пока...

В августе 1995 г. на московском автосалоне, немного в стороне от основной экспозиции российских заводов-производителей грузовиков, я увидел этот необычный российский дальний седельный тягач КамАЗ. Кстати, рядом ним стоял еще один экзотический дальний седельный тягач, но это был маленький Volkswagen, созданный для дорог южноамериканского континента, с «мордочкой» подобно VW Transporter. Что же в этом КамАЗе было необычного? Во-первых, на нем была применена рама от бортового десятитонника КамАЗ-54112, с колесной базой больше, чем на обычном тягаче КамАЗ-5410. На кабине стояли дополнительные обтекатели, спойлеры, высоченный передний бампер со встроенной светотехникой и масса других «прибамбасов», элегантно светлая комбинированная окраска с крупной надписью «РИАТ». Похоже, что по оформлению тягача и установке обтекателей на кабину разработчики этого тягача тесно работали еще с одной фирмой из Набережных Челнов – ОАО «АвтоДизайн». Ну и наконец самое главное – здоровенный спальный ящик с кабиной. И стоял этот тягач в стороне от КамАЗовской экспозиции потому, что разработан был этот тягач и переоборудован на базе КамАЗовских узлов небольшим Обществом с ограниченной ответственностью «РИАТ» из Набережных Челнов и назывался «тягач с жилым модулем» КамАЗ-РИАТ-54112.

Несколько слов об ОАО «РИАТ».

Наверное понятно, что крупному автозаводу с конвейерным производством трудно выполнить мелкие заказы на специализированную технику, и вот для этого в 1992 г. для оперативного выполнения таких заказов предприятия ОАО «КамАЗ», СП «Астэйс», СП «Альпкам» и несколько энтузиастов создали ООО «РИАТ» что обозначает «Разработка Изготовление Автомобильной Техники», которое в 2001 г. было преобразовано в открытое акционерное общество.

В его состав вошел небольшой творческий коллектив из специалистов ОАО «КамАЗ» в области конструирования, организации производства и продаж. На настоящее время фирмой производится более двух десятков моделей специализированной автомобильной техники, это: лесовозы, сортиментовозы, автокраны, топливозаправщики и топливотранспортеры, автобетоносмесители, мусоровозы,



Интерьер кабины КамАЗ-РИАТ-54112



борный щиток был изменен, обшит кожаным материалом, на щитке установлен тахограф, обязательный для стран Европы. Кабина применена без спального места, но дополнительно оборудована независимым отопителем, установлены более эффективные зеркала заднего вида, удобные анатомические сиденья. Главное, конечно же, – жилой отсек собранный из сэндвич-панелей, поэтому все его грани плоские. На раме отсек установлен на резиновых подушках на специальном надрамнике. Внутри дом на колесах. Если в него подняться по ступенькам, встроенным в панели боковой защиты, то по правой руке можно увидеть гардероб, кресло, слева – газовая плита, раковина, еще одно кресло. Между креслами раскладной столик, на манер боковой полки в железнодорожном плацкартном вагоне. Подобным же образом при складывании столика образуется спальная полка метровой ширины. Справа сверху, над гардеробом и креслом, второе спальное место, чуть поуже – 70 см. Ну и всякие шкафчики и ящички для вещей и инструмента.

В кухонный блок встроена газовая плита с двумя комфорками, вытяжка, холодильник, раковина с краном с горячей и холодной водой. Для подогрева салона и воды используется независимый отопитель с терморегулятором. Из прочей роскоши необходимо отметить магнитола, телевизор, электронные часы, телефон для связи с кабиной. Обидно, но на туалет с душем места не хватило.

Для поддержания всего этого оборудования в рабочем состоянии на раме установлен еще один контейнер с двумя аккумуляторными батареями, а в связи с тем, что для их подзарядки штатного генератора не хватало, он был заменен на «двухкиловаттник». Ну и обязательное для «дальнего боя» увеличение объема топливного бака до 500 л. Само собой выливается все это великолепие для автопе-



КамАЗ-РИАТ-54112



КамАЗ-РИАТ-54112

резовчика в крупную сумму, значительно превышающую цену обыкновенного тягача КамАЗ-5410.

Изучив отличительные особенности этого тягача, приступим к изготовлению модели.

Начнем с рамы. Собран реальный КамАЗ-РИАТ-54112 на раме КамАЗ-53212, поэтому я бы хотел посоветовать начинающим моделистам для переделки использовать раму этой модели, доработав для установки седельно-сцепного устройства и оборудования, подпилить передний бугор и укоротить задний свес. Но можно пренебречь установкой дополнительного оборудования сбоку на лонжеронах рамы, поскольку боковины тягача были прикрыты пластиковыми панелями боковых защитных устройств, которые нам обязательно надо установить и на модель. Они с боков прикроют оборудование на раме, а сверху встанет площадка для обслуживания. Для доработки рамы, приклеивания дополнительных деталей посоветую пользоваться двухкомпонентными эпоксидными клеями для стали, так называемыми «эроху steel», которые можно найти в магазинах автозапчастей. Порядок работы с этими клеями вы найдете на упаковках, и что можно посоветовать, так это для прочности предварительно две детали соединять на стальные штифты из проволоки 0,5–1 мм, засверлив их на глубину до 5 мм, а потом залить клеем. Несколько слоев этого клея можно использовать как шпатлевку, и место соединения после обработки наждачной и наждачной бумагой будет совершенно незаметно.

Модель автомобиля КамАЗ-РИАТ-54112 (Мастерская Дмитриева)



Верхнюю часть рамы модели сзади и в зоне седельно-сцепного устройства придется сточить до обеспечения общей высоты лонжеронов 6 мм. Только предварительно клеите или вклеивайте поперечины для крепления «седла», в противном случае этот «надрамник» может развалиться. Надо будет срезать крепление запасного колеса и эти «древянощиты» ресиверы пневмосистемы. Такого крепления ресиверов на КамАЗах нет уже больше 20 лет. Необходимо будет установить на этом месте блок из двух ресиверов, а под ними запасное колесо. Ресиверы можно использовать от модели КамАЗ-4310, отрезав от этой детали один баллон. Запасное колесо должно встать, как на модели двухосного КамАЗ-5325. А дальше справа за запасным колесом в оставшееся место устанавливаем второй контейнер АКБ, который, если нет под руками лишней рамы от модели, просто вытаскиваем из бруска дюралю. Из такого бруска можно выпотчить и кронштейн для запасного колеса. Топливный бак удлиняем на 10 мм, просто подклеивая металлический

брусочек. Сразу сверлим отверстия под кронштейны задних крыльев. Но это все рекомендации по переделке рам серийных моделей, а мы, конечно, не стали этим заниматься, а изготовили раму самостоятельно из дюралевого жести, проволоки, склепывая и склеивая отдельные детали. В этом случае мы использовали в дальнейшем детали трансмиссии, силовой агрегат, задние рессоры от модели КамАЗ-4310, подобрали карданные валы от модели 4-осного «Урала» от Челябинского ГосНИИ «Промтрактор». Передний мост выточили самостоятельно. В итоге все получилось правдоподобнее.

Приступим к кабине и разным обтекателям. Кабину придется найти короткую, без спального места. А чтобы меньше себя разочаровывать соответствием модели оригиналу, лучше взять для переделки кабину от полноприводных КамАЗов, что мы и сделали. Тем более что наша самодельная рама была сразу приспособлена под установку такой кабины. Но тут уж у кого что найдется, а дальнейшие переделки не зависят от примененной кабины. Обидно, что «Элекон» освоил кабину для полноприводных КамАЗов с высокой крышей только со спальным местом, а то проблем было бы еще меньше. А так пришлось сначала делать высокую крышу. Способ изготовления крыши – выколачивание из алюминиевой жести толщиной 0,5–0,7 мм по деревянному болвану. То есть сначала с учетом толщины жести изготавливаем из твердых пород дерева болван, затем, зажав его в тисках, накладываем лист алюминия и постепенно выколачиваем. Затем доводим напильником, подгоняем по месту, зачищаем наждачкой, сажаем на клей. Эта же технология применена для изготовления задних и верхнего обтекателя кабины, переднего бугора. Конечно, без определенных навыков выколачивание может показаться сложным, но если вы его освоите, то применять эту технологию можно достаточно широко при изготовлении моделей. Задние крылья также выколочены, только разница в том, что оправка выгнана из стали на токарном станке, а жечь применена стальная, луженая для удобства пайки. Фары на кабине зашпаклевываем, зачищаем,

то делать их надо отдельно, красить и устанавливать на шасси, да еще чтобы они не отпали, если случайно заденешь при осмотре. Ступеньки склеили из пластика, так проще. Крепить пробовали и так, и сяк, но все недостаточно надежно, пока не сделали в сборе с бугором, вместе с ним опокрасили и склеили с рамой. В општампованном бугоре просверлили и обработали гнезда под фары, повторители, противотуманки, шкворня, после окраски вклеили «стекляшки». По кабине чуть-чуть упростили себе работу, не стали переделывать передние боковые обтекатели и менять зеркала заднего вида на более крупные, улучшающие обзорность и соответствующие правилам ЕЭК ООН.

Наступила очередь жилого модуля. Это в изготовлении самая простая деталь. Делать можно очень разными способами из пластика, оргстекла, жести, да хоть из картона. Мы же сделали более привычным для нас способом – из жести. Дно делается съемное, как минимум для установки стекла после покраски, а может, кто-то захочет повторить все оборудование салона. Для таких любителей уточним, что внутри пол покрыт линолеумом под светлый паркет, потолок – белый, стены из пластика со светло-серым рисунком, подобный тон и на оконных занавесках. Мебель из ДСП, ламинированной под орех. Подушки кресел и спальная полка обшиты коричнево-красным гобеленом. Для этих же любителей уточним, что в интерьере кабины присутствуют в основном серые тона, а серая водители и пассажиров также обшиты серой винилискожей. Мы же внутреннее убранство салона жилого модуля сделали очень условно – в эти маленькие окошечки совсем ничего не видно. Дно спального ящика ставится на надрамник, к которому крепим кронштейны боковых защитных панелей. В надрамнике предусматриваем резьбу для крепления «sleeper box» к заранее предусмотренной поперечине рамы шасси. Боковые защитные панели выдавливаем из жести на фрезерованных стальных оправках, но можно использовать и пластик.

Седельное устройство применим от обычной модели КамАЗ-5410, а в комплекте с ним установим и площадку. Для крыльев в раме сверлим отверстия, устанавливаем из проволоки кронштейны, подпайваем крылья, к ним припаиваем кронштейны под заднюю светотехнику. Странно, но почему Элекон на свои модели тягачей не поставил задние фары, можно идти на упрощение конструкции модели, но не до такой степени.

Модель автомобиля КамАЗ-РИАТ-54112 с бортовым полуприцепом ЧМЗАП-99065.046 (Мастерская Дмитриева)



срезаем ступеньку. Вот со ступеньками пришлось немного помучиться. Так как на КамАЗе-РИАТ дополнительная подножка укреплена на шасси, а не на кабине, а красится в цвет кабины,

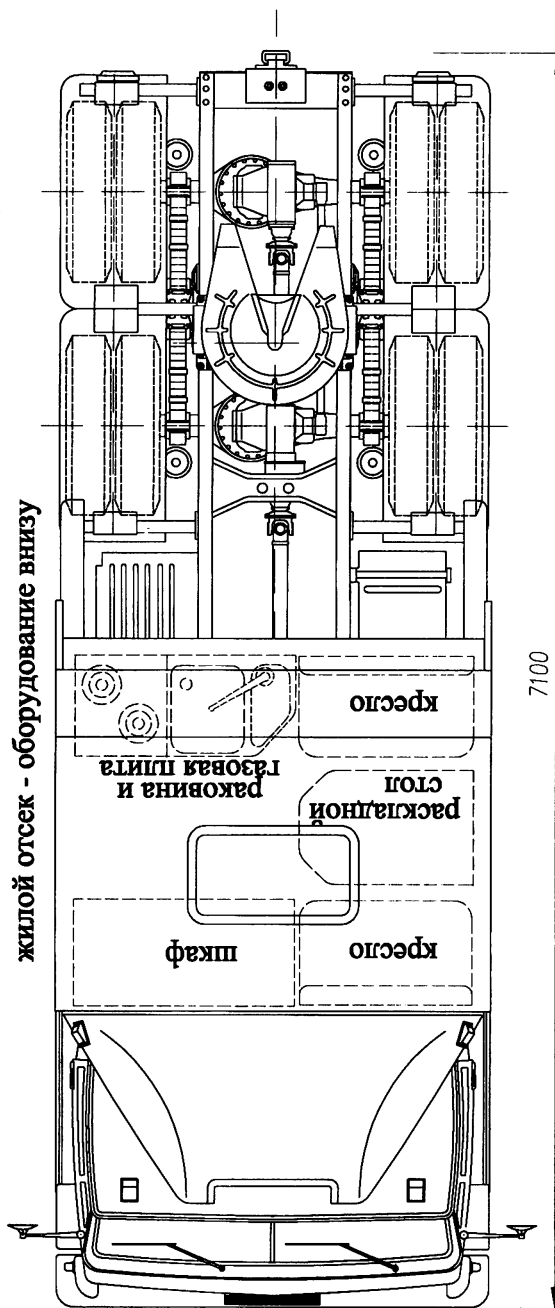
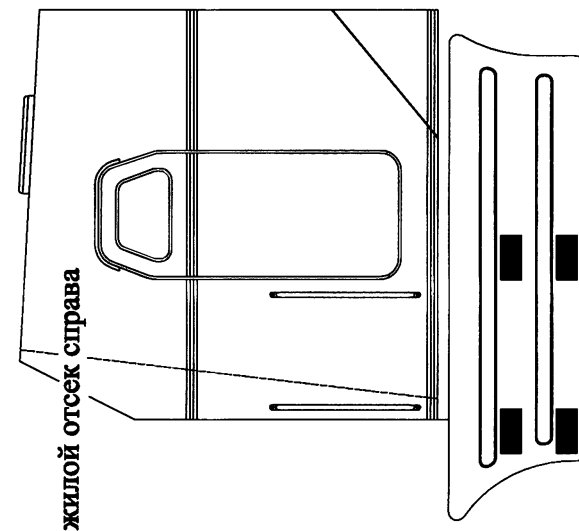
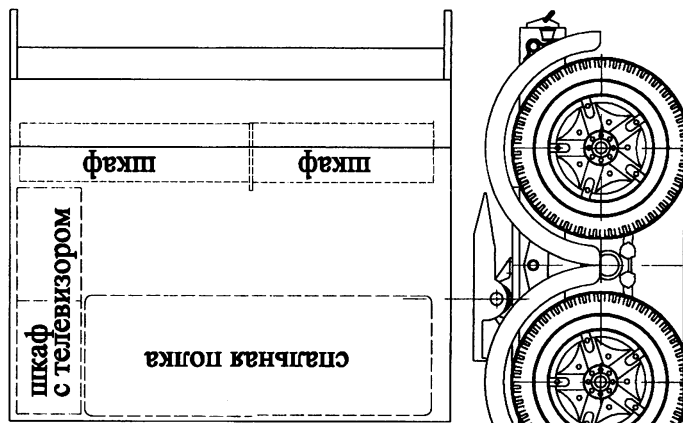
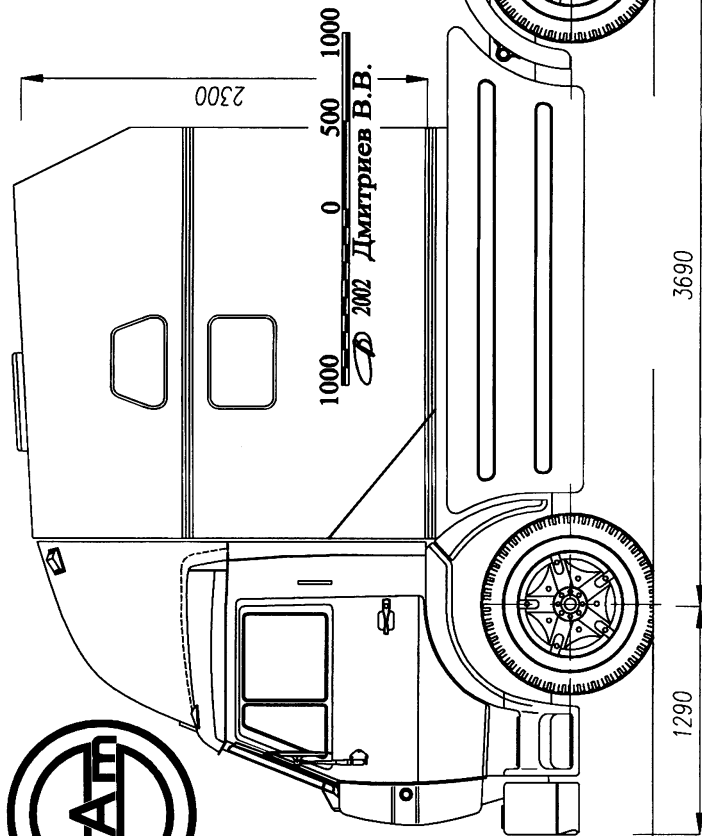
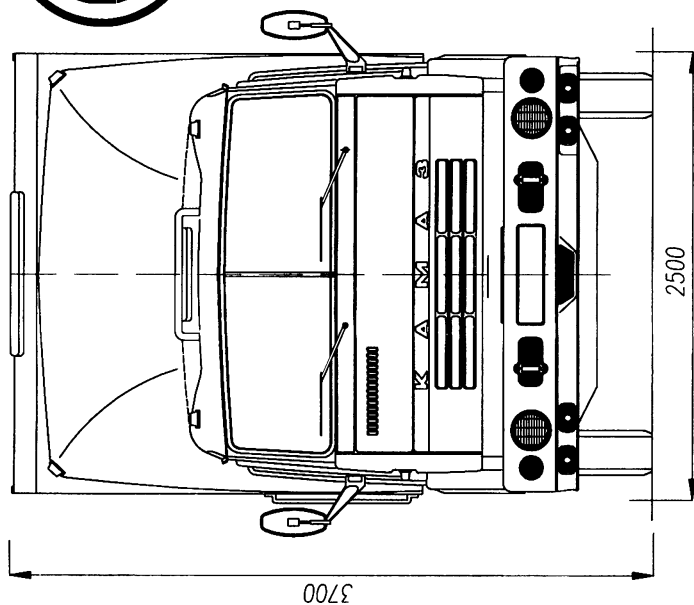


В. Минеев и А. Юнацкий



КАМАЗ-РИАТ-54112 М1/43

жилой отсек - оборудование сверху



Дальше окраска. Аэрограф, белая, черная, голубая эмаль. Повторить при всем своем желании сине-голубые замысловатые полосы на кабине и жиллом модуле мы не смогли, не один раз перекрашивая кабину с «ящиком». В итоге плюнули и все это упростили, с нашей точки зрения, внешний вид тягача пострадал не сильно. И в чем мы еще погрешили при покраске, так это покрыли серебрянкой колесные диски, что поделать - владелец нашего тягача решил пошкоровать, для этого же шки он вывел и две выпускные трубы за заднюю стенку спального отсека. На первом образце реального тягача и глушитель, и трубы были как обычно, под рамой.

После окраски - сборка и примерка «фур». Здесь, как говорится, большому кораблю - большое плавание. И стыдно было сцеплять такой тягач с ОдаЗ-9370, поэтому на фотографиях вы и видите КамАЗ-РИАТ-54112 в сцепе с низкорамным полуприцепом ЧМЗАП-9906.000005.051 и ЧМЗАП-9906.500000.046.

Вообще-то, эти полуприцепы по своим характеристикам не соответствуют параметрам КамАЗов. И мощность двигателя не та, и нагрузка на «седло» великовата, им бы «СуперМАЗ», но будем считать, что водитель эксплуатирует наш автопоезд с недогрузом, чтобы не сильно напрягать свой тягач.

Информация об этом тягаче еще с нескольких выставок была отмечена мною в различных автомобильных изданиях, а вот сведений о его реальной эксплуатации и сколько таких тягачей собрано по настоящее время - нет. Если кто знает что-нибудь об этом, пишите в редакцию, интересно будет всем. А желающим поставить модель на полку можем помочь с изготовлением.

• луй, и все послед-
• дние подачи
• «модельного ав-
• топрома» коллек-
• ционерам.

• Тем радост-
• нее следить за де-
• ятельностью крас-
• нодарской фирмы
• «Компаньон-Модель» и
• приобретать эти модели в коллек-
• цию. Небольшие производственные
• мощности «Компаньона» не являются кам-
• нем преткновения перед мальчишеским энту-
• зиазмом руководства
• фирмы. К тому же
• эти люди сами до-
• вольно опытные кол-
• лекционеры. Однако,
• не буду томить и рас-
• скажу о новинках.

• Потихоньку вы-
• тесняя модели более
• ранних выпусков, в про-
• изводстве запущено более деся-
• ка моделей автомобиля ГАЗ-3307/3309
• специального назначения. Вахтовой автобус
• теперь дополнен спецмашинами: «Криминали-
• стическая лаборатория», «Наркологическая
• служба», «Милиция-ДПС», «Служба безопас-
• ности движения» и «Линейный контроль».
• Выпускается модель с символикой «ЛУКОЙЛ».
• Автозаки теперь выпускаются в темно-синей ок-
• раске с белыми полосами - «Фельдбергская
• служба», а также в бежевой окраске с нанесен-
• ной зеленой полосой - «Служба инкассации».
• Стандартные «воронки» комплектуются симво-
• ликой на капоте и дверях кабины.

• Не остался без внимания
• и специальный
• аварийный фур-
• гон. Теперь гам-
• му этих машин
• дополняют мо-
• д и ф и к а ц и и
• «АЭРОФЛОТ» и
• «Д о р о ж н а я
• служба».

• С июля 2002
• г. моделисты по-
• лучили возможность пополнить свои собрания
• еще четырьмя базовыми вариантами специаль-
• ного назначения на шасси ГАЗ-3307/3309. Надо
• заметить, что автофургоны «Мебель» (ГЗТМ-
• 893А), «Почта» (ГЗСА-3711?), «Яйца-цыплята»
• и «Продукты» (ГЗСА-891?) полностью соответ-
• ствуют оригиналам, в чем можно убедиться, по-
• листав последний справочник НИИАТа. Мало
• того, фургон «Продукты» выпускается в трех
• вариантах: стандартный, с рефрижераторной ус-
• тановкой и в военном исполнении. В перспективе
• выпуск вышеперечисленных моделей с новой
• символикой:
• «Мороженое»,
• «Овощи-фрук-
• ты», «Школьные
• завтраки», «Тор-
• ты-пирожные»,
• «Автозапчасти»,
• «Трансагентство»
• и другие.

• В отличие
• от моделей ГАЗ-
• 3307/3309 пер-
• вых выпусков,



• сегодняшние грузовики
• комплектуются дверными
• ручками, щетками стекло-
• очистителя и фаркопом, к
• которому идеально подхо-
• дит принцип-бочка АЦПТ-0,9, выпускавшаяся
• ранее «Компаньоном».

• Наконец, хочется сообщить, что не за
• грами выпуск новинки - ГАЗ-53. Создатели ми-
• ниатюры обещают очень интересную гамму
• моделей. Я же в свою очередь, обязательно
• расскажу о новом «ГАЗончике» в ближайших



• номера журнала.

• Полный список продукции «Компаньон-
• Модель», а также условия оформления заказа
• на ее приобретение Вы можете получить, на-
• писав по адресу: 129110, г. Москва, а/я 15,
• Любимов И. Ю.



АВТОМОБИЛИ НА МАКЕТЕ

Александр АБРАМОВ,
Москва



Обычно на макете железной дороги автомобили оказываются одной из деталей окружающего ландшафта. Как их разместить, – вопрос тривиальный. Легковушки – у станционного здания, грузовики – на товарном дворе. В зависимости от размеров станции на привокзальной площадке можно устроить автобусную станцию или просто остановочный павильон со скачающим неподалеку автобусом.

Все это хорошо, но, полюбовавшись немного, скорее всего, заскучаете и вы. В отличие от электрифицированной железной дороги, модели автомобилей выглядят безжизненными статистами, будучи лишены возможности раскатываться по макету. Правда, с подачи германской фирмы «Faller» в арсенале моделлистов теперь есть возможность привести автотранспорт на макете в движение. Но это стоит денег. Есть и другие, более дешевые пути придать автомоделям динамизм. Динамизм в их статике!

Можно отправить автомашины в путешествие на модельном поезде. Например, изобразить перевозку грузовиков от завода-изготовителя к месту назначения, загрузив платформы и полувагоны новенькими и чистенькими «ЗиЛами» или «ГАЗами». В этом случае будет здорово наклеить на лобовые стекла каким-нибудь нейтральным к пластмассе клеем (к примеру, резиновым) миниатюрные листы бумаги (1x1 мм), изображающие транспортные наклейки, а боковые стекла кабин защитить от камней хулиганов (если есть на вашем макете хулиганы) «фанерными» щитками.

Кстати, чтобы машины не стремились наглядно демонстрировать вам действие первого закона Ньютона, их необходимо закрепить на платформах. Лучше всего, если этот крепеж будет соответствовать требованиям ПТЭ железных дорог. Чтобы не лишать модель платформы воз-

можности «перевозить» в будущем иные грузы, надо изготовить фальшпол. Для этого, из тонкого листового материала вырезать пластину, повторяющую внутренние размеры пола платформы и симитировать на лицевой стороне цвет и рисунок его обшивки. Затем приклеить к пластине бруски-упоры под скаты автомобилей, сами модели прикрепить тонкой обмоточной проволокой, зацепив за ось и пропустив проволоку через отверстия в пластине. И, наконец, финишная доводка: изобразить крепление автомобиля к платформе «тросами», накинутыми на буксировочные крюки. Роль «троса» может исполнить нитка, окрашенная в цвет Gunmetall и тонированная серебрянкой.

Интереснее же всего затеять воинский эшелон. Вот где простор для фантазии и возможность продемонстрировать вашу коллекцию крытых грузовиков, автомобилей-радиостанций, РЛСов, санитарных «УАЗиков», командирских «козликов», топливозаправщиков, боевой техники и т.д. и т.п. Поверьте, так эта коллекция будет выглядеть значительно эффектней, чем на полке. Платформы придется «укомплектовать» фигурками часовых, а сам эшелон – вагонами для перевозки личного состава. Правда, вагоны придется подготовить для перевозки солдат: заменить закрытые люки рамками со стеклами, вывести через спецотверстия в крыше трубы «печек-буржуйек», вагонные двери распахнуть, установить в дверном проеме заградительный брус и фигурки солдат. Тему железнодорожных автоперевозок можно развивать до бесконечности, но чаще автомобили встречаются на земле.

Автомашинам приходится не только двигаться, но немалое время трагит на различные стоянки. Эти обстоятельством и стоит воспользоваться, имитируя автомобильную жизнь на ма-

кете. Если вы решили конкретный автомобиль прописать на макете «навечно», то предварительно хорошо бы его познакомить с резаком, надфилем и красками. Одно дело, когда автомашина просто стоит на обочине, но гораздо интересней, когда открыт капот и дверца, и эта ситуация уже превращается в мини-сценку. Или с помощью паяльника и ланцета спустить баллоны. Грузовик интересней будет смотреться с опущенными бортами и работягами, перекидывающими мешки под «Икаруса» можно «открыть» двери и устроить «давку» пассажиров с подошедшей электрички.

Железнодорожный переезд на макете. При своей технической простоте зрительный эффект очевиден: вереница ожидающих поезда машин, автоматически закрывшийся шлагбаум, электрический звонок, тревожное перемигивание красных огней светофорной сигнализации, проносщийся состав. Но что потом? Шлагбаум открыт, а машины по-прежнему чего-то ждут и не едут.

Выход есть: смоделировать на переезде произошедшее ДТП. Например, нетерпеливый водитель сиганул на своей легковушке по «встречке», еле дождавшись поднятия шлагбаума и сразу за переездом вехал под «КрАЗ». Результат – разбор ДТП, оружие водителя, злые ГАИшники, зеваки, пролетающие поезда и *вынужденные стоять* машины!

Ситуаций с автомобилями на макете можно придумать много. От этого сам макет железной дороги выиграет больше, чем от традиционной (знакомой по фотографиям в «Der Modelleisenbahner») мешанины рельсов, домиков и непонятно куда спешащего клубка поездов. Напротив, макет будет привлекать внимание множеством жизненных сценок, а проход поезда станет центральным событием. Зайдите на сайт производственной группы Modellmix (www.modellmix.com), и вы узнаете много интересного об использовании автомобилей на железнодорожных и прочих макетах.

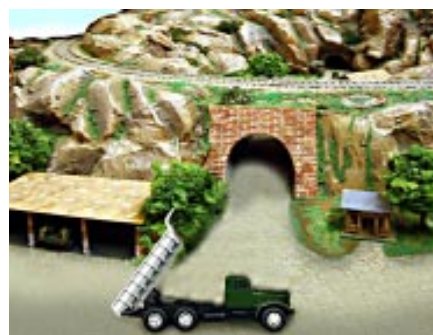


ФОТО НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ



Вы видите не фургон для перевозки лошадей, а кафе «Мустанг» в транспортном положении



Всем известный грузовик ЗиС-150. Русский автомобиль на фоне среднерусской природы. Это фото для души

«Все для армии родной!». Даже экскаватор. Армейский вариант КраЗ на гражданской службе



Шасси ЗиЛ-130Г с нетипичным для него кузовом



КамАЗ с цистерной из Торжка?

КраЗ-самосвал с двух(трех?)сторонней разгрузкой



Еще один самосвал. Шасси двухосного КамАЗа с кузовом, предположительно от КамАЗ-55102



Опять вариант на тему ЗиЛ. Теперь 133ГЯ. Возможно этот автобус сделала фирма «Ирито»



«Тяни-Толкай! конца XX в. Так перевозили фермы для эстакад на строительстве МКАД



Здравствуйте!

...В середине 1990-х г. я приобрел дешевый фотоаппарат типа «мельница» и с тех пор частенько таскаю его с собой. Этот фотоаппарат очень легкий (по сравнению с «Зенитом»), легко помещается в кармане, им легко снимать «на вскидку». А что касается качества — то оно вполне удовлетворительное для съемки автомобилей.

Посылаю несколько фотографий. Эти снимки сделаны на улицах.

С огромным уважением,

Вячеслав Шашков,
e-mail: vshashkov@yandex.ru

Дорогие друзья!

Редакция журнала начинает публикацию фотографий, присланных читателями. На улицах и дорогах «бегает» еще достаточно автомобилей, как старых лет выпуска, так и различных современных, фотографии которых трудно встретить в журналах и справочниках. Мы надеемся, что вы откликнитесь на нашу просьбу и пришлете нам фотографии различных отечественных автомобилей, которые вы увидите, сфотографируете или найдете в своем архиве, а мы их опубликуем.

Если вы не знаете, что это за машина - не страшно. Надеемся, что среди вас найдутся знатоки, которые смогут ответить на этот вопрос, и мы с вашей помощью сможем создать фотогалерею отечественного автомобильного транспорта.

Александр Шкаев,
главный редактор

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



КАвЗ-3976 «Маршрутное такси» (Компаньон-модель)



Я-12 и Я-13 (АГД)



ГАЗ-22 «Волга» (БИЗ, Киев)



ГАЗ-3309 «Яйца-Цыплята» (Компаньон-модель)



ПРМ-43 на шасси ЗиС-151 (АГД)



ГАЗ-22 «Волга» (БИЗ, Киев)



ГАЗ-3309 «ПОЧТА» (Компаньон-модель)



ГАЗ-12 «ЗИМ» (БИЗ, Киев)



ГАЗ-22 «Волга» (БИЗ, Киев)



ГАЗ-3307 «ВАИ» (Компаньон-модель)



ГАЗ-М20В «Победа» (БИЗ, Киев)



ЗиС-22 + FLAK (МиниКлассик)



ГАЗ-3309 «МЧС» (Компаньон-модель)



ГАЗ-М20В «Победа» (БИЗ, Киев)



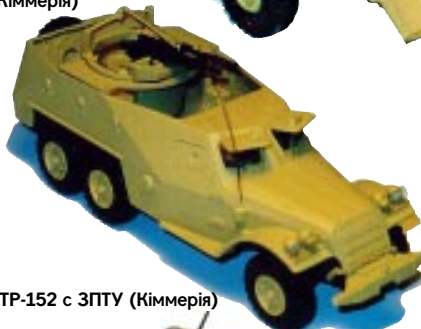
БТР-40 с креслом сапера (Кіммерія)



ГАЗ-3307 «Мебель» (Компаньон-модель)



ГАЗ-21 «Волга» (БИЗ, Киев)



БТР-152 с ЗПТУ (Кіммерія)



ГАЗ-3309 «Аэрофлот» (Компаньон-модель)



ГАЗ-21 «Волга» (БИЗ, Киев)



Саперная машина с манипулятором на базе БТР-152 (Кіммерія)



ГАЗ-22 «Волга» (БИЗ, Киев)

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

02094 BMW Isetta mit Wohnanhänger



02368 MB 170V Limousine «Fendt-Schlepper»



02526 Opel Manta A GTE



02527 Opel Manta A



02575 VW Bus T1 «UHU»



02594 2er Set «Fendt Ersatzteildienst»



02651 Opel Ascona A



02661 Opel Olympia Rekord Caravan



02821 Setra S6 Bus



02742 MB Bus O6600 mit Gepäckanhänger



02745 MB Bus O6600 mit Dachfenster



02791 VW Brezelkafer



02801 MB L319 Kastenwagen



02811 MB O319 Bus



03018 MB L6600 mit 2-Achs-Anhänger «Fendt»



03019 MB L6600 mit 2-Achs-Anhänger «Lederer»



03162 Magirus S6500 mit 2-Achs-Anhänger



03161 Magirus S6500 Rundschnauzer Pritsche



03114 Unimog 401 Softtop mit «Miller Mittelalt» Anhänger



03071 Opel Blitz 3,6t Feuerwehr mit Drehleiter



03073 Opel Blitz 3,6t Feuerwehr mit Tankwagen



04643 Unimog U300 «Winterdienst»



03115 Unimog 401 Softtop



03155 Unimog 406 Softtop



02725 Eicher Traktor ED16



02735 Eicher Traktor EM200



НОВИНКИ ФИРМЫ SCHUCO 2003-го МОДЕЛЬНОГО ГОДА.
Фотографии предоставлены фирмой SCHUCO (www.schuco.de)



Москвич-410

то таинственным символом той эпохи (ГАЗ-21 «Волга» не в счет, так как, согласитесь, это не совсем народный автомобиль). Эпохи, когда население одной шестой части суши хотело отдохнуть от изнурительной войны и послевоенного ударного строительства, когда люди захотели чуточку комфорта и достатка. Пусть даже этот достаток измерялся бы четырьмя цилиндрами двигателя, четырьмя посадочными местами, четырьмя метрами длины и красивым современным внешним видом их автомобиля.

Передовик

Директивы XX съезда Коммунистической партии Советского Союза по шестому пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1956–1960 гг. обязывали автостроителей увеличить выпуск автомобилей, повысить качество продукции и освоить выпуск новых моделей автомобилей для удовлетворения многосторонних запросов социалистического народного хозяйства и возросших требований потребителей.

Таким образом, в 1956 г. на смену изрядно постаревшему как с эстетической, так и с технической точки зрения Москвичу-401 приходит новый автомобиль, призванный удовлетворить максимум запросов со стороны трудящихся при минимуме затрат со стороны «МЗМА». Такой автомобиль получил индекс «402» и сразу же приглянулся своей оригинальной внешностью. Москвич-402 стал той



Москвич-411



Модель Москвич-411



Москвич-411

балансирной точкой, на которой остановились конструкторы после пяти лет плодотворных опытов. Они сделали все возможное, чтобы построить новый автомобиль, практически на старых агрегатах, и тем самым выполнили задачи, поставленные перед ними главным конструктором Александром Федоровичем Андроновым (сменил в 1949 г. на этом посту Н.И. Борисова).

Имея модернизированный двигатель от 401-го, новый «Москвич» развивал мощность в 35 л.с. 3-ступенчатая коробка тоже досталась по наследству, но к ней «присобачили» хвостовик и укоротили карданный вал, тем самым решив вопрос возросших вибраций из-за увеличения количества оборотов с 3600 до 4500. Подвеска изменилась значительно. Спереди монтировалась рычажно-пружинная с телескопическими амортизаторами двухстороннего действия; сзади рессорная – тоже с амортизаторами.

Убранство салона выражало простоту и функциональность: приборы прекрасно читаемы, а незначительное количество рукояток не забивало мозги возможными причудами своей собственной машины. Из удобств следует отметить открывающийся с места водителя багажник, обогрев ветрового стекла и двухдиапазонный радиоприемник. Были кроме



Москвич-402

базовой модели еще и модификации: универсал и полноприводный седан.

Что и говорить, 402-й «Москвич» был значительным шагом в сторону прогресса, по сравнению с предшествующей моделью. Однако молодой, энергичный, идейный коллектив московского завода желал реализации новых замыслов и рациональных решений. В мае 1958 г. их трудовое рвение воплотилось в новом «Москвиче», модели 407. Если переход от 401-го к 402-му был прогрессом, то переход от 402-го к 407-му – это уже прорыв. Видимо, сказались времена хрущевской «оттепели» на производственном процессе в советском автомобилестроении. Но это уже политико-экономический аспект, от которого следовало бы плавно перейти к ознакомлению с особенностями конструкции 407-го. Итак, разительным отличием нового автомобиля был верхнеклапанный 45-сильный двигатель, 4-ступенчатая коробка передач, возможность двухцветной окраски кузова. Подвеска перекочевала с 402-го, что, впрочем, никак не сказалось на оценке потребительских свойств автомобиля. Более того, 407-й так расхваливался всеми, кому не лень было это делать, что в некоторых публикациях о нем можно было найти даже такие строки: «... новому «Москвичу» присущи быстрый разгон и высокая максимальная скорость, фактически даже большая, чем та, что указана в его характеристике». Также отыскивались заметки такого плана: «... малолитражный автомобиль «Москвич» стал действительно нашим настоящим другом. Это самый массовый в стране автомобиль. Из проведенных испытаний видны его значительные преимущества по проходимости, прочности и надежности в сравнении с лучшими образцами иностранных малолитражных автомобилей. Довольно просторное пассажирское помещение, комфортабельность и плавность хода сочетаются в нем с хорошей динамикой



Москвич-410

и отличной устойчивостью на дороге. «Москвич» пользуется заслуженной любовью не только в нашей стране, но и за ее пределами. Он эксплуатируется сейчас в 40 странах мира и всюду зарекомендовал себя удобной и долговечной машиной». Кстати, в отношении экспорта у нас был просто-таки феноменальный случай: при громадных очередях на легковые автомобили и значительно превышающем спросе над количеством предложения наша страна умудрялась вывозить за границу весомую долю своих машин. Около 30–40% своей продукции давал на экспорт «МЗМА» (вот бы сюда какого-нибудь загнывающего капиталиста, он бы быстро решил все вопросы потребительского характера). Так, например, из одесского порта эти машины в деревянных ящиках с соломой по морю отправлялись в Европу. А очереди были у нас... И дело было не в деньгах. Ведь у людей, с их природ-



Москвич-407



Москвич-407



Москвич-407



Москвич-407



Модель Москвич-407 (Уральский Сокол)

н о й склон- н о с - тью к нако- п и - тель- ству, всегда на «черный день» име- лось что-то в «загашнике» или какой-нибудь «ку- бышке». Это самое «что-то» каждый применял по-

дине. В итоге недостаточные масштабы произ- водства и отсутствие импорта как такового за- ставляли честных советских граждан годами ждать то, что проклятые капиталисты могли осуще- ствить в течение одного дня. Зато, когда наш че- ловек получал свой заветный автомобиль, какое же это было для него счастье. Им, на Западе, этого не понять...

Велика моя семья

Что и говорить Москвич-407 был настоящим

Модель Москвич-423 (Киммерия)



Модель Москвич-423 (Волчанецкий)



Модель Москвич-430



Модель Москвич-430

разному, но было довольно много людей, желаю- щих приобрести себе на сэкономленные деньги авто. А у нас же тогда распределение проходило так: оп- ределенная норма машин на экспорт, остальное – в розничную торговлю. Из розничной торговли пер- выми получали автомобили, так скажем, вне оче- реди, художники, архитекторы, заслу- женные деятели культуры и про- чие представители трудовой ин- теллигенции. После этого оставшееся количество ма- шин разбрасывалось по всей нашей необъятной ро-

семьянином, на что указывает немалое число от- прысков его модельной гаммы. Не считая моди- фикаций самого седана (такси, для инвалидов, с улучшенной отделкой, медицинский) серийно вы- пускались универсал (423Н), фургон (430) грузовой и с морозильной установкой, полноприводный се- дан и универсал (410Н и 411); не- значительное число пикапов.

На основе узлов и агре- гатов 407-го вы- пустили не боль- ш у ю партию джипов модели 415 (с



Модель Москвич-403iE (Лаптев)



Модель Москвич-430 (Киммерия)

ся двигателе от предшественника новичок мог ком- плектоваться как старым однокамерным карбюра- тором К-59, так и новым двухкамерным, предназ- наченным для будущей 408-й модели. Дальнейшие

Модель Москвич-423



различия касались подвески, рулевого управления, рулевой колонки; педали стали подвесными; вне- шность сохранила узнаваемые очертания, лишь только на обычных версиях (со стандартной клет- чатой радиаторной решеткой) в уголке молдинга красовался шильдик «403», а экспортные версии получили иные декоративные накладки и слегка скрадвающую боковины кузова переднюю об- личовку.

Таким образом, Москвич-403 стал последней модификацией серии 402–407–403, горячо полюбившейся многим автомобилистам СССР и зару- бежья. До сих пор этот автомобиль при его появ- лении на дорогах вызывает трепет в душе и уча- шенное сердцебиение. И неважно, прошуршал ли мимо вас отлично сохраненный (или отреставри- рованный) экземпляр, сверкающий родной крас- кой и хромом, или же протащился перекособоч- ченный, сияющий лучами солнца в дырах от ржав- чины на неродных агрегатах драндулет, все равно равнодушных к нему не будет, потому что он слу- жил народу и заслужил его любовь.



Москвич-403iE



Москвич-403iE



Москвич-403iE



Москвич-403iE