

Москва,
Крокус Экспо
7-10 сентября
Салон автомобилей
Кастом-шоу
Суперкар-Шоу
Технологии ремонта
и реставрации
Ретро-Базы
Музей
Антиквариат
и искусство
Life-Style

Олдтаймер-Галерея
Павел Сорокин

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.
Роберт Фрост

Автомобильный 5/2006 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



OLDTIMER.r

По вопросам участия
следует обращаться в Фонд
«ВЕЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ»:
тел.: (495) 105-69-84
факс: (495) 670-81-59
моб.: (495) 105-67-77
e-mail: gallery@oldtimer.ru
СПРАВКИ И ЗАКАЗ БИЛЕТ
kontramarka 33 32
PARTER.RU 25 00 00

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
Iika
ТОРЕМОННЫЕ
СИСТЕМЫ

ЕЩЕ РАЗ ПРО ЯЗ
VIII ОЛДТАЙМЕР ГАЛЕРЕИ ИЛИ СОР
МОСКОВСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ САЛОН
КАК НАЧИНАЛАСЬ "ТРЕХТОНКА"
"ДИНОЗАВРЫ АВТОБАНОВ" В МИНИАТЮРЕ
ABREX - COVOMODELY AUT

www
AUTOMODEL
RU



Бронеавтомобиль БА-6



Автомобиль «Бархан» на шасси КамАЗ-43501



Эвакуатор МТП-А2.1 на шасси Урал-4320-31



GAZ-67B



КамАЗ-43501 на десантной платформе



Урал-6320 с локальным бронированием



GAZ-29651 Каратель (прототип)



Эвакуатор КЭТ-Т на шасси КЗКТ-74181



Урал-43206-0651



Пожарная цистерна АЦ 1,6-40 на шасси ГАЗ-33081 «Егерь II»



VAZ-2966



Пожарный автомобиль ПСА на шасси Урал-43206



КамАЗ-4911 Extrem



VAZ-2970 (ходовой макет)



МЛ-20 Мультилифт на шасси Урал-692341



Артиллерийский тягач КамАЗ-6350



VAZ Модуль (ходовой макет)



ЗИЛ-4327А1

Автомобильный 5/2006 МОДЕЛИЗМ

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.
Роберт Фрост

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор
Александр Шкаев
e-mail: shkaev2004@mtu-net.ru

Зам. гл. редактора
Надежда Макогонова
e-mail: makogonova@mtu-net.ru

Редакционный совет:
Александр Говоруха (Николаев)
e-mail: govor1972@ukr.net

Олег Курихин (Москва)
Евгений Прочко (Москва)

Люциус Сусливичус (Вильнюс)
e-mail: liucijus@regitra.lt

Коллективный консультант:



Лидия Кожина
e-mail: kojina@pm.isf.ru
Валентина Аверина
e-mail: averina@polymus.ru

Набор и вёрстка
Любовь Полетаева
Фото
Юрий Мильман, Ольга Шкаева

Издатель
ООО «Благовест-В»

Адрес для переписки:
129347, Москва,
ул. Проходчиков, 4, оф. 131
Шкаеву Александру Вадимовичу
Тел. для справок (495) 188-19-83
<http://www.RussianScaleModels.com>

Журнал зарегистрирован в Государственном
Комитете РФ по печати
Свидетельство ПИ № 77-1671 от 15.02.2000 г.

Редакция не несёт ответственности за содержание
рекламных материалов.
Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авто-
ров статей.
Данное издание не может быть воспроизведено полно-
стью или частично без письменного разрешения изда-
теля. При цитировании ссылка обязательна.

© Автомобильный моделизм, 5(47)

Editorial office:
Moscow, 107120, 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, 2006

СОДЕРЖАНИЕ

Выставка вооружений сухопутный войск, 2-я
стр. обложки
VIII Олдтаймер галерея Ильи Сорокина, 2
ДАЗ-150, 3
Е. Прочко
Ещё раз про ЯАЗ, 4
А. Колеватов
Как начиналась «трёхтонка», 10
М. Соколов
Автомобили 1979 года – Simca Chrysler/Talbot
Horizon, Fiat Ritmo и Audi 80(Тип 81), 13
А. Бармасов
Московский международный
автомобильный салон 2006, 16
Модели полицейских автомобилей, 17
Моделист из Ульяновска, 21
А. Говоруха
«Динозавры автобанов» в миниатюре, 23
Л. Сусливичус
Конкурс «Масштабная модель года», 29
Abrex - kovove modely aut, 30
Справочная информация, 31
Моделистам на заметку, 34
Наша почта, 36
Отечественные и зарубежные новинки,
цветная вкладка

ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

• Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» на I полугодие 2007 года осуществляется *только через редакцию журнала* перечислением почтового перевода в **345 руб.** (за полугодие для России) и указанием в поле «Для письма»: «Подписка на I полугодие» и своего почтового адреса. Отправка журнала – заказной бандеролью.

ПРЕДЫДУЩИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛОВ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ТОЛЬКО ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМУ СОГЛАСОВАНИЮ С РЕДАКЦИЕЙ

• Реквизиты для почтового перевода:
129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу
Для справки: стоимость одного номера за 2000–2003 гг. – **115 руб.** с пересылкой по России).
После согласования заказа и перевода денег необходимо сообщить в поле «Для письма»
нужные номера, их количество и свой почтовый адрес, или послать эту информацию на
электронный адрес.
Subscription for EU:
Addressee in Germany – Kiriletz Stanislaw, tel.: (0) 9372-73153, e-mail: kiriletz@web.de, Price: euro 10
single copy including mail; euro 30 for 3 issues (1/2 year) including mail (Russian language only)

В розницу старые и новые номера журнала можно приобрести:

Москва: Магазин-салон – ул. Останкинская, 55, ТЦ «Останкино»,
зал «В», 2-й эт., пав. 3 (м. ВДНХ) тел. 8-903-118-58-65

Магазин-салон в Политехническом музее – Новая площадь, д. 3/4,
подъезд 1 (кроме понедельника и последнего четверга месяца)

Санкт-Петербург: Клуб коллекционеров – ул. Римского-Корсакова, д. 53, вход со двора.
Масштабные модели – еженедельно по четвергам с 16.00 до 18.00. Ченский
Александр Иванович (тел. в указанное время – (812) 114-33-41).

магазин «МАШИНКИ» – ул. Моховая, д. 31

Воронеж: магазин «Моделист-конструктор» – ул. Комиссаржевской, д. 7, кинотеатр
«Юность» (вход справа)

Казань: магазин «Сундучок» – ул. Чистопольская, д. 3, тел. 43-99-94

Саратов: магазин «Автомобиль на ладони» – ул. Московская, д. 100

УКРАИНА: 69006, г. Запорожье, Северное шоссе, д. 5, кв. 1. Никифорову В. (тел. 12-08-96),
г. Полтава, тел. 2-46-59, Лаптев Олег

VIII ОЛДАЙМЕР ГАЛЕРЕЯ ИЛЬИ СОРОКИНА

7–10 сентября 2006 г. в выставочном центре «Крокус Экспо» в восьмой раз прошла выставка технического антиквариата «Олдтаймер Галерея Ильи Сорокина». На выставке были представлены сотни редчайших экспонатов конца XIX – 1-й пол. XX вв. – от граммофонов и велосипедов до автомобилей и даже самолетов. Кратко остановимся на премьерах выставки.

МАСТЕРСКАЯ ЕВГЕНИЯ ШАМАНСКОГО

АМО-4 пожарная линейка, 1931 г. (СССР)

На прошлой выставке этот автомобиль был показан в процессе реставрации, сейчас восстановление пожарной линейки закончено и она предстала перед зрителями во всей красе.

ГАЗ-415, 1940 г. (СССР)

На прошлой выставке в марте текущего года автомобиль был представлен в весьма плачевном состоянии. Прошло полгода, и публике продемонстрировали отреставрированное шасси автомобиля. Надеемся на следующей выставке увидеть уже полностью отреставрированную машину.

ЧАСТНАЯ КОЛЛЕКЦИЯ СЕРГЕЯ СЕДОВА

Cadillac V16 Sport Roadster, 1930 г. (США)

Американцы всегда отличались любовью к большому и непрактичным машинам. Возможно, эта тяга зародилась ещё в конце 1920-х гг., когда автомобильный мир переживал «войну моторов» – фирмы отчаянно соревновались между собой в мощности и количестве цилиндров. Победителем вышла фирма «Cadillac», представившая в 1930 г. новую 16-цилиндровую модель.

Cadillac V16 сразу же стал самым мощным и роскошным американским автомобилем, а сама марка прочно закрепилась в секторе автомобилей высшего класса. При этом Cadillac V16 стал и самым роскошным массовым автомобилем (было изготовлено более 3000 экз.). Самым пикантным из всех Cadillac V16 можно назвать модель с кузовом Sport Roadster – двухместный автомобиль длиной почти 6 м. Впрочем, у него есть ещё один ряд сидений для двух пассажиров – так называемое «тещино место». Представленный на выставке автомобиль выполнен в стиле California – всего таких кузовов было сделано 12 экз., а до наших дней сохранилось только три.

Chrysler CM6 New Six Sport Roadster, 1931 г. (США)

В 1931 г. марке «Chrysler» было всего семь лет, но даже за это время компания сумела прочно закрепиться на автомобильном рынке Америки. Успех принесла 6-цилиндровая модель 1924 г. с гидравлическим приводом тормозов на все колёса. Всего было продано более 30 000 экз., что позволило фирме к началу 1930-х гг. превратиться в крупную корпорацию и начать производство автомобилей с 8-цилиндровым двигателем. Продолжался выпуск и машин с 6-цилиндровыми двигателями, таких как Chrysler CM6 New Six, представленный на выставке. В 1931 г. он стоил 885 долл. США. Всего же эта модель была выпущена в 2281 экз.

КОЛЛЕКЦИЯ «МОТОРЫ ОКТЯБРЯ»

ГАЗ-21 «Волга» 1-й серии, 1957 г. (СССР)

Самая редкая модификация «Волги» – первая серия со звездой в облицовке радиатора и без фигурки оленя на капоте.

КОМПАНИЯ «КОЛЛЕКЦИОННЫЕ АВТОМОБИЛИ»

Horch 853 Sport-Cabriolet, 1936 г. (Германия)

Фирма «Horch» в 1930-е гг. специализировалась на производстве автомобилей высшего класса. Модель Horch 853 Sport Cabriolet была впервые представлена на Берлинском автосалоне в феврале 1935 г. и оказалась настолько удачной, что её решили запустить в серийное производство. Цена модели в разное время колебалась от 13 900 до 15 250 рейхсмарок, что равнялось стоимости десятка малолитражек или приличного городского дома. Кабриолет идеаль-

но подходил для семейных выездов на природу, небольших автомобильных путешествий, а также для вечерних выездов в ресторан или клуб.

В течение нескольких лет Horch комплектовался недостающими деталями, а в 2004 г. был начат процесс его реставрации. Сейчас автомобиль находится на последних её стадиях – именно в таком состоянии он и предстал перед посетителями выставки.

МУЗЕЙ ТЕХНИКИ В. ЗАДОРЖНОГО

Истребитель Messerschmitt Bf.109G

Самолет был впервые обнаружен в районе г. Мурманска в 1999 г. В 2000 г. поисковиками отрядов «АвиаМурманск» и «Подводник» он был поднят со дна моря. 24 ноября 1944 г. этот Messerschmitt получил серьезные повреждения во время воздушного боя и был сбит. Известно, что истребителем управлял пилот Вили Шламмер. Музеем Техники Вадима Задоржного была проведена полная реставрация корпуса, двигателя, всех узлов и агрегатов. В настоящее время самолет подготавливается к пробным полётам.

ПАРТНЕР-АРТ

Willys-Knight model 64 Touring, 1923 г. (США)

У нас Willys – это армейский вездеход военного времени, который поставлялся в СССР по лицензиям с 1942 г. и являлся родоначальником семейства джипов. Однако, ещё в 1914 г. компания «Willys» приобрела небольшую автомобильную фирму «Knight» и начала производить серию «Willys-Knight». Один за другим стали появляться небольшой экономичный Willys-Knight 70 и 60-сильная модель 64, шикарный и элегантный Great Schico и самая мощная 87-сильная модель 66B. Последний Willys-Knight был изготовлен в 1933 г.

Hudson Super Six Sedan, 1923 г. (США)

В самом начале 1916 г. был анонсирован новый Hudson Super Six, производство которого будет продолжено до 1930 г. Конструкция автомобилей этой марки была отточенной и сбалансированной. За относительно небольшие деньги покупатель приобретал надёжную машину с динамичным тяговым двигателем и хорошими ходовыми качествами.

Dodge Standard Six Sedan, 1929 г. (США)

Первая машина «Dodge Brothers», которую позже шутливо прозвали «Старушка Бетси», покинула завод 14 ноября 1914 г. Вслед за ней до конца года было изготовлено ещё 249 точно таких же автомобилей. У каждого из них на верхнем бачке радиатора красовалась фирменная эмблема компании – земной шар, помещённый в центр звезды Давида – братья помнили свои еврейские корни.

К 1920 г. «Dodge» заняла второе место по выпуску автомобилей после компании «Ford», но в том же году оба брата скончались. Их вдовы предпринимательских талантов не имели и дела фирмы пошли на спад. В 1928 г. компания вошла в состав корпорации «Chrysler» и слово «Dodge» стало лишь торговой маркой.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ КЛУБ КАБРИОЛЕТОВ И РОДСТЕРОВ

BMW 327, 1942 г. (Германия)

Эта 2-местная спортивная машина появилась в 1936 г. Её прототип был испытан на Гран При Франции на треке в Монтлери (Montlhery). Серийный автомобиль оснащался 6-цилиндровым 2-литровым двигателем мощностью 80 л.с. До начала войны изготовили 400 автомобилей и 64 шасси.

ГАЗЕТА «МОСКОВСКИЕ НОВОСТИ»

Москвич-403 «такси», 1964 г. (СССР)

Производство автомобиля началось в декабре 1962 г. параллельно с выпуском предыдущей модели Москвич-407. В отличие от последнего, Москвич-403 имел переднюю подвеску новой конструкции, иное рулевое управление, сцепле-

ние с гидравлическим приводом и подвесные педали. Его производили до 1964 г. Простой в эксплуатации и экономичный Москвич-403 стал популярен не только на дорогах Советского Союза, но и Европы, Азии, Южной Америки и даже Африки.

РЕСТАВРАЦИОННЫЙ ЦЕНТР «МОЛОТОВ-ГАРАЖ»

ЗИС-110, 1945 г. (СССР)

Этот уникальный автомобиль был восстановлен в 2003 г.

ЗИС-110В, 1954 г. (СССР)

Открытый вариант ЗИС-110. Модификаций с открытыми кузовами было две – фазтон и кабриолет. В 1949–1954 гг. завод изготавливал фазтоны ЗИС-110Б со складывающимся тентом и пристегивающимися целлулоидными боковинами дверей, а в 1955 г. начал производство и кабриолетов. Представленный автомобиль отреставрирован в 2006 г.

ЧАСТНАЯ КОЛЛЕКЦИЯ АЛЕКСАНДРА ИВАНОВА

Cadillac V8 Dual Cowl Phaeton кузовной фирмы «Fisher», 1927 г. (США)

В 1927 г. автомобильная фирма «Cadillac Motor Car Company» отмечала серебряную юбилей – 25-летнюю годовщину со дня основания. К этому времени фирма стала лидером автомобильной промышленности.

Представленный автомобиль – выставочный экземпляр со стенда фирмы на Нью-Йоркском автосалоне 1927 г. Фирма «Fisher» изготовила для него кузов типа фазтон с двойными стёклами, чтобы на большой скорости пассажиры сзади не испытывали дискомфорта от порывов встречного ветра. 8-цилиндровый мотор автомобиля имеет мощность 95 л.с. и разгоняет фазтон до 130 км/ч.

Itala 14/18CV Roadster, 1912 г. (Италия)

Впервые в новом тысячелетии автомобиль марки «Itala» появился в нашей стране, хотя это уже его третье пришествие в Россию. Первое состоялось в 1907 г., когда итальянский аристократ князь Боргезе выиграл на автомобиле Itala трехнедельный пробег Париж–Пекин, большая часть которого прошла по дорогам Российской империи. Второй раз Itala приезжала уже в СССР в 1989 г. – европейские энтузиасты решили повторить маршрут Боргезе.

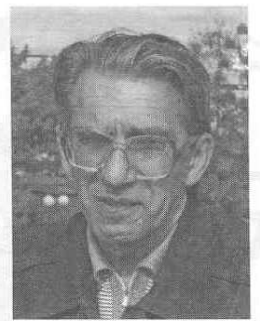
Rolls-Royce 20HP Landalette кузовной фирмы «Hooper», 1923 г. (Великобритания)

Самый маленький и самый массовый Rolls-Royce за всю историю фирмы впервые появился на публике в 1922 г. Цифра «20» в индексе модели означала налоговую мощность и столь недорогой Rolls-Royce (шасси стоило всего 1100 фунтов стерлингов) был расстиражирован в количестве 2885 экз. Это позволило фирме «Rolls-Royce» пережить тяжёлые 1920-е гг. Модель оказалась настолько успешной, что в изменённом варианте производилась до начала Второй Мировой войны. И сейчас Rolls-Royce Twenty радует коллекционеров – большинство прекрасно сохранились и бегают по дорогам Европы. Несмотря на свою «массовость» каждый автомобиль был неповторим – фирма «Rolls-Royce» выпускала только шасси, а кузов изготавливали специализированные фирмы. Представленный автомобиль был произведен в одном из старейших кузовных ателье Англии «Hooper» и имеет кузов типа «ландоле».

Редакция журнала выражает благодарность организаторам выставки за великолепную организацию, проведение мероприятия и предоставленные материалы. Надеемся, что все опасения о том, что выставка может быть последней, окажутся несостоятельными. А нашим читателям мы сообщаем, что следующую, IX «Олдтаймер галерею Ильи Сорокина» планируется провести с 8 по 12 марта 2007 г. в МВЦ «Крокус-экспо». Обязательно посетите это мероприятие.

ДАЗ-150

Евгений ПРОЧКО (Москва)
Статья написана в декабре 1977 г. Ранее нигде не публиковалась.
Фотографии из архива автора. Эксклюзивно для «Автомобильного моделизма».



гичным, применили капот аллигаторного типа со съёмными боковинами, утопленные в крылья фары и подфарники (конструкторы-кузовщики С. Комаревский и С. Киселёв). Во всём этом сказало влияние удачного внешнего оформления ГАЗ-51, весьма прогрессивного творения горьковской школы автостроителей. Кабина ДАЗа была сдвинута вперёд на 200 мм, что значительно улучшило обзорность из

неё. Это же мероприятие позволило удлинить платформу также на 200 мм (при той же базе 4000 мм), что было важно при перевозках сельскохозяйственной продукции, преобладающих на Украине.

Вместе с тем завод считал более целесообразным укоротить базу машины до 3800 мм с сохранением старой платформы, что было вызвано серьёзными опасениями за надёжность работы рекордно длинного карданного вала (между шарнирами – 2026 мм) ЗИС-150, что, к сожалению, и подтвердилось вскоре при его массовой эксплуатации и заставило в 1954 г. применить промежуточную опору вала. К тому же укороченная база улучшила бы манёвренность машины, повысила бы запас прочности рамы, уменьшила вес и стоимость автомобиля, а также позволила бы в будущем развернуть производство седельных тягачей и самосвалов. На ДАЗ-150 был применён, как на ГАЗ-51, штампованный передний бампер с брызговиком и гидравлические амортизаторы передней подвески, введенные в конструкцию базовой модели только в середине 1957 г. (при переходе на модернизированный ЗИЛ-164).

Изменения коснулись и других агрегатов шасси. Балка заднего моста была сделана штампованно-сварной из трубы по типу «Кларк» в отличие от литой из ковкого чугуна на ЗИС-150, что значительно снизило её вес и трудоёмкость изготовления. Впоследствии задние мосты с подбонной балкой были внедрены только на ГАЗ-53А и ЗИЛ-130 (кстати, на вывезенном из Днепропетровска оборудовании) в середине 1960-х гг.

В январе-феврале 1948 г. новый грузовик был показан в Министерстве в Москве, прошёл краткие испытания в НАМИ и получил в целом положительную оценку.

Машина имела следующие данные: грузоподъёмность – 4000 кг; собственный вес – 4150 кг; габариты: 6670x2400x2260 мм; колеса – 1735/1740 мм; силовой агрегат – ЗИС-120 (90 л.с. при 2600 об/мин); максимальную скорость – 65 км/ч; передаточное отношение главной передачи – 7,63:1; шины – 9,00-20"; расход топлива на

шоссе – 38 л на 100 км.

На заводе одновременно с его строительством велась подготовка производства ДАЗ-150 (шасси ДАЗ-120). Впервые в СССР монтировалась технологическая линия «Кларк» по изготовлению штампованных балок задних мостов, создавалось второе в стране (после ГАЗа) специализированное колёсное производство.

Силовой агрегат предполагалось получать с московского ЗИСа, а впоследствии производить на ДАЗе вместе с коробками передач – была составлена технология. Надо отметить, что строительство находилось под пристальным вниманием Правительства УССР – создавался первенец украинского автомобилестроения.

По распоряжению министерства к лету 1949 г. был построен седельный тягач ДАЗ-150Б для работы с 7-тонным полуприцепом «5100» (1-ПП-7), также созданным на заводе. По сравнению с основным автомобилем у него была укорочена до 3800 мм база, установлено ставшее теперь стандартным седельное устройство, увеличено передаточное отношение главной передачи до 9,28:1, введен кран управления пневмотормозами типа ЯАЗ-200, перенесено запасное колесо за кабину машины. Общий вес автопоезда составлял 13300 кг. Был построен и длиннобазный вариант машины – ДАЗ-150В. Всего было изготовлено 8 опытных образцов автомобилей типа ДАЗ-150, часть из которых затем поступила в длительную эксплуатацию, где они встречались ещё в 1960-х гг.

В период своего строительства завод освоил выпуск автомобильных кранов на шасси ЗИС-150.

Кроме того, на молодом предприятии были спроектированы и построены опытные образцы 3- и 5-тонных гидравлических автопогрузчиков моделей «4000» и «4001», впоследствии освоенных производством на Львовском заводе. По заданию Инженерного комитета Советской Армии в течение 1948–1949 гг. были разработаны и впоследствии изготовлены образцы трёхосного плавающего автомобиля-вездехода «485» или ДАЗ-485. На этих машинах впервые в практике отечественного автомобилестроения были применены однокатные баллоны большого сечения с регулируемым на ходу внутренним давлением воздуха, резко повысившие проходимость амфибии по грунтам со слабой несущей способностью.

К началу 1951 г. на заводе уже были построены и пущены в ход прессовый корпус общей площадью в 40000 м² с двумя линиями прессов, литейный цех ковкого чугуна, большой экспериментальный цех, цех задних мостов; респираторный, колёсный, арматурный цехи; строился литейный цех серого чугуна.

К сожалению, перевод в мае 1951 г. Днепропетровского автозавода в другую, очень важную в то время отрасль промышленности (ракетостроение, ныне завод «Южмаш»), так и не позволил организовать на нём массовое производство новых грузовиков ДАЗ-150. Но большая и плодотворная работа, проделанная молодым заводом в конце 1940-х гг., не прошла даром для отечественной автомобильной промышленности, и в частности, для его старейшего собрата – московского ЗИСа, куда в середине 1951 г. была переведена часть конструкторов ДАЗа со своим творческим заделом и даже с одной машиной ДАЗ-150. Кстати на ЗИС перешли и все работы по амфибии «485» – будущему БАВ (ЗИС-485).





ЕЩЁ РАЗ ПРО ЯАЗ

ЧАСТЬ 3

Андрей КОЛЕВАТОВ,
г. Орлов, Кировской обл.

Рисунки выполнены автором на основе архивных материалов ОАО «Автодизель»



Как не кощунственно это звучит, но любая война помимо неисчислимых бед и страданий даёт огромный толчок развитию техники. Вместе с созданием новых видов и систем вооружения совершенствуются вспомогательные средства обеспечения боевых действий: экипировка, водоснабжение, фортификация, средства приготовления пищи, связь и, конечно, транспорт. Если Первая мировая война положила начало массовому использованию автомобиля для военных нужд, то Вторая мировая дала резкий импульс появлению принципиально новых конструкций полноприводных армейских машин различного назначения. Поставки автомобильной техники по ленд-лизу из стран антигитлеровской коалиции и знакомство с образцами трофейной транспортной техники позволили советским конструкторам получить достаточно полное представление об основных типах военных автомобилей.

Примечательно, что среди всего многообразия транспортных средств присутствовали и отработанные конструкции отдельных видов автомобилей

машинами марки «БТ». В отличие от большинства европейских государств с развитой дорожной сетью, сама идея использования тяжёлых колёсных тягачей и прицепов-танковозов на необъятных российских просторах при крайне ограниченном наличии дорог с твёрдым покрытием, выглядела по меньшей мере абсурдной и далеко неоднозначной. А вопрос сохранения моторесурса танков отчасти компенсировался их количеством. Перевозка же боевых машин на большие расстояния осуществлялась, как правило, по железной дороге.

Поставки по ленд-лизу в незначительных количествах тяжёлых американских грузовиков Mack NR-4, Daimond T980, REO погоды на фронте не делали по причине отсутствия дорог в прифронтовой зоне. А их колёсная формула 6x4 и значительный общий вес не позволяли в полной мере раскрыть свои возможности. Любопытно, что наиболее востребованы эти машины оказались глубоко в тылу. Основная их часть довольно успешно работала на колымских трассах и в «Дальстрое» вплоть до конца 1960-х гг. Теоретически к нам должны были поступать и полноприводные автомобили тяжёлого класса Mack N02 (рис. 1) грузоподъёмностью 7,5 т с шестицилиндровым дизельным двигателем Mack EY мощностью 159 л.с., а также 6-тонные White 666 (рис. 2 и 3), которые на российском бездорожье оказались бы более целесообразными в отличие от неполноприводных аналогов. Однако и у себя на родине выпуск их был на порядок меньше, чем широко распространённых 2,5-тонных трёхосных армейских грузовиков с колёсной формулой 6x6.

А в Советский Союз попали лишь единичные экземпляры, которые прошли необходимый цикл испытаний и были тщательно изучены на предмет создания отечественного автомобиля подобного класса. Главным автотракторным управлением Министерства обороны были выработаны технические требования на перспективный полноприводный автомобиль-тягач тяжёлого типа, оснащённый дизельным двигателем, универсальной армейской грузопассажирской платформой с дугами и тентом, шинами повышенной проходимости с рисунком протектора «прямая ёлка» типа «фраунд-грип», двойными колёсами задних ведущих мостов, малогабаритной лебёдкой самовытаскивания с приводом от коробки отбора мощности.



Рис. 1

Наиболее вероятным, а на тот период времени практически единственным реальным исполнителем такого заказа оказался Ярославский автомобильный завод, приступивший к освоению дизельных силовых агрегатов и автомобилей оснащённых этими моторами. Проектирование осуществлялось конструкторским коллективом ЯАЗа в составе А.А.Мальшева (ведущий конструктор), В.А.Гусева, П.А.Валова, В.А.Ивлиева, Б.Ф.Индейкина, В.А.Илларионова, М.П.Костерина, И.И.Козлова, К.А.Лузина, В.А.Постникова под руководством главного конструктора Виктора Васильевича Осепчугова. В качестве непосредственного заказчика выступало военное представительство № 270, подчинённое Главному автотракторному управлению МО СССР, под командованием старшего военного представителя инженер-полковника Соломона Евсеевича Михлина. Его сотрудники не только участвовали в разработке нового армейского автомобиля-тягача, получившего марку ЯАЗ-214, но и осуществляли техническую приёмку готовой продукции, предназначенной для нужд Вооружённых Сил. Немало труда вложили подполковники Г.Б.Фабрикантов, В.П.Крюков, майоры П.Д.Васильев, И.В.Котлевский, В.Л.Турунтаев и другие. Однако наибольшие трудности легли на плечи конструкторов и связаны они были не только с разработкой принципиально новых узлов и агрегатов, но и с возможностью дальнейшего освоения их серийного производства на имеющейся в наличии производственной базе. Поэтому в основу конструкции была положена максимально возможная степень унификации с автомобилями семейства 6x4, позволяющая с минимальными дополнительными затратами освоить выпуск нового грузовика, сократить сроки подготовки производства и вместе с тем уменьшить стоимость конечного изделия. Но ещё раз напомним, что основной упор делался на технологические возможности действующего производства слабо оснащённого завода, вынуж-



Рис. 2

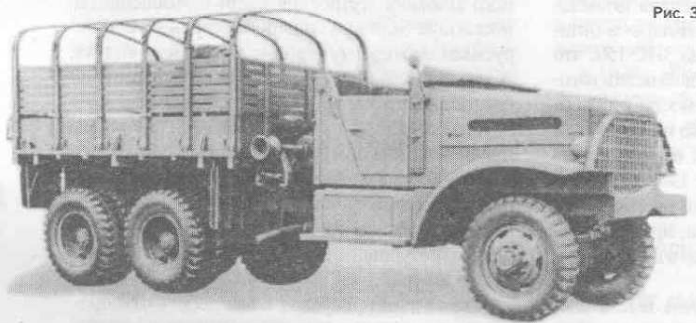


Рис. 3

армейского назначения не получивших в нашей стране развития в предвоенный период, среди которых были бронетранспортёры, автомобили-амфибии и тяжёлые колёсные тягачи. Последние, как правило, использовались в армиях зарубежных государств в качестве средств транспортировки танков к местам боевых действий. Существовавшая долгое время в СССР военная доктрина ведения войны «малой кровью на чужой территории» предусматривала использование танковых армий своим ходом «тремя огнём, сверкая блеском стали», для чего значительная часть бронетанковых войск оснащалась скоростными боевыми колёсно-гусеничными

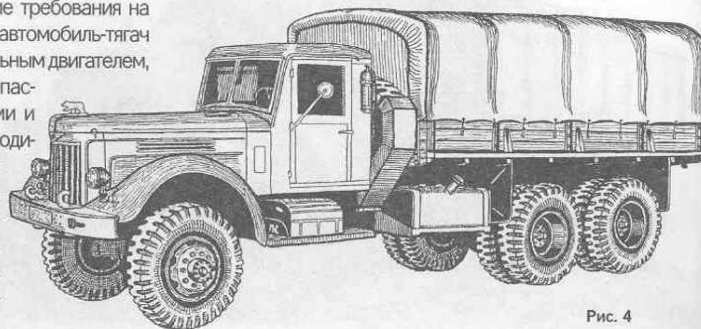


Рис. 4

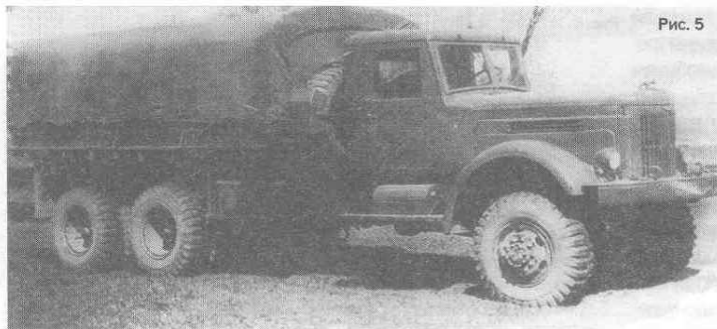


Рис. 5



Рис. 6

денного одновременно осваивать изготовление двигателей, сцеплений, коробок передач, агрегатов шасси, трансмиссий, приводов управления и вести окончательную сборку автомобилей. Всё это ставило ярославских конструкторов в неимоверно жёсткие рамки, как по времени, так и по выбору приемлемых технических решений, сковывало творческую инициативу и ограничивало экспериментальные исследования. Несмотря на все сложности в 1951 г. удалось построить два опытных образца ЯАЗ-214 и провести заводские испытания полноприводных машин (рис. 4, 5 и 6). В соответствии с требованиями технического задания новый автомобиль-тягач должен был буксировать колёсный прицеп по дорогам с твёрдым покрытием общим весом до 50 т, на грунтовых дорогах — 10 т и перевозить в кузове 7 т груза. Для обеспечения необходимых тягово-динамических качеств максимальную мощность серийного 6-цилиндрового двухтактного дизеля увеличили со 165 до 200 л.с. Трансмиссию тягача для реализации полного веса автомобиля в качестве сцепного дополнили передним ведущим мостом с приводом от раздаточной коробки. Если вести речь о нестандартных технических решениях, воплотившихся в конструкции ЯАЗ-214, то в этом вопросе машина оставит далеко позади не только многие отечественные разработки, но и значительную часть зарубежных конструкций. Так, для переднего ведущего моста применили главную передачу, собранную из деталей автомобиля ЗИС-150 — двойной редуктор с парой конических и парой цилиндрических шестерён. Для изменения направления вращения редуктора вал малой цилиндрической шестерни и дифференциал в сборе повернули

на 180° относительно оси редуктора. Соответственно перенесли и пнзда дошипников вала малой цилиндрической шестерни. В качестве шарниров равных угловых скоростей впервые в СССР разработали синхронный дисковый шарнир «Тракта-ЯАЗ». До этого на полноприводных отечественных автомобилях применялись шарниры равных угловых скоростей типа «Бендикс-Вейсс» — узлы, в принципе, достаточно надёжные и долговечные, но очень требовательные к применяемой смазке и «не любившие» перегрузок. В этом случае возникали упругие деформации вилок, и нарушалась кинематика работы. Не стоит забывать, что в этот период в Советском Союзе имелись только два типоразмера шарикового шарнира «Бендикс-Вейсс» — для ГАЗ-64, ГАЗ-67 и грузовых автомобилей ГАЗ-63 и ЗИС-151, которые не соответствовали максимальному крутящему моменту ЯАЗ-214. Пришлось взять за основу более простой в изготовлении и надёжный в работе дисковый шарнир типа «Тракта», менее требовательный к обслуживанию и не так восприимчивый к перегрузкам (их пиковым значениям). Не смотря на кажущуюся простоту дисковые шарниры потребовали длительной доводки по выбору материалов, по термообработке, по механической обработке (иначе возникали задиры и поломки), зато потом их широко использовали не только на ЯАЗ-214 и его потомках (КрАЗ-214, КрАЗ-214Б, КрАЗ-255Б, КрАЗ-260), но и на машинах других заводов: Урал-375, Урал-4320, КамАЗ-4310, КАЗ-4540 и их модификациях.

Интересное техническое решение применили и при создании раздаточной коробки. Для ЯАЗ-214 решили использовать стандартную «раздатку» от автомобилей ЯАЗ-210. А для передачи крутящего момента на передний ведущий мост дополнили её отдельным корпусом с тремя шестернями, передающими усилие от вторичного вала демультипликатора на карданный вал привода переднего ведущего моста (оснащённого карданными шарнирами также от грузовика ЗИС-150). Таким образом не потребовалось разрабатывать новый оригинальный узел и осваивать его производство. К особенностям раздаточной коробки ЯАЗ-214 следует отнести автоматическую храповую реверсивную муфту включения переднего ведущего моста. Как только колёса задних мостов начинали пробуксовывать (относительная пробуксовка составляла 5—7%), привод переднего моста включался автоматически посредством храповой муфты, без участия водителя. Впоследствии подобное устройство (но

выполненное уже на ином техническом уровне) применили конструкторы тракторов при создании минского МТХ-52 и липецкого Т-40А с автоматическим включением переднего ведущего моста.

Кабину и оперение использовали серийные, от автомобилей семейства ЯАЗ-210. По требованию военных изготовили новую сварную облицовку радиатора с вертикальными прутьями упрощённой и более ремонтпригодной конструкции. Несколько изменились боковины кабины, связанные с облицовкой. Деревометаллическая платформа с низкими основными бортами, дополнительными надставными с откидными скамейками, дугами и тентом в основном повторяла стандартную армейскую конструкцию. Два топливных бака по 225 л каждый, два запасных колеса в вертикальном сдвоенном держателе между кабиной и платформой, сдвоенные колёса заднего и промежуточного мостов с шинами повышенной проходимости «Граунд-Трип» соответствовали серийным автомобилям ЯАЗ.

Несколько подробнее стоит рассмотреть конструкцию лебёдки. Тяговая лебёдка, применяемая на ЯАЗ-210А и первых сериях ЯАЗ-210Г, ЯАЗ-210Д имела тяговое усилие 12 т, трос диаметром 21,5 мм и длиной 100 м. Приводилась от коробки отбора через цепную передачу. Установленная позади кабины, лебёдка вместе с площадкой обслуживания и рычагами управления занимала значительную часть монтажной площади рамы и больше соответствовала специфике работы трелёвочного трактора, чем автомобиля-тягача, где лебёдкой пользуются эпизодически. Кроме того, ввиду конструктивных особенностей тяговой лебёдки не всегда было возможно использовать её как средство самовытаскивания, поэтому от такой лебёдки вскоре отказались (хотя на седельных тягачах ЯАЗ-210Д используемых с полуприцепами-тяжеловозами она лишней не была). Для автомобиля ЯАЗ-214 была разработана малогабаритная лебёдка самовытаскивания, тяговое усилие которой ограничили до 8 т, диаметр троса уменьшили до 20,5 мм, а длину троса укоротили до 55 м. Лебёдка устанавливалась под платформой автомобиля, а её привод осуществлялся от коробки отбора мощности через карданную передачу. Управление лебёдкой, за исключением включения кулачковой муфты привода барабана, производилось из кабины водителя. Трос лебёдки выдался назад автомобиля или вперёд вдоль левого лонжерона рамы по оттяжному и поддерживающему роликам. Для увеличения тягового усилия мог использоваться блок, прикладываемый к ЗИП автомобиля.

Проведение намеченного комплекса испытаний не удалось выполнить в полном объёме ввиду выявленных дефектов как технологического, так и конструктивного характера. Длительное время не удавалось довести надёжность форсированного дизельного двигателя до приемлемых показателей.



Рис. 7

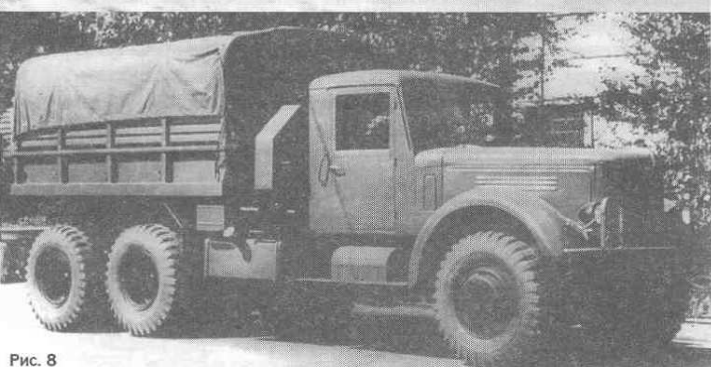


Рис. 8

Требовал доработки передний ведущий мост. Не чётко работала и часто выходила из строя автоматическая храповая муфта включения переднего моста. Не сразу появилась полноценная работоспособная лебёдка самовытаскивания, были проблемы с задней подвеской, велико было усилие на органах управления, а деревометаллическая кабина, заимствованная от ЯАЗ-210, хотя и считалась трёхместной, была тесновата для трёх членов экипажа, особенно в зимнем обмундировании и личном оружии. В то же время опытные образцы ЯАЗ-214 уверенно двигались по пересечённой местности, преодолевали трудные участки дорог. Тяговое усилие, развиваемое на крюке на твёрдом асфальтобетонном покрытии, было сопоставимо с тяговым усилием гусеничных артиллерийских тягачей. Машина оказалась вполне работоспособной, удачной и при выполнении обязательных для любого опытного образца доводочных работ могла стать востребованным автомобилем-тягачём тяжёлого класса. Кстати, забегая вперёд, отметим, что тема такого полноприводного грузовика с колёсной формулой бхб и двускатными задними колёсами не потеряла актуальность и поныне.

Все ведущие производители грузовых автомобилей, в том числе и отечественные КамАЗ, КраЗ, МАЗ имеют в своей производственной программе машины подобного класса, которые нашли свою нишу и пользуются спросом у потребителей. Более того, семейство таких автомобилей постоянно расширяется, и наряду с бортовыми грузовиками выпускаются самосвалы, седельные тягачи, шасси для монтажа специализированных кузовов и оборудования.

Однако, возвращаясь к ЯАЗ-214 образца 1951 г., напомним, что доводочные работы по нему неоправданно затянулись. На Ярославском автозаводе полным ходом шло освоение трёхосных автомобилей семейства ЯАЗ-210, увеличивались объёмы выпуска дизельных силовых агрегатов и о полноприводном ЯАЗ-214 на время забыли. Но дело было не в конструкторах и не в технологах не желавших заниматься доводкой перспективной машины. К чести людей того поколения они не знали слов «не могу», «не хочу», «не получается» — любые заказы выполнялись точно в срок. Просто само Министерство обороны потеряло интерес к новому колёсному тягачу. ЯАЗ-214 в том виде не имел реальных преимуществ перед серийно выпускаемым балластным тягачом ЯАЗ-210Г (рис. 7 и 8), который хотя и не имел переднего ведущего моста, уверенно буксировал тяжеловесные прицепы по дорогам с твёрдым покрытием, а главное легко транспортировал транспортные тележки и установки ракет, ввремя подвозил прицепы с цистернами-заправщиками и другое наземное оборудование по бетонным площадкам стартовых комплексов зарождающихся ракетных войск. Советские танки по-прежнему продолжали двигаться в составе колонн своим ходом, а малочисленные балластные тягачи с прицепами-тяжеловозами входили лишь в состав ремонтно-эвакуационных подразделений и сборных пунктов повреждённой техники, наибольшая нагрузка на которые приходилась только в период активных боевых действий. Негативный отпечаток на создание ЯАЗ-214 наложил и опыт войсковой эксплуатации ЗИС-151, обладавшего крайне низкой проходимостью по причине установки сдвоенных колёс задних ведущих мостов. Вдобавок ко всему велось создание новых систем вооружения с увеличивающимся весом, в частности разрабатывался комплекс подвижных средств вооружения инженерных войск, для которых необходимо было иметь высокопроходимую транспортную базу.

К середине 1950-х гг. Главным автотракторным управлением Министерства обороны в основном были разработаны системы развития и оснащения

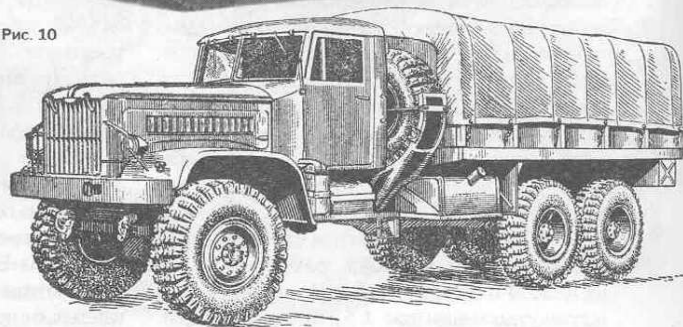
военной автомобильной техники Вооружённых Сил; обоснованы требования к военным автомобилям нового поколения; обобщён опыт создания и эксплуатации армейских машин; появилась концепция так называемого «многоцелевого автомобиля». Такие машины должны были не только выполнять транспортные функции, но и совместно с другими видами военной техники решать единую боевую задачу, нести на себе отдельные системы вооружения или военной техники, а также входить в штатный состав боевых подразделений для выполнения конкретных функциональных обязанностей. Были разработаны новые основные тактико-технические требования к многоцелевым автомобилям, определяющие предельные осевые нагрузки, габаритные размеры, весовые параметры, транспортные характеристики для возможности перевозки машин же-

лезнодорожным, морским и воздушным транспортом, значения оперативно-тактической подвижности (максимальная скорость, проходимость по местности, запас хода, преодоление естественных и искусственных препятствий — рвов, окопов, бродов, воронок, траншей и т.д.), надёжность, безотказность, возможность технического обслуживания и ремонта в полевых условиях с минимальным использованием специального оборудования). Всем этим требованиям должен был соответствовать и коренным образом переработанный многоцелевой автомобиль ЯАЗ-214.

Новый главный конструктор ЯАЗа Александр Александрович Малышев (В.В.Осепчугов с 1952 г. был назначен главным конструктором нового Львовского автобусного завода) основательно пересмотрел конструкцию полноприводного автомобиля-тягача, которая могла бы отвечать предъявленным требованиям военных автомобилистов. Изменённый ЯАЗ-214 (рис. 9 и 10) получил форсированный дизельный двигатель ЯАЗ-206Б (рис. 11 и 12) максимальной мощностью 205 л.с. при 2000 об/мин коленчатого вала. Повышение мощности было достигнуто за счёт установки насос-форсунок модели Ленкарз-80-AP-21 с увеличенной подачей топлива, а также изменением фаз впрыска топлива. В виде более напряжённого температурного режима, характерного для форсированного двигателя, увеличили зазоры между гильзой и поршнем, одновременно изменив их конструкцию. Для того, чтобы двигатель нормально работал на крутых подъёмах, спусках и косогорах установили глубокий масляный поддон и масляный насос изменённой конструкции. На двигателе применили новые воздушные фильтры центробежно-контактного типа, снабжённые системой отсоса пыли, основанной на действии диффузора, использующего энергию отработанных газов в выпускной трубе. Такие фильтры более эффективно очищали засасываемый в цилиндры двигателя воздух при движении машины по пыльным дорогам, тем самым, увеличивая долговечность двигателя.



Рис. 10



Для более интенсивного охлаждения масла число секций масляного радиатора (водомаляного теплообменника) увеличили с 12 до 16, установили новый радиатор системы охлаждения, также получивший увеличенную поверхность охлаждения, причём дополнили его горизонтальными жалюзи с прогрессивным открываем трёх секций. Открывались такие жалюзи посекционно вниз, а закрывались в обратном порядке для того, чтобы поток воздуха равномерно распределялся по высоте радиатора, предохраняя его нижнюю часть от переохлаждения. Несмотря на то, что крутящий момент возрос с 70,5 до 78 кгм, муфту сцепления и коробку перемены передач оставили практически без изменений, посчитав их надёжность достаточной для передачи увеличенного крутящего момента. Правда, для снижения усилий привод включения сцепления дополнили сервопружиной, а у коробки передач изменили механизм переключения, избавившись от ручного фиксатора включения передач заднего хода. В раздаточной коробке храповую реверсивную муфту для автоматического включения переднего ведущего моста заменили простой и надёжной в эксплуатации зубчатой муфтой с ручным управлением рычагом из кабины водителя. Как правило, все авторы при описании конструкции ЯАЗ-214 обязательно отмечают характерную особенность раздаточной коробки этого автомобиля, связанную с наличием блокируемого межосевого дифференциала между колёсами среднего и заднего мостов, и в тоже время жёсткое бездифференциальное подключение переднего ведущего моста, относя это обстоятельство к недостаткам машины, ссылаясь на необходимость сохранения унификации узла с автомобилями семейства бх4. Безусловно, использование раздаточной коробки ЯАЗ-210 являлось вынужденной мерой, но так ли плоха оказалась на практике такая схема трансмиссии. Когда ЯАЗ-214 движется по дороге удовлетворительного качества с включённым передним мостом и разблокированным дифференциалом привода среднего и задне-

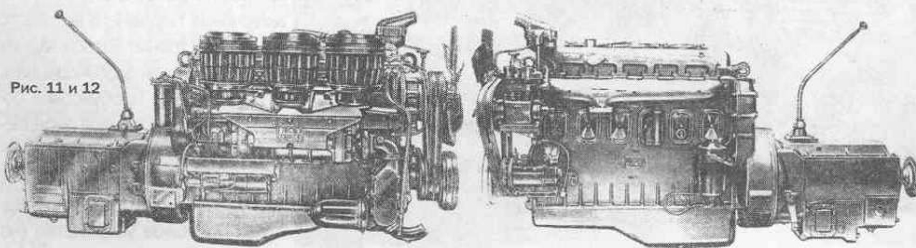


Рис. 11 и 12

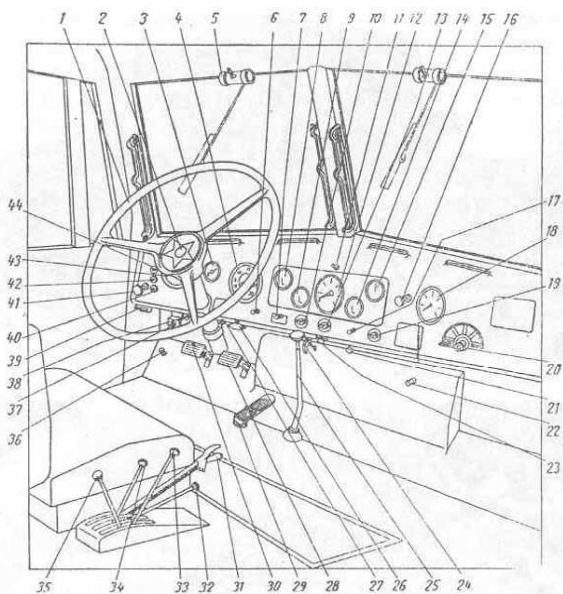


Рис. 13. Приборы и органы управления автомобилем ЯАЗ-214

1 — рулевое колесо; 2 — кнопка звукового сигнала; 3 — масляный манометр; 4 — тахометр; 5 — стеклоочиститель; 6 — кнопка «Стоп» (белого цвета); 7 — кнопка «Стоп» (красного цвета); 8 — указатель температуры воды; 9 — указатель уровня топлива в левом баке; 10 — ручка переключателя света приборов и плафона; 11 — ручка переключателя указателей поворота; 12 — спидометр; 13 — ручка переключателя приборов и электродвигателя лампового пускового подогревателя; 14 — указатель уровня топлива в правом баке; 15 — амперметр; 16 — ручка переключателя света фар; 17 — воздушный манометр; 18 — ручка переключателя электродвигателя вентилятора обдува ветровых стекол; 19 — ручка переключателя электродвигателя вентилятора обдува ветровых стекол; 20 — ручка переключателя электродвигателя вентилятора обдува ветровых стекол; 21 — ручка переключателя электродвигателя вентилятора обдува ветровых стекол; 22 — кнопка калийного воспламенителя безлампового пускового подогревателя; 23 — штепсельная розетка переносной лампы; 24 — ручка центрального управления подачей топлива; 25 — рычаг переключения коробки передач; 26 — крайник лючения пневматического усилителя рулевого механизма; 27 и 28 — вентили стеклоочистителей; 29 — педаль ножного тормоза; 30 — педаль подачи топлива; 31 — педаль сцепления; 32 — рычаг ручного тормоза; 33 — рычаг включения переднего ведущего моста; 34 — рычаг управления раздаточной коробкой; 35 — рычаг включения межосевого дифференциала; 36 — рычаг включения коробки отбора мощности на лебедку; 37 — ножной переключатель света; 38 — кнопка выключателя стартера; 39 — ручка управления жалюзи радиатора; 40 — выключатель индукционной катушки электрофакельного пускового подогревателя; 41 — ручка пускового подкачивающего насоса; 42 — выключатель контрольной лампы аварийного давления масла; 43 — воздушный манометр; 44 — контрольная лампа аварийного давления масла.

го мостов, то крутящий момент распределяется между колёсами задней тележки, т.е. трансмиссия автомобиля работает точно так же, как на обычном транспортном автомобиле колёсной формулы 6x4 (ЯАЗ-210, ЯАЗ-219, КрАЗ-257, КрАЗ-250, КамАЗ-5320, ЗИЛ-133 и т.д.). На трёхосном автомобиле с полным приводом крутящий момент либо передаётся на все колёса задней тележки (ЗИС-151, ЗИЛ-157, ЗИЛ-131), либо циркулирует через межосевой дифференциал между передним мостом и мостами задней тележки (Урал-375Д, Урал-4320, КамАЗ-4310, КрАЗ-260). Полной дифференциальной связи всё равно не получается, поскольку средний и задний мосты кинематически жёстко соединены между собой. Симметричный межосевой дифференциал между средним и задним ведущими мостами с пневматическим приводом управления пытались использовать на опытном полноприводном НАМИ-020 (прототипе будущего Урал-375), но считали такую конструкцию излишне сложной и на серийных машинах больше к ней не возвращались. При движении ЯАЗ-214 в сложных дорожных условиях, когда тяговое усилие требуется на всех колёсах, водитель блокирует межосевой дифференциал, а если этого не достаточно, то включает привод на передний ведущий мост. Возможно и сочетание включенного переднего моста и разблокированного межосевого дифференциала (в зависимости от дорожных условий). Кстати, постоянно включенный передний мост на ЯАЗ-214 при движении с полной нагрузкой по шоссе, как показали результаты проведенных в НИИ-21 испытания, вопреки распространённому мнению, давал экономию топлива 4–6%. Вообще, нужно заметить, что раздаточная коробка ЯАЗ-214 оказалась узлом достаточно надёжным, простым и долговечным, особых проблем в эксплуатации не доставляла и последовательно переходила без принципиальных изменений от модели к модели: КрАЗ-214, КрАЗ-214Б, КрАЗ-255Б, КрАЗ-255Б1, закончив свою биографию в конце 90-х гг.

прошлого века.

Ведущие мосты, в сравнении с ЯАЗ-214 образца 1951 г., в целом тоже оставили без изменений, но в связи с однооскатной ошиновкой колёс пришлось изменить ступичные узлы. Любопытно, что на опытных образцах 1955 г. (рис. 9) применили дисковые колёса с 18-слойными шинами увеличенного размера 15,00-20 модели Я-90, разработанные на Ярославском шинном заводе. Такие шины работали с низким давлением (давление в шинах передних колёс 1,8 кг/см², задних — 3,2 кг/см²), системы регулирования давления воздуха в шинах не имели, но обладали рисунком протектора реверсивного типа «прямая расчленённая ёлка» с развитыми грунтозацепами и воспринимали максимальную нагрузку 3500 кг. Такими же колёсами оснащались и опытные образцы созданного в Минске полноприводного двухосного автомобиля МАЗ-502. Однако вскоре конструкторы МАЗа отказались от колёс дискового типа и разработали новую конструкцию бездискового колеса, сохранив шины Я-90. Для облегчения монтажа и демонтажа шин обод колеса сделали разъемным

из трёх секторов (тоже вся конструкция, не встречавшаяся на других советских автомобилях). Соответственно изменились и ступицы колёс. Поскольку конструктивно автомобили МАЗ и ЯАЗ были близки, в целях унификации бездисковые колёса и новые ступицы с шестью спицами автомобиля МАЗ-502 использовали на трёхосном ЯАЗ-214.

Рама ЯАЗ-214 была выполнена из стандартных прокатных швеллеров с пятью штампованными поперечинами. Спереди и сзади устанавливались буксирные приборы. А поскольку высота уровня рамы над дорогой получилась большой (более 1 м), для того, чтобы снизить ось буксирных приборов до расстояния 860 мм от поверхности дороги, использовали специальные понижающие поперечины, крепившиеся на болтах снизу рамы, в которых располагались передний и задний буксирные крюки «фаркопов». Сзади на раме, как и полагается армейским автомобилям, закрепили два буфера. Модернизировали подвеску: переднюю с рычажными амортизаторами и концами рессор, заделанными в резиновые подушки, основательно усилили, а заднюю, в отличие от ЯАЗ-210 полностью переработали. Толкающие усилия и реактивные моменты воспринимались системой из шести реактивных штанг, а концы задних рессор свободно скользили по на-

кладкам на среднем и заднем мостах. Такая подвеска, лучше приспособленная к преодолению неровностей дороги, перешла на семейство ЯАЗ-210, а затем и ЯАЗ-219, с успехом служит и поныне на автомобилях КрАЗ.

Большое внимание конструкторы уделили вопросу облегчения управления автомобилем. Действительно, поворачивать руль машины полной массой почти 20 т (19570 кг) при маневрировании на мягком грунте мог только физически крепкий человек с начатенными мышцами. Гидроусилители в то время широкого распространения ещё не получили (из серийных машин гидроусилитель имел лишь карьерный самосвал МАЗ-525), считались излишне сложными, капризными, требовали качественных уплотнений, прочных рукавов высокого давления, высокой культуры изготовления и эксплуатации. Ещё в довоенный период конструкторы ЯАЗа присматривались к пневматическим усилителям «Бендикс-Вестингауз», применяемым в США и Англии в 1930-е гг. Такие изделия могли быть идеальными для производимых в Ярославле троллейбусов, поскольку дополнительный источник энергии не требовался, а пневмопривод уже использовался для рабочей тормозной системы. Освоить выпуск пневмоусилителей до войны так и не удалось, но при проектировании ЯАЗ-214 снова о нём вспомнили. Выбор пневматического усилителя руля в первую очередь определялся наличием на автомобиле сжатого воздуха для пневмопривода тормозов, который можно было использовать и в усилителе руля. Конструктивно пневмоусилитель состоял из трёх отдельных механизмов: крана управления, силового пневмо-



Рис. 14

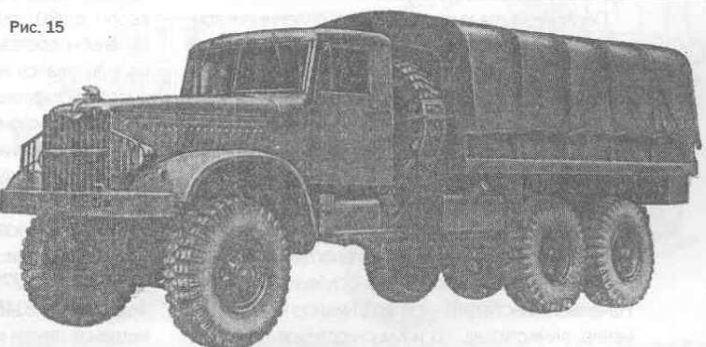


Рис. 15



цилиндра двухстороннего действия и следящей рычажной системы, установленной на валу сектора руля. Хотя пневматический усилитель рулевого управления («пшикалка», как называли её водители) не был лишён недостатков из-за сжимаемости воздуха, его относительно низкого давления и соответственно требуемого большого расхода сервоклапана (рулевое управление с пневмоусилителем имело низкую чувствительность, большие люфты в управлении и «мёртвые зоны», а отсюда — неустойчивость работы, автоколебания, быстрый износ и нарастание зазоров из-за плохой смазки. В мороз конденсат воздуха замерзал и пневмоусилитель отказывался работать), но управление автомобилем он всё же облегчал, да и по технологическим соображениям это было единственное приемлемое решение. С освоением семейств ЯАЗ-219 пневмоусилителями стали оснащать и эти машины, а впоследствии и КрАЗ-256, КрАЗ-257, КрАЗ-258 вплоть до начала 1970-х гг.

Кабину автомобиля хотя и расширили, сделав полноценную трёхместную конструкцию (рис. 13), но по-прежнему оставили деревометаллической, с деревянным каркасом и металлической обшивкой. Соответственно изменились капот, его съёмные боковины и крылья. Облицовку радиатора и защитные ограждения фар по требованию военных выполнили сварными из прочной металлической полосы. Так машина получила новый запоминающийся облик, перешедший затем на последующие модели ЯАЗов и КрАЗов, и просуществовавший на кремленгуском конвейере почти до конца XX в. Грузовую платформу сделали цельнометаллической (также впервые в отечественном машиностроении) с откидным задним бортом, решётчатыми съёмными бортами с откидными боковыми скамейками, дугами и тентом. В задней части крепились два вместительных инструментальных ящика для возимого ЗИП, имелись крепления для лома и лопаты, а в полу платформы располагался люк для доступа к лебёдке. Сама лебёдка с тяговым усилием 12т и тросом длиной 55 м размещалась под платформой в средней части рамы и приводилась от коробки отбора мощности посредством карданного вала. Электрооборудование напряжением 12В включало генератор постоянного тока Г8 мощностью 500Вт и четыре аккумуляторные батареи, расположенные попарно на левой и правой подножках автомобиля. На подножках крепились также кронштейны для каннisters ёмкостью 20 л каждая.

Первые опытные образцы, изготовленные в конце 1955 г., имели гнутые крылья упрощённой формы и боковины капота несколько изменённой конструкции. Первую опытно-промышленную партию ЯАЗ-214 из 16 машин собрали в 1956 г. В следующем, 1957 г., изготовили 232 автомобиля, а в 1958 г. — 389 шт. ЯАЗ-214 (рис. 14, 15 и 16).

Автомобили прошли полный цикл всесторонних испытаний, в том числе и на полигоне 21 Научно-исследовательского и испытательного автотракторного института в г. Бронницы Московской области. Начальник института — генерал-майор Ф.Ф.Петроченко, заместитель по научно-исследовательской работе — полковник Г.Н.Базыленко. Непосредственно проведением испытаний руководил зам. начальника института по испытательной работе генерал-майор С.Д.Давидович. Испытания ЯАЗ-214 на различных дорогах и по бездорожью выявили весьма высокий уровень его проходимости. Автомобиль снаряжённой массой 12300 кг перевозил 7000 кг груза в кузове и мог уверенно буксировать 10-тонный прицеп по любым дорогам и бездорожью, а на дорогах с твёрдым покрытием максимальный вес буксируемого прицепа мог составлять 50 т. ЯАЗ-214 двигался по снежной целине глубиной 0,6 м, преодолевая отдельные участки с глубиной снеж-

ного покрова до 1 м, не терял подвижности на сыпучем песке, мокрой глине, луговине, грязных просёлочных дорогах с глубокой колеёй, мог проходить по размошей пашне, болотистой местности, преодолевал кюветы глубиной до 0,85 м, 30-градусные подъёмы, неширокие реки глубиной до 1 м. Наибольшая скорость с полной нагрузкой составляла 55 км/ч, контрольный расход топлива при движении по шоссе с полной нагрузкой без прицепа — 70 л на 100 км, запас хода на одной заправке — 650 км.

Автомобиль с габаритами (длина — 8530 мм, ширина — 2700 мм, высота по кабине — 2880 мм, по тенту — 3170 мм) имел колёсную базу 5300 мм (от передней оси до оси балансира задней тележки) и базу задней тележки — 1400 мм, минимальный радиус поворота по колее передних колёс — 13 м, по крылу автомобиля — 14 м. Военные испытатели отмечали

высокие геометрические показатели проходимости: угол въезда передний 52° , угол въезда задний — 35° , наименьший дорожный просвет под балками задних мостов — 360 мм, под передним мостом — 380 мм, что давало автомобилю неплохие преимущества при движении по бездорожью и пересечённой местности. Правда, отмечалась и большая грузочувствительная высота платформы — 1650 мм, но на машине подобного класса с этим приходилось мириться. Автомобиль мог использоваться как для буксировки тяжёлых систем вооружения и военной техники, так и для монтажа оборудования специального назначения на собственном шасси. Кстати, почти одновременно с базовым автомобилем появилась в 1956 г. и его первая модификация ЯАЗ-214-Ш7 с закрытым кузовом с регулируемой температурой для размещения станции РЛС зенитно-ракетного комплекса (рис. 17). Ещё раньше, в 1952 г. началось проектирование мобильного ракетного комплекса тактического назначения «Коршун» с использованием шасси ЯАЗ-214. Его неуправляемая ракета ЗР7 имела однокамерный жидкостный реактивный двигатель и осколочно-фугасную боевую часть весом от 80 до 150 кг. Максимальная дальность стрельбы составляла 55 км. В качестве горючего использовался керосин, а окислителя — азотная кислота. Стартовый вес ракеты — 455 кг. Пусковая установка ракетного комплекса «Коршун» (индекс 2Г15) размещалась на шасси автомобиля ЯАЗ-214 (габаритные размеры пусковой установки в транспортном положении: длина — 9815 мм, ширина — 2700 мм, высота — 3550 мм), имела полный вес 18145 кг. Пакет направляющих для размещения шести реактивных снарядов (ракета ЗР7) сварной конструкции устанавливался на раме автомобиля на специальном основании и мог подниматься на угол 52° , угол горизонтального наведения составлял 6° . Ракетный комплекс «Коршун» был принят на вооружение в 1957 г. В том же году была изготовлена первая опытно-промышленная партия пусковых установок 2Г15, а уже 7 ноября они участвовали в военном параде на Красной площади в Москве. Из-за неудовлетворительной точности стрельбы и сложностей с использованием жидкостных ракет в войсковой эк-

Рис. 17

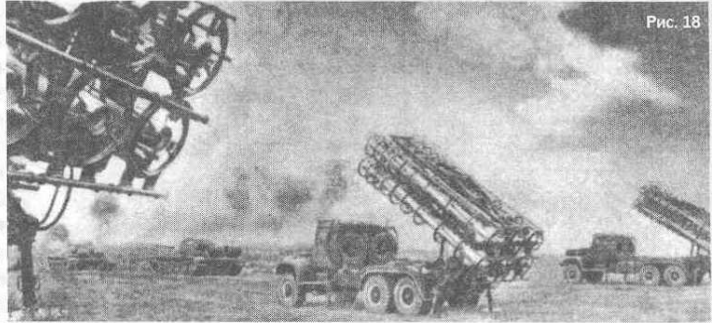


Рис. 18

Рис. 19



Рис. 20



сплутации выпуск комплекса «Жоршун» вскоре был прекращён, но он ещё длительное время находился на вооружении сухопутных войск (рис. 18 и 19).

В 1957 г. началась разработка армейских экскаваторов-кранов на Калининском экскаваторном заводе по заказу инженерных войск (рис. 20 и 21). В качестве базы использовалась поворотная часть нового в то время пневмоколёсного экскаватора Э-302 (освоенного сразу на двух заводах: Ленинградском и Калининском), смонтированная на шасси автомобиля ЯАЗ-214. Военной экскаватор получил марку Э-305 и мог использоваться в армии для сооружения фортификационных укреплений, про-

ис. 22



изводства всевозможных работ в лёгких и тяжёлых грунтах при разработке карьеров, возведении насыпей, рытье котлованов, траншей, канав, при погрузке и разгрузке различных грузов. Основное рабочее оборудование состояло из стрелы, рукояти и ковша ёмкостью 0,4 м³, путём перестановки которых можно было получать оборудование прямой и обратной лопаты. Кроме того, экскаватор имел и крановое оборудование максимальной грузоподъёмностью 5 т. Привод рабочего оборудования тросовый, в качестве силовой установки использовался дизельный двигатель Д-48ЛС от трактора «Беларусь». Для монтажа экскаватора продольные балки рамы были укорочены в задней части и дополнительно усилены поперечными траверсами. Для разгрузки задних рессор при работе экскаватора устанавливались стабилизаторы. Габаритные размеры экскаватора: длина — 10250 мм, ширина — 2700 мм, высота — 4230 мм. Вес экскаватора с рабочим оборудованием 17500 кг. В 1958 г. началось мелкосерийное производство Э-305, который после модернизации в 1960 г. получил марку Э-305 А и выпускался уже на шасси КраЗ-214 (позже КраЗ-214Б).

Некоторое количество ЯАЗ-214 поступило для создания других средств инженерного вооружения — понтонно-мостового парка ПМП и тяжёлого механизированного колеяного моста ТММ, но доводочные работы с этими изделиями затянулись и дальнейшие разработки велись уже на кременчугском шасси.

Широкое применение ЯАЗ-214 нашли в Войсках стратегического назначения в качестве штатных средств буксировки заправщиков ракет и транспортировки наземного технологического оборудования. Проходили испытания по использованию автомобилей в качестве артиллерийских тягачей для буксировки систем большого калибра. Ввиду незначительных объёмов производства (всего было изготовлено 1265 автомобилей) ЯАЗ-214 не получил должного распространения во всех родах войск, хотя в незначительных количествах всё же использовался в ВВС, ВМФ, ПВО и даже в гражданском воздушном флоте для буксировки тяжёлых пассажирских авиалайнеров (рис. 22).

В гражданские организации машина, за редким исключением, почти не поступала. Так по заказу

Министерства связи СССР в октябре 1959 г. был построен опытный образец самоходной машины МЗС-13 для погружения в грунт винтовых свай и анкеров, выполненный на шасси ЯАЗ-214. Ещё несколько автомобилей проходили опытную эксплуатацию в качестве лесовозов в Министерстве лесной промышленности и использовались для установки технологического оборудования нефтегазовой промышленности. Конечно, это были единичные экземпляры, а народному хозяйству и армии требовались десятки тысяч ЯАЗ-214, освоить которые Ярославский автозавод не мог.

В ходе войсковой эксплуатации первых партий автомобилями стали выявляться некоторые дефекты по долговечности основных узлов и агрегатов, которые хотя и не носили принципиального характера, но требовали проведения определённых мероприятий по дальнейшему повышению надёжности. Кстати, военное представительство № 270 на ЯАЗе тщательно проверяло качество сборки каждого поступающего в войска автомобиля. Если техническая приёмка дизельных двигателей проводилась методом партионно-выборочного контроля, то автомобили полностью проходили через руки военных представителей. Уже в 1957 г. на ЯАЗ-214 начали устанавливать модернизированные двигатели ЯАЗ-М206Б с улучшенными эксплуатационными показателями. Требовалось усовершенствовать конструкцию переднего ведущего моста и задней подвески.

Помимо текущей модернизации ЯАЗ-214 в 1957 г. начались опытно-конструкторские работы по созданию перспективного полноприводного автомобиля ЯАЗ-230 нового семейства (рис. 23). Новый вездеход, как и автомобили ЯАЗ-226, предполагалось оснастить дизельным двигателем с петлевой продувкой, трансмиссией с проходным задним мостом и раздаточной коробкой с отключаемым передним мостом и межосевым дифференциалом. Планировалась модернизация ведущих мостов, применение системы регулирования давления воздуха в шинах, использование унифицированной цельнометаллической кабины типа ЗИЛ-130 и нового современного форм оперения. Ставился вопрос по увеличению глубины преодолеваемого брода, сокращению объёмов технического обслуживания, увеличению гарантийного пробега автомобиля и нарботке на отказ. Рассматривались мероприятия по облегчению управления автомобилем путём внедрения пневмо- и электроприводов, гидравлического усилителя рулевого управления, гидравлического подъёмника запасных колёс. Планы по созданию нового полноприводного грузовика ЯАЗ-230 были весьма обширны, но задача производства трёхосных автомобилей на Кременчугский автозавод не позволила довести до конца эту интересную работу. Уже на КраЗе дальнейшие усилия в этом направлении продолжались и привели в конечном итоге к созданию современного многоцелевого автомобиля КраЗ-260.

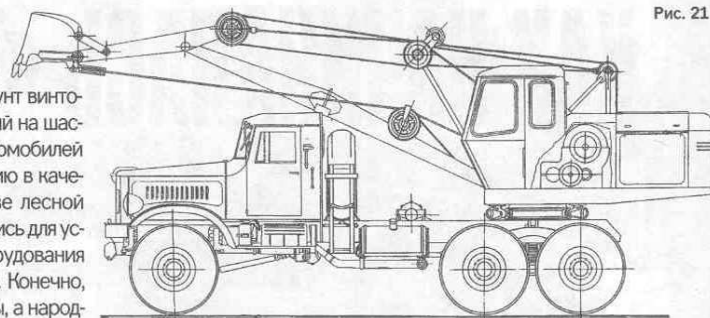


Рис. 21

В 1959 г. выпустили последние 618 машин ЯАЗ-214 (хотя по данным Министерства автомобильной и тракторной промышленности все они числятся уже за КраЗом, что, в общем-то, маловероятно), а их выпуск был полностью переведен в г. Кременчуг. Внешний облик ЯАЗ-214 (которому в 2006 г. исполняется 50 лет) и сегодня легко узнаваем в тысячах сохранившихся автомобилях КраЗ. За прошедшие полвека он не сильно изменился и практически не устарел, напоминая нам о ярославских корнях этого удивительного, многими любимого автомобиля. Кстати, Постановлением Правительства Российской Федерации от 11 сентября 1998 г. № 1091 «О снятии с вооружения (снабжения) Вооружённых Сил Российской Федерации образцов военной автомобильной техники», подписанного Председателем Правительства РФ В.С. Черномырдиным, в перечне образцов под пунктом 6 читаем: «Автомобиль ЯАЗ-214», значит, жива о нём память не только у любителей отечественной автомобильной техники, но и у руководства Министерства обороны и Российского Правительства. Славно, видимо, послужил Отечеству легендарный ЯАЗ-214, если 42 года находился в боевом строю.

PS. Автор выражает сердечную признательность за оказанную помощь при работе над статьёй главному конструктору ОАО «Автодизель» Юрию Григорьевичу Субботину, начальнику Представительства заказчика № 270 Виктору Анатольевичу Данилову, а также Евгению Игнатьевичу Прочко, Михаилу Владимировичу Соколову, Александру Васильевичу Говорухе и Андрею Борисовичу Крылову.

Рис. 23

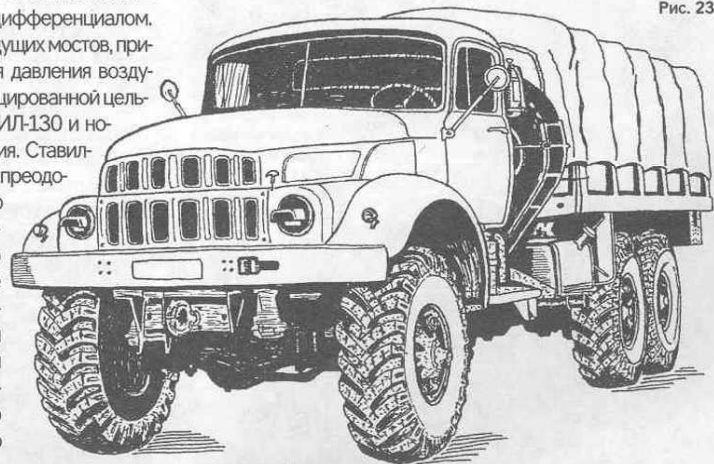


Рис. 24

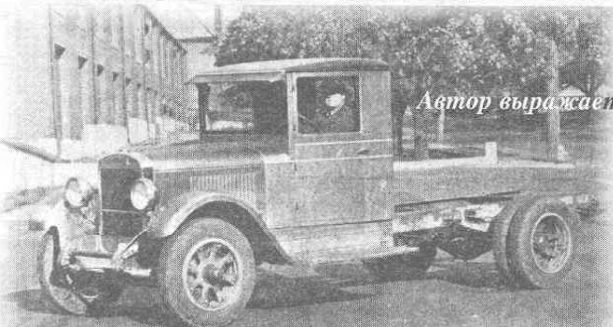
КАК НАЧИНАЛАСЬ «ТРЕХТОНКА»



Михаил СОКОЛОВ (г. Барнаул)

Фото и иллюстрации из архива автора

Автор выражает благодарность Е.Прочко за высказанные замечания



Таким был Autocar SA в Соединённых Штатах. Один из вариантов 1929 г.



Своеобразно выглядят знакомые очертания в сочетании с дисковыми колёсами для нас тогда бездисковыми колёсами

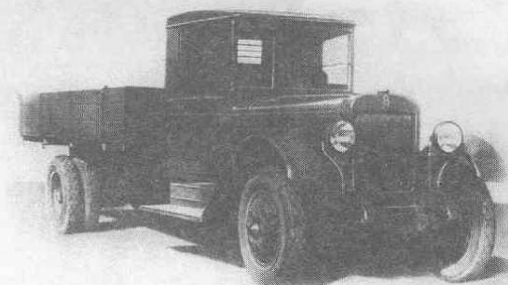


Один из доставленных в СССР Autocar с литерами «А» на колпаках ступиц и заокееанской резиной

Проверка Autocar на советских дорогах. Сзади - сопровождающий его для сравнения АМО-Ф15. 1929-1930 гг.



Вскоре изготовленные из американских комплектующих Autocar'ы уже носили вертикальный значок «АМО» на радиаторе. 1930 г.



Бортовой АМО-2 с удлиненной колёсной базой. 1930 г.

Чем больше времени тот или иной автомобиль остаётся на конвейере, тем, большую известность и популярность он приобретает. И это естественно, ведь неудачная модель не может долго находиться в производстве. Кто не знает знаменитую на весь мир «трёхтонку» ЗИС-5? О ней написаны тома и ходят легенды. Однако, история её появления в нашей стране, основательно подзабывая,

также заслуживает внимания.

Уже в середине 1920-х гг. было ясно, что московский автозавод АМО, полукустарный и маломощный в ту пору, выпускавший уже изрядно устаревший FIAT-15ter нуждается в коренной реконструкции. Среди проектов первоначально рассматривался вариант, ориентированный на немецкое автомобилестроение. Однако к концу 1928 г. произошла смена ориентиров – приоритет был отдан американцам.

О реконструкции завода, шедшей долго и трудно, написано немало. Поэтому остановимся подробнее на выборе конструкции прототипа. Надо думать, что основную роль в этом сыграл тогдашний председатель автотреста М.Л. Сорокин (назначен осенью 1927 г.), до революции некоторое время живший в Америке. В 1928 г. он снова находился в Соединённых Штатах (тогда – С.А.С.Ш.) в главе правительственной комиссии по изучению моделей американских автозаводов. Среди грузовиков различных фирм, подробно осмотренных комиссией, Сорокин остановил свой выбор на модели одного из заокеанских автокорифеев того времени – «The Autocar».

Грузовики этой фирмы успешно использовались во время первой мировой войны для различных военных целей канадской армией. В 1920-е гг. благодаря своей высокой надёжности, выносливости и проходимости они получили распространение среди многих транспортных и, особенно, дорожно-строительных компаний.

Модель SA, которой заинтересовалась комиссия в главе с Сорокиным, в разных модификациях имела грузоподъёмность от 2 до 2,5 т и два варианта колёсной базы – 3810 и 4419,6 мм, отличавшихся друг от друга длиной рамы и карданным валом. Прямая рама шириной 864 мм имела сечение 5x76x177,8 мм, а её лонжероны соединялись четырьмя глубокими поперечинами.

Силовой агрегат, подвешенный на раме в трёх точках, состоял из 6-цилиндрового мотора, многодискового сцепления и коробки передач, соединённых в одно целое. Блок цилиндров представлял собой чугунную отливку с картером коленчатого вала на семи коренных подшипниках и со съёмной головкой. Диаметр цилиндра и ход поршня равнялись соответственно 95,25 и 114,3 мм (знакомая цифра, не правда ли, хотя минуло три четверти века!). Номинальная мощность двигателя объёмом 4,88 л со степенью сжатия 4,55 составляла 60 л.с. при 2400 об/мин, а максимальная – 66 л.с. Мотор снабжался магнето или бобиной с прерывателем-распределителем, стартером и динамо. Система смазки представляла собой разбрызгивание масла, поступающего под давлением от масляного насоса. Водяное охлаж-

дение происходило посредством центробежного насоса. КПШ имела четыре передачи вперёд и одну назад. К ней уже тогда крепился редуктор, позволявший использовать КПШ для специальных целей: пожарных насосов, опрокидывания кузова и т.д. На машине устанавливался задний мост с передаточным числом 6,3. Крутящий момент к нему передавался двумя карданными валами с промежуточной опорой.

Рулевое управление располагалось под углом в 47 градусов и отступало на 265 мм влево от центра машины. Колея передних колёс равнялась 1524 мм, задних – 1676 мм. Передние рессоры состояли из 11 листов, задние – из 9 листов большего сечения, плюс дополнительные 5-листовые подпрессорники (для нагрузки, близкой или превышающей номинальную). Автомобиль снабжался передними гидравлическими и задними механическими тормозами. Предлагались варианты, как с дисковыми, так и с бездисковыми колёсами на шинах размером 34x7 дюймов. Общая масса автомобиля с грузом 2 т достигала 4900 кг. Максимальная скорость нагруженной машины в средних дорожных условиях составляла 55 км/ч, а на 7-процентном подъёме – 25 км/ч. Более лёгкие модификации Autocar'a развивали до 70 км/ч.

Комиссия в своем отзыве особо отметила тот факт, что «резвость и гибкость мотора, работающего с одинаковой плавностью в пределах от своего минимума до максимума, делает машину пригодной для самых различных целей».

Как описывалось уже многими авторами, фирма Autocar не изготавливала автомобиль полностью, а лишь собирала его из узлов и деталей, производимых другими предприятиями по её чертежам или техническим условиям. Двигатели поставлял завод Hercules, сцепления – Long, коробки передач – Brown-Lipe, рулевые механизмы – Ross, карданные валы и шарниры – Spicer, передние и задние оси – Timken, колеса – Budd, рамы – Parshee, гидравлические тормоза – Lockheed. Изготовление остальных комплектующих и сборка машин осуществлялись самим Autocar. Видимо и это обстоятельство в числе других, явилось не последним для практически полного замалчивания в последствии Autocar'a, как прототипа ЗИС-5.

Так или иначе, но именно М.Л. Сорокин принял решение о покупке для производства на АМО этого грузовика, приобрёл экземпляр автомобиля и доставил его в Москву. По началу выбор модели Autocar SA на заводе был признан не самым удачным, однако пробная эксплуатация образцов машин в различных дорожных условиях красноречиво свидетельствовала о его правильности. Вскоре машина была утверждена к производству.

Для всесторонних испытаний автомобиля на дорогах нашей страны и ознакомления со спецификой его производства в США были закуплены 2000 комплектов деталей. Пока шла реконструкция, а фактически – строительство нового завода, на АМО параллельно с выпуском последних АМО-Ф15 началась сборка Autocar'ов из этих комплектов. Таким машинам был при-



Audi TT 3.2 Quattro (Российская премьера)



Chevrolet Epica (Российская премьера)



Ford «Столичный» Самолет-НН



BAZ A079-14 Эталон



Chevrolet Niva Trofi



GAZ-2310 «Соболь» с новой облицовкой радиатора



Автобус городской BAZ A412 Эталон



Citroen C-SportLounge (концепт-кар)



GAZ-2332 (перспективная модель)



Троллейбус Белкоммунмаш-33300А



Derways-313150 «Аврора»



Пожарный АПП-1 на шасси ГАЗ-33093 «Валдай»



BMW Z4 (Российская премьера)



Купе-концепт-кар Ford Concept Car (Российская премьера)



Тигр 2



Cadillac Escalade (Российская премьера)



Ford Focus (концепт-кар)



Honda EXL (концепт-кар)

Infiniti Coupe (концепт-кар)



КамАЗ-4238 «Аврора»



MAP3-42191-01



Jaguar XKR Coupe (Российская премьера)



KIA Carens (Российская премьера)



MA3-103 «Школьный» (Самолтор-НН)



Jeep Compass (Российская премьера)



KIA Sorento (концепт-кар)

MA3-206 (премьера)



Пожарная цистерна АЦ-3,2-40 на шасси КамАЗ-4308



Lexus LS460L (Европейская премьера)

MA3-631019 Евро 4 (премьера)



КамАЗ-5460-046-22 «Стайер» (премьера)



MA3-5293



Mazda 3mp3 (Российская премьера)

8-тонный самосвал КамАЗ-43255



MAP3-5277



Mazda CX-7 (Российская премьера)



Автомобили 1979 года – Simca Chrysler/Talbot Horizon, Fiat Ritmo и Audi 80 (Тип 81)



Simca Chrysler/Talbot Horizon

В конце 1978 г. в конкурсе «Автомобиль года», где председательствовал бельгиец Поль Фрер, известный журналист и в прошлом гонщик Формулы 1, приняло участие 53 чел., представлявшие газеты и журналы 16 западноевропейских стран. Они рассмотрели все модели, серийное производство которых было начато до 1 ноября 1978 г. Из широкого многообразия машин – спортивных, малогабаритных, джилов, представительских и других – для конечной оценки отобрали семнадцать.

Первое место в европейском конкурсе «Автомобиль 1979 года» с 251 баллом занял французский Simca Chrysler/Talbot Horizon – автомобиль с передними ведущими колёсами, независимой подвеской всех колёс, самым широким кузовом и самой высокой степенью сжатия среди представителей малого класса.

В 1978 г. европейские филиалы Chrysler (Крайслер Европа) приобрела группа Peugeot-Citroen, присвоившая прежней французской продукции Chrysler марку Talbot. С 1980 г. эти автомобили выпускались на заводе в г. Пуасси под маркой «Talbot-Simca». Поэтому с 1981 г. Simca Horizon предлагались под маркой «Talbot». С маркой «Talbot» было покончено в 1986 г. тогда последний Talbot Horizon уступил своё место Peugeot 309.

Масштабные модели Simca Chrysler/Talbot Horizon:



Chrysler/Simca Horizon Solido
Simca Chrysler 2L 1976
light blue met IXO-models
CLC100

Talbot Horizon vert
chevreuil Norev 58001
Talbot Horizon 1982 red
Norev 58002
Talbot Horizon light blue
Norev 780

Fiat Ritmo

Второе место в европейском конкурсе «Автомобиль 1979 года» в

1978 г. с 239 баллами занял итальянский Fiat Ritmo.

Fiat Ritmo дебютировал в конце апреля 1978 г. на автомобильном салоне в Турине, где эта машина была едва ли не единственной новинкой и сразу привлек внимание своим оригинальным дизайном. По существу Fiat Ritmo – Fiat 128 с новым кузовом.

При этом новое оформление кузова сразу бросается в глаза: совсем нет декоративных блестящих деталей, ниши дверных ручек круглые, характерное оформление колёс исполнения CL, бамперы, объединённые с массивными пластмассовыми панелями передней и задней частей кузова. Эти бамперы амортизируют удары при столкновениях на скорости до 6 км/ч.

Компоновка машины в целом повторяла компоновку Fiat 128: передний привод, двигатель, установленный соосно с коробкой передач поперёк автомобиля, полуоси неравной длины, независимая подвеска всех колёс – передняя рычажно-пружинная типа McPherson, задняя на поперечных рычагах и поперечной рессоре. Тормоза: передние дисковые, задние барабанные. Много внимания было уделено сокращению затрат на обслуживание, а межсервисный пробег довели до 20 тыс. км.

Первоначально Fiat Ritmo предлагался с 3- или 5-дверным кузовом, с 4- или 5-ступенчатой механической коробкой передач и четырёхцилиндровыми двигателями рабочим объёмом 1,116, 1,280 и 1,498 л (все они одинаковые по конструкции: чугунный блок цилиндров, пятиопорный коленчатый вал, алюминиевая головка, в которой находится кулачковый вал, приводимый зубчатым ремнём). В качестве особого оснащения для 1,5-литровой версии можно было получить автоматическую гидромеханическую 3-ступенчатую коробку передач Volkswagen. За дополнительную плату Fiat Ritmo оснащался широким ассортиментом оборудования: атермальными стёклами, подголовниками сидений, инерционными ремнями безопасности, кондиционером, шинами увеличенного сечения.

Через год гамму расширили выпуском Fiat Ritmo 60 с двигателем объёмом 1050 см³ бразильской сборки. В том же году 1,5-литровый



Александр БАРМАСОВ,
Санкт-Петербург
e-mail: barmasov@pobox.spbu.ru

Fiat Ritmo поступил на рынок США под маркой «Fiat Strada». Для выполнения строгих американских требований по составу выхлопных газов мощность его двигателя снизили до 65 л.с. при 5100 об/мин, чего, однако, вполне хватало для того, чтобы с автоматической коробкой передач развивать скорость 150 км/ч. Учитывая требования покупателей о снижении расхода топлива в феврале 1980 г. появился дизельный 1,7-литровый вариант двигателя. Через год выпустили серию Fiat Ritmo Super с 1,3- и 1,5-литровыми двигателями повышенной мощности и улучшенной отделкой. Специально для автоспорта были разработаны модификации Fiat Ritmo 125 Abarth TS (позднее 130TS) с двигателем объёмом 2 л и мощностью 125 л.с., достигавшие скорости 190 км/ч.

В целом семейство автомобилей Fiat Ritmo состояла из следующих вариантов (L – люкс, C – комфорт): 60L, 60CL, 60ES (особо экономичный), 60C, 65CL, 70CL Automatic (с автоматической коробкой передач), 70C, 75CL, 100C, 130 Abarth TC, Diesel L, Diesel CL.

С 1983 г. на базе Fiat Ritmo изготавливался 4-дверный седан Fiat Regata, а сам Fiat Ritmo выпускали в Испании под маркой «Seat Ronda».

Масштабные модели Fiat Ritmo/Strada и Seat Ronda
Fiat Ritmo #64 Rally Solido S0000006
Fiat Regata 70-100S-ES Elite Models F-15
Fiat Regata many colours Politoys-Polistil E2019
Fiat Regata Berlina many colours Promo Fiat Politoys-Polistil
Fiat Ritmo 105TC street 1978 red Progetto K PK0421



Fiat Ritmo 105TC street 1978 white Progetto K PK0421A
Fiat Ritmo 130 Gr.A «Totip» San Remo - 9 Cl. Elba 1985
Tron KITs TRK143
Fiat Ritmo 2-Serie 4-door Tron KITs TR0146
Fiat Ritmo 60 5-doors 1978 grigio met Progetto K PK0440
Fiat Ritmo 60 5-doors Carabinieri blue Progetto K PK0441
Fiat Ritmo 60 5-doors red Progetto K PK0440B
Fiat Ritmo 60 5-doors red rame met Progetto K PK0440A
Fiat Ritmo 60 5-doors Taxi Di Roma yellow Progetto K PK0442
Fiat Ritmo 65 3-doors street 1978 blue Progetto K PK0420B
Fiat Ritmo 65 3-doors street 1978 green Progetto K

Progetto K PK0445



PK0420A

Fiat Ritmo 65 3-doors street 1978 red Progetto K PK0420

Fiat Ritmo 65 5-doors Croce Rossa Italiana Progetto K PK0445

Fiat Ritmo 65 5-doors Esercito Italiano Progetto K PK0444

Fiat Ritmo 65 5-doors Guardia di Finanza Progetto K PK0446



Fiat Ritmo 65 5-doors Vigili Del Fuoco Progetto K PK0443

Fiat Ritmo 75CL 2-serie 5-doors Carabinieri 1985 Tron KITs TRK146



Fiat Ritmo Abarth 125 street black Progetto K PK0422C



Fiat Ritmo Abarth 125 street Celeste Progetto K PK0422B

Fiat Ritmo Abarth 125TC street 1979 grigio met Progetto K PK0422A

Fiat Ritmo Abarth Gr.2 Alitalia Monte 1979 Progetto K PK0428

Fiat Ritmo Abarth Gr.2 Fiat Monte 1980 Progetto K PK0429

Fiat Ritmo Abarth Gr.2 Giro d'Italia 1979 arancio Progetto K PK0426

Fiat Ritmo Abarth Gr.2 Giro d'Italia 1979 black Progetto K PK0425

Fiat Ritmo Abarth Gr.2 Rally Liburna 1979 Progetto K PK0424

Fiat Ritmo Abarth Gr.2 Spitfire Jeans Turismo Progetto K PK0427

Fiat Ritmo Abarth Gr.A Rally Totip Progetto K PK0423

Fiat Ritmo Gr.2 Rally Monte Carlo 1980 Bettiga Tron KITs TR0097

Fiat Ritmo Gr.A Rally San Remo/Elba 1985 Totip Tron KITs TR0143

Audi 80 (Typ 81)

Впервые Audi 80 был представлен в 1968 г. В 1976 г. модель подверглась модернизации. Небольшие круглые передние фары были заменены

ны квадратными, округлые задние фонари приобрели уловатую форму. Двигатели объёмом 1,5 л были полностью сняты с производства.

В 1978 г. появилась Audi 80 (Typ 81) второго поколения с новым кузовом, новым интерьером, но со старым двигателем. Данная машина, дизайн которой был разработан под руководством Д. Джуджаро, во многом унифицирована с Volkswagen Passat второго поколения. В европейском конкурсе «Автомобиль 1979 года» со 181 баллом Audi 80 второго поколения (Typ 81) заняла третье место.

Помимо изменений в дизайне, были введены и технические новшества. Топливный бак теперь располагался за спинкой заднего сиденья, что увеличило объём салона. Двигатель и передняя подвеска крепились не к кузову, а к подрамнику, благодаря чему снизилась передача вибраций от двигателя и ходовой части на кузов и увеличилась геометрическая жёсткость подвески. Впервые на автомобилях Audi устанавливались дисковые тормоза на задней оси, а также 5-ступенчатая коробка передач.

В 1980 г. обновлённый автомобиль дебютировал в США. В Северной Америке Audi 80 (Typ 81) продавалась под названием Audi 4000. Машина оснащалась только инжекторным двигателем объёмом 1,6 л с 4-ступенчатой механической коробкой передач. В том же году появилась Audi 4000 5+5 – двухдверная версия с пятицилиндровым двигателем (2,2 л, 217 л.с.) и 5-ступенчатой механической коробкой передач. В 1981 г. объём четырёхцилиндрового двигателя увеличился до 1,7 л, в 1984 г. – до 1,8 л. В 1983 г. появилась модель с дизельным и турбодизельными двигателями.

В конце 1983 г. была выпущена полноприводная версия Audi 80 Quattro – двухдверный и четырёхдверный седаны. Автомобили комплектовались бензиновыми двигателями, механическими 5-ступенчатыми коробками передач, вентилируемыми тормозными дисками, независимой задней подвеской типа McPherson.

В конце 1984 г. Audi 80 подверглась небольшому рестайлингу, и Audi 80 стала очень похожа на Audi 100 того времени. Фары головного света стали более глубокими, задние фонари были заменены более высокими блоками, позволившими сделать вырез крышки багажника на уровне заднего бампера. Изменилась форма приборной панели. Audi 80 с пятицилиндровым форсированным двигателем получила обозначение – Audi 90. Эта модификация отличалась более богатым оснащением. В США Audi 90 получила обозначение Audi 4000CS.

В сентябре 1986 г. был представлен новый четырёхдверный седан Audi 80 (B3). По сравнению с предыдущей моделью многие детали и узлы были модифицированы для соответствия возросшим требованиям по активной и пассивной безопасности. Полная оцинковка кузова позволяла давать десятилетнюю гарантию от сквозной коррозии. В 1989 г. была выпущена полноприводная модификация Quattro.

Масштабные модели Audi 80:

Audi 80 1972 orange Minichamps 400015000

Audi 80 Avant 1992 Schabak 1033

Audi 80B2 Quattro 1983 Tin Wizard

Audi 80 coupe Gr.2 DRM 1981 «Lobro» Wolf KIT Scala

Schabak 1033



43 S43K030

Audi 80 coupe Gr.2 DRM 1981 «Lobro» Wolf Scala 43 S43M030

Audi 80 coupe Gr.2 street 1981 green KIT Scala 43 S43K194A

Audi 80 coupe Gr.2 street 1981 green Scala 43 S43M194A

Audi 80 coupe Gr.2 street 1981 orange KIT Scala 43 S43K194B

Audi 80 coupe Gr.2 street 1981 orange Scala 43 S43M194B

Audi 80 coupe Gr.2 street 1981 yellow KIT Scala 43 S43K194C

Audi 80 coupe Gr.2 street 1981 yellow Scala 43 S43M194C

Audi 80 Gama GA1173

Audi 80 Gr.2 Bergmeister Tw-Em 1980 KIT Scala 43 S43K155

Audi 80 Gr.2 Bergmeister Tw-Em 1980 Scala 43 S43M155

Audi 80 Gr.2 Rally 1000 Seen 1979 Demuth/Fischer KIT Scala 43 S43K108C

Audi 80 Gr.2 Rally 1000 Seen 1979 Demuth/Fischer Scala 43 S43M108C

Audi 80 Gr.2 Rally 1000 Seen 1979 Kottulinsky/Schwagerl KIT Scala 43 S43K108B

Audi 80 Gr.2 Rally 1000 Seen 1979 Kottulinsky/Schwagerl Scala 43 S43M108B

Audi 80 Gr.2 Rally 1000 Seen 1979 Wittmann/Deimel KIT Scala 43 S43K108A

Audi 80 Gr.2 Rally 1000 Seen 1979 Wittmann/Deimel Scala 43 S43M108A

Audi 80 Gr.2 Rheila DRM 1980 Scala 43 S43K131

Audi 80 Gr.2 Rheila DRM 1980 Scala 43 S43M131

Audi 80 Gr.2 SMS Rally Hessen 1980 Demuth/Fischer KIT Scala 43 S43K109A

Audi 80 Gr.2 SMS Rally Hessen 1980 Demuth/Fischer Scala 43 S43M109A

Audi 80 Gr.2 SMS Rally Hessen 1980 Smolej/Ochsner KIT Scala 43 S43K109B

Audi 80 Gr.2 SMS Rally Hessen 1980 Smolej/Ochsner Scala 43 S43M109B

Audi 80 Gr.2 street 1979 blue KIT Scala 43 S43K195A

Audi 80 Gr.2 street 1979 blue Scala 43 S43M195A

Audi 80 Gr.2 street 1979 orange KIT Scala 43 S43K195C

Audi 80 Gr.2 street 1979 orange Scala 43 S43M195C

Audi 80 Gr.2 street 1979 red KIT Scala 43 S43K195B

Audi 80 Gr.2 street 1979 red Scala 43 S43M195B

Audi 80 Gr.2 Votex Rally Sachs Winter 1981 Smolej/Hohenadel KIT Scala 43 S43K163

Audi 80 Gr.2 Votex Rally Sachs Winter 1981 Smolej/Hohenadel Scala 43 S43M163

Audi 80 Polizei Gama 1145

Audi 80 Quattro B2000 Gr.A Jaenner Rally 1984 Eklund/Whittock KIT Scala 43 S43K123

Audi 80 Quattro B2000 Gr.A Jaenner Rally 1984 Eklund/Whittock Scala 43 S43M123

Audi 80 Quattro 1987 blue met Schabak 1035

Audi 80 Quattro Gr.A Rally Argentina 1983 «Eskimo» Wirz/Stohl KIT Scala 43 S43K199

Audi 80 Quattro Gr.A Rally Argentina 1983 «Eskimo» Wirz/Stohl Scala 43 S43M199

Audi 80 Quattro Gr.A Rally Schweden 1983 Blomqvist KIT Scala 43 S43K168

Audi 80 Quattro Gr.A Rally Schweden 1983 Blomqvist Scala 43 S43M168

Audi 80 Quattro Polizei Schabak 1035A

Audi 80 Quattro Polizei Schabak 1039

Audi 80 Quattro Rally Bandama 1986 «HB» Stohl/Kaufmann KIT Scala 43 S43K200

Audi 80 Quattro Rally Bandama 1986 «HB» Stohl/Kaufmann Scala 43 S43M200

Audi 80 Quattro Rally Manx 1983 «BBS» Demuth/Fischer KIT Scala 43 S43K198

Audi 80 Quattro Rally Manx 1983 «BBS» Demuth/Fischer Scala 43 S43M198

Audi 80 Quattro Rally Safari 1984 Criticos/Rose KIT Scala



43 S43K218
 Audi 80 Quattro Rally Safari 1984 Criticos/Rose Scala 43 S43M218
 Audi 80 Quattro Rally Safari 1986 «HB» KIT Scala 43 S43K220
 Audi 80 Quattro Rally Safari 1986 «HB» Scala 43 S43M220
 Audi 80 Quattro Rally Safari 1986 «HB» Stohl/Kaufmann KIT Scala 43 S43K200
 Audi 80 Quattro Rally Safari 1986 «HB» Stohl/Kaufmann Scala 43 S43M200
 Audi 80 Quattro Street 1983 blue metallic KIT Scala 43 S43K169C
 Audi 80 Quattro Street 1983 blue metallic Scala 43 S43M169C
 Audi 80 Quattro Street 1983 gold metallic KIT Scala 43 S43K169A
 Audi 80 Quattro Street 1983 gold metallic Scala 43 S43M169A
 Audi 80 Quattro Street 1983 red KIT Scala 43 S43K169B
 Audi 80 Quattro Street 1983 red Scala 43 S43M169B
 Audi 80 street 1979 beige KIT Scala 43 S43K251B
 Audi 80 street 1979 beige Scala 43 S43M251B
 Audi 80 street 1979 dark red KIT Scala 43 S43K251C
 Audi 80 street 1979 dark red Scala 43 S43M251C
 Audi 80 street 1979 green metallic KIT Scala 43 S43K251A
 Audi 80 street 1979 green metallic Scala 43 S43M251A
 Audi 80 Taxi cream Gama 81146
 Audi 80/4 Competition Campionato Turismo Belga 1994 Gamma Models GSM015
 Audi 80/4 Competition Campionato Turismo Belga 1994 KIT Gamma Models GSM015
 Audi 80/4 Competition Coppa ADAC D2 1994 «Audi Sport» Gamma Models GSM023
 Audi 80/4 Competition Coppa ADAC D2 1994 «Audi Sport» KIT Gamma Models GSM023
 Audi 80/4 Competition Coppa ADAC D2 Configurazione 1995 «Audi Sport» KIT Gamma Models GSM026
 Audi 80/4 Competition Coppa ADAC D2 Configurazione 1995 «Audi Sport» Gamma Models GSM026
 Audi 80/4 Competition Superturismo 1994 «Audi Sport Italia» Gamma Models GSM013
 Audi 80/4 Competition Superturismo 1994 «Audi Sport Italia» KIT Gamma Models GSM013
 Audi 80/4 Competition Superturismo Winner 1994 «Audi Sport Italia» KIT Gamma Models GSM017
 Audi 80/4 Competition Superturismo Winner 1994 «Audi Sport Italia» Gamma Models GSM017
 Audi 80/4 Coppa FIA 1994 Gamma Models GSM031
 Audi 80/4 Coppa FIA 1994 KIT Gamma Models GSM031
 Audi 80/4 Superturismo #12 1994 Pirro 1 Gamma 13



Schabak 1037
 Audi 90 Quattro IMSA Rohrl/Stuck IMSA 1989 KIT Scala 43 S43K180A
 Audi 90 Quattro IMSA Rohrl/Stuck IMSA 1989 Scala 43 S43M180A
 Audi Sport Quattro «Kurz» Pikes Peak 1984 KIT Scala 43 S43K164
 Audi Sport Quattro «Kurz» Pikes Peak 1984 Scala 43 S43M164
 Audi Sport Quattro «Kurz» Pikes Peak 1985 KIT Scala 43 S43K165
 Audi Sport Quattro «Kurz» Pikes Peak 1985 Scala 43 S43M165
 Audi Sport Quattro «Short» Tour De Corse 1984 «HB» Rohrl KIT Scala 43 S43K110
 Audi Sport Quattro «Short» Tour De Corse 1984 «HB» Rohrl Scala 43 S43M110
 Audi Sport Quattro Rally Monte Carlo 1985 «HB» Blomqvist/Cederberg KIT Scala 43 S43K111A
 Audi Sport Quattro Rally Monte Carlo 1985 «HB» Blomqvist/Cederberg Scala 43 S43M111A
 Audi Sport Quattro Rally Monte Carlo 1985 «HB» Rohrl/Geistdorfer KIT Scala 43 S43K111B
 Audi Sport Quattro Rally Monte Carlo 1985 «HB» Rohrl/Geistdorfer Scala 43 S43M111B
 Audi Sport Quattro Rally Olympus 1986 Buffium/Wilson KIT Scala 43 S43K166
 Audi Sport Quattro Rally Olympus 1986 Buffium/Wilson Scala 43 S43M166
 Audi Sport Quattro Rally RAC 1984 «Kurz» Mouton 6th KIT Scala 43 S43K178
 Audi Sport Quattro Rally RAC 1984 «Kurz» Mouton 6th Scala 43 S43M178
 Audi Sport Quattro Rally Schweden 1985 «Kurz» Blomqvist/Cederberg 1st Scala 43 S43M179A
 Audi Sport Quattro Rally Schweden 1985 «Kurz» Mikkola 3rd KIT Scala 43 S43K179B



Audi 80B3 1992 Schabak 1031
 Audi 80GT 1972 green Minichamps 400015000
 Audi 80GTE street 1984 brown metallic KIT Scala 43 S43K152C
 Audi 80GTE street 1984 brown metallic Scala 43 S43M152C
 Audi 80GTE street 1984 red KIT Scala 43 S43K152B
 Audi 80GTE street 1984 red Scala 43 S43M152B
 Audi 80GTE street 1984 white KIT Scala 43 S43K152A
 Audi 80GTE street 1984 white Scala 43 S43M152A
 Audi 90 Quattro Schabak 1030
 Audi 90 Quattro 1988 Schabak 1037
 Audi 90 Quattro Gr.A Rally Schweden 1986 Eriksson KIT Scala 43 S43K156
 Audi 90 Quattro Gr.A Rally Schweden 1986 Eriksson Scala 43 S43M156
 Audi 90 Quattro IMSA GTO IMSA 1989 H.J.Stuck Minichamps 400891604
 Audi 90 Quattro IMSA Haywood/Goodyear IMSA 1989 KIT Scala 43 S43K180B
 Audi 90 Quattro IMSA Haywood/Goodyear IMSA 1989 Scala 43 S43M180B

МИР АВТОМОБИЛЕЙ

Магазин-салон отечественных
и зарубежных коллекционных
моделей автомобилей
промышленного и ручного
производства

ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА

АДРЕСА МАГАЗИНОВ:

ТЦ «Останкино», зал. В, 2 этаж, пав. 3
Москва, ул. 1-я Останкинская, д. 55
(Метро ВДНХ)

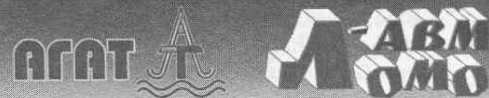
тел.: 8-903-118-58-65

e-mail: auto-model@rambler.ru

Московская ярмарка увлечений
ул. Краснобогатырская, д. 2, пав. 23
(Метро Преображенская)



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



Audi Sport Quattro Rally Schweden 1985 «Kurz» Mikkola 3rd Scala 43 S43M179B
 Audi Sport Quattro Rally Schweden 1985 «Kurz» Rohrl 5th KIT Scala 43 S43K179C
 Audi Sport Quattro Rally Schweden 1985 «Kurz» Rohrl 5th Scala 43 S43M179C
 Audi Sport Quattro Rally Schweden 1985 «Kurz» Blomqvist/Cederberg 1st KIT Scala 43 S43K179A
 Audi Sport Quattro Welsh Rally 1986 «Shell Oil» Mikkola KIT Scala 43 S43K183
 Audi Sport Quattro Welsh Rally 1986 «Shell Oil» Mikkola Scala 43 S43M183

НАША ПОЧТА

Есть такая древнеримская поговорка: «Ты сердился Юпитер, значит, ты не прав!». Она как нельзя более подходит к письму Андрея Кузнецова, возмущающегося критикой отремонтированных в «Мосгортрансе» автомобилей. Аргументы, высказанные А.Кузнецовым, вроде бы и веские, но уж простите меня, зачем же «вешать лашу на уши» читателям журнала – мы ведь как-никак автомобилисты, а не домохозяйки. Ну, объясните, чем же диски от ГАЗ-53 безопаснее дисков от ГАЗ-51 или ГАЗ-52? Хотя последние куда больше бы подошли для Chevrolet G7107. Ладно, оставим «американца» в покое. Но уж про ЗИС-5, который якобы УралЗИС-355, помолчали бы, г-н механик. Схалтури-

ли, сколько смогли, с крыльями, которые только похожи на такие от «355-го», а, скорее всего, самодельные. И кабина у автомобиля если не полностью, то большей частью довоенная. Я учился ездить как раз на «355-м» и знаю, как этот грузовик выглядел в деталях. Вот за его колёса – и диски, и шины – можно похвалить: всё как надо для довоенного ЗИС-5 (не УралЗИС-355, у которого были другие диски). Значит, можно, ещё такое достать, и для безопасности движения эти старинные колёса и шины, оказывается, никакой опасности не представляют... Словом, говорите спасибо за критику и постарайтесь по возможности исправить ошибки.

Люция Сусливичюс

МОСКОВСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ САЛОН 2006

В Москве с 30 августа по 10 сентября текущего года прошло главное автомобильное событие года – Московский международный автомобильный салон. Впервые, после долгого перерыва, салон прошел на новой выставочной площадке. – все иностранные производители категорически отказались ехать в тесный и дорогой «Экспо-центр» на Красной Пресне. Этот длительный перерыв только помог Московскому автосалону стать более представительным – на салоне состоялась одна мировая, множество европейских и российских премьер: Mercedes впервые показал новое купе CL на базе S-класса, продажи длиннобазного седана Lexus LS460L начнутся в России, так же как и автомобилей марки Infiniti. Но не обошлось без проблем. И самая серьезная из них – транспортная. В выходные дни добраться до салона было практически невозможно – длительность поездки достигала трёх часов. Правда, организаторы салона обещают к концу следующего года проложить к выставочному комплексу отдельную дорогу, а к концу 2008 г. открыть станцию метро.

В выставке приняли участие: Audi, BMW, Cadillac, Chery, Citroen, Chevrolet, DaimlerChrysler, Dodge, FAW, FIAT, Ford, General Motors, Great Wall, Geely, Hafei Motor, Hummer, Honda, Hyundai, Infiniti, Isuzu, Jaguar, Jeep, KIA, Land Rover, Lexus, Mazda, Mercedes-Benz, MINI, Mitsubishi, Nissan, Opel, Peugeot, Porsche, Renault, Rolls-Royce, Saab, Ssang Yong, Samand, Subaru, Suzuki, Skoda, Tata, Toyota, Volkswagen, Volvo, АМО-ЗИЛ, БАЗ (Борисполь), ВАЗ, Волжанин, ГАЗ, КамАЗ, КрАЗ, НефАЗ, МАЗ, МАРЗ, Самолор-НН, УАЗ, УралАЗ.

На салоне прошла мировая премьера Mercedes-Benz CL, более сорока европейских премьер, официальный выход на европейский

рынок автомобильной марки Infiniti, были показаны культовые и флагманские модели, новые поколения линеек, популярных в России, концепты:

Audi Russia – новое поколение Audi TT, презентация моделей Audi RS4, Audi Q7 S-line, Audi S8;

Hyundai – новые модели Elantra и Verna;

Mercedes-Benz – GL – внедорожник класса «люкс», новое поколение купе CL, премьера модели R63AMG;

Mitsubishi – новый седан бизнес-класса Galant, новое поколение пикапа L200, последнюю девятую модификацию Lancer Evolution;

Nissan – официальная премьера Infiniti FX и Infiniti M, а также концепты Infiniti Coupe Concept и Infiniti Terranaut;

Skoda – серийная версия Skoda Roomster, обновлённая Skoda Superb и концепт Yeti в варианте кабриолета;

Volvo – новые Volvo S80 и XC90 Sport;

Volkswagen – купе-кабриолет Eos, новое поколение малотонажных грузовиков LT (Crafter);

Ещё один интересный дебют – легковые автомобили FAW – на автосалоне впервые показали три новые машины – хэтчбек В-класса Xiali C1, седаны Besturn и Hongqi HQ3;

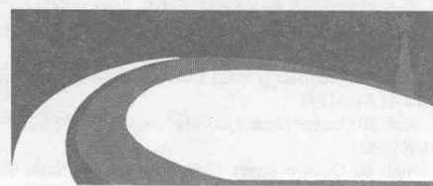
На стенде фирмы Hafei были выставлены две новинки – Simbo и седан С-класса Princip;

НефАЗ – туристический автобус НефАЗ-VDL-52999 на шасси VDL, городской низкопольный НефАЗ –5299-20-23 на шасси КамАЗ-52971;

СеАЗ – автомобиль «Ока» с китайским силовым агрегатом;

Derways – внедорожники Land Crown, Paladin;

АвтоВАЗ – перспективный седан гольф-класса «Проект С»/ВАЗ-2116, обновлённая «де-



МОСКОВСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ САЛОН 2006

сятка» под названием «Приора» (выпуск намечен на ноябрь), «Приора Купе», макет прототипа для участия в ралли-рейде Париж-Дакар и много старых автомобилей из музея «ВАЗа»;

ГАЗ – новинка развозной фургона ГАЗ-2332, гражданский «Тигр 2», ГАЗ-31105 с двигателем Chrysler;

КамАЗ – главная новинка модернизированный седельный тягач для магистральных перевозок КамАЗ-5460 «Стайер» с пониженной высотой седельного устройства и множество специальных машин на шасси различных автомобилей КамАЗ;

АМО-ЗИЛ – два бескапотных автомобиля «Кентавр» грузоподъемностью 4,5 и 6 т и среднетоннажники «Тапир» с обновленной кабиной;

МАЗ – обновлённый автобус среднего класса МАЗ-206; бортовой МАЗ-631019 и седельный тягач МАЗ-447131 с двигателями Евро 4;

МАРЗ – новый малый автобус собственной разработки;

Следующий салон планируется провести в 2008 г.





ALFA ROMEO
ALFETTA CARABINIERI

MINICHAMPS
Réf.: 400120290
MME - 1/43°



ALFA ROMEO
GIULIETTA POLIZIA
BLACK

BANG
Réf.: 7314
MME - 1/43°



AUDI
100 POLIZEI

SCHABAK MODELL
Réf.: 1002P
MME - 1/43°



AUDI
100 POLIZEI 1970

MINICHAMPS
Réf.: 430019195
MME - 1/43°



AUSTIN
2200S POLICE
STAFFORDSHIRE POLICE

VANGUARDS
Réf.: 8904
MME - 1/43°



AUSTIN
A110 WESTMINSTER POL
HAMPSHIRE

BROOKLIN
Réf.: IPV01
MME - 1/43°



AUSTIN
A60 CAMBRIDGE POLICE
CARDIFF CITY POLICE

VANGUARDS
Réf.: 4405
MME - 1/43°



AUSTIN
MINI 850 POLICE G.B.
TURQUOISE

ELIGOR AUTOS
Réf.: 100216
MME - 1/43°



AUSTIN
MINI POLICE
NEW SOUTH WALES POLICE

VANGUARDS
Réf.: 1310
MME - 1/43°



CHEVROLET
BEL AIR POLICE 1957
STATE HIGHWAY PATROL OHIO

MATCHBOX
Réf.: DYM96666
MME - 1/43°



CHEVROLET
CORVAIR POLICE US 62

ELIGOR AUTOS
Réf.: 100274
MME - 1/43°



CITROEN
2 CV POLIZEI
BLANC / VERT GIROPHARE
BLEU

NOREV
Réf.: 151410
MP - 1/43°



CITROEN
DS 19 POLICE

VEREM
Réf.: 294
MME - 1/43°



CITROEN
DS 21 POLICE 1967
POLICE PARISIENNE

ELIGOR AUTOS
Réf.: 100228
MME - 1/43°



CITROEN
HY POLICE

ELIGOR AUTOS
Réf.: 100654
MME - 1/43°



CITROEN
HY POLICE

NOREV - Réf.: 154534
MME - 1/43°



DIVERS
COFFRET DIORAMA
JAGUAR XK120 / ROVER 2000
POLICE

VANGUARDS
Réf.: PD1002
MR - 1/43°



DODGE
MONACO POLICE
NEW YORK STATE POLICE

CORGI
Réf.: US06006
MME - 1/43°



DODGE
MONACO POLICE 1974
CHICAGO POLICE
DEPARTEMENT

CORGI
Réf.: US06004
MME - 1/43°



FORD
ANGLIA POLICE
WHITE

VANGUARDS
Réf.: 120
MME - 1/43°



FORD
CONSUL POLICE
CITY OF GLASGOW

VANGUARDS
Réf.: 5507
MME - 1/43°



FORD
CONSUL POLICE
WEST YORKSHIRE

VANGUARDS
Réf.: 5504
MME - 1/43°



FORD
CONSUL POLITIE
STAD ANTWERPEN

VANGUARDS
Réf.: 5508
MME - 1/43°



FORD
CORTINA LOTUS POLICE

VANGUARDS
Réf.: 4101
MME - 1/43°



FORD
CORTINA MKII POLICE
LANCASHIRE POLICE

VANGUARDS
Réf.: 4105
MME - 1/43°



FORD
CORTINA MKII POLICE

VANGUARDS
Réf.: 4104
MME - 1/43°



FORD
GRANADA MKI POLIZEI

VANGUARDS
Réf.: 5204
MME - 1/43°



FORD
GRANADA POLICE
ESSEX POLICE

VANGUARDS
Réf.: 5207
MME - 1/43°



FORD
MAINLINE POLICE 1956
INDIANA STATE POLICE

BROOKLIN
Réf.: IPV02
MME - 1/43°



FORD
TRANSIT MKI CRS

VANGUARDS - Réf.: 6608
MME - 1/43°



FORD
TRANSIT MKI POLICE
LANCASHIRE SECTION

VANGUARDS
Réf.: 6610
MME - 1/43°



FORD
TRANSIT MKI POLICE
WITH BOXED TRAILER DOG
BRANCH

VANGUARDS
Réf.: 6615
MME - 1/43°



FORD
TRANSIT MKI POLICE

VANGUARDS
Réf.: 6602
MME - 1/43°



FORD
TRANSIT MKI POLITIE
AMSTELVEEN CITY
NETHERLANDS

VANGUARDS
Réf.: 6611
MME - 1/43°



FORD
TRANSIT MKII POLICE

VANGUARDS
Réf.: 6616
MME - 1/43°



FORD
TRANSIT VAN POLICE
DARK BLUE

VANGUARDS
Réf.: 6605
MME - 1/43°



FORD
TRANSIT VAN POLICE
WHITE
VANGUARDS
Réf.: 6606
MME - 1/43°



FORD
V8 PILOT POLICE 1948
BLACK
LANSDOWNE MODELS
Réf.: LDM30A
MME - 1/43°



FORD
V8 TUDOR POLICE
POLICE USA
ELIGOR AUTOS
Réf.: 100333
MME - 1/43°



FORD
ZEPHYR 6 MKIII POLI.
PLYMOUTH CITY POLICE
VANGUARDS
Réf.: 4603
MME - 1/43°



FORD
ZEPHYR 6 POLICE
ROYAL ULSTER
CONSTABULARY
VANGUARDS
Réf.: 4604
MME - 1/43°



FORD
ZEPHYR MKII POLICE
RIJKSPOLITIE DUTCH POLICE
VANGUARDS
Réf.: 6103
MME - 1/43°



HILLMAN
IMP POLICE
COFFRET 2 MODELES
VANGUARDS
Réf.: PP1002
MME - 1/43°



HILLMAN
MINX IIIA POLICE
VANGUARDS
Réf.: 6801
MME - 1/43°



HILLMAN
MINX POLICE
SOMERSET COUNTY
CONSTABULARY
VANGUARDS
Réf.: 6805
MME - 1/43°



JAGUAR
XJ 6 POLICE
THAMES VALLEY POLICE
VANGUARDS
Réf.: 8601
MME - 1/43°



JAGUAR
XJ6 POLICE
DUNBARTONSHIRE
CONSTABULARY
VANGUARDS
Réf.: 8607
MME - 1/43°



LAND ROVER
DEFENDER PICK-UP
WHITE POLICE
VEREM
Réf.: 3014
MR - 1/43°



LAND ROVER
DEFENDER POLICE
POLICE SCE NORTHERNE
IRELAND
CORGI
Réf.: CC07716
MME - 1/43°



LAND ROVER
DEFENDER RAF POLICE
CORGI
Réf.: CC07715
MME - 1/43°



LAND ROVER
LAND 109 POLICE
CARARAMA
MME - 1/43°



LAND ROVER
LAND 110 POLICE
THAMES VALLEY POLICE
CORGI
Réf.: CC07702
MME - 1/43°



LAND ROVER
LAND BACHE POLICE
KENT CONSTABULARY
VANGUARDS
Réf.: 7601
MME - 1/43°



LAND ROVER
LAND POLICE ACCIDENT
S.E.T.A.C. UNIT
VANGUARDS
Réf.: 7604
MME - 1/43°



MERCEDES
420 SEL POLIZEI 1991
MINICHAMPS
Réf.: 430039390
MME - 1/43°



MERCEDES
E CLASS BRK POLIZEI
BERLIN
MINICHAMPS
Réf.: 400031591
MME - 1/43°



MERCEDES
E CLASS POLIZEI 2002
HAMBURG POLIZEI
MINICHAMPS
Réf.: 400031590
MME - 1/43°



MG
MGB MKII POLICE
BLACK
UNIVERSAL HOBBIES
Réf.: 1063
MME - 1/43°



MG
MGB MKII POLICE
WHITE
UNIVERSAL HOBBIES
Réf.: 1064
MME - 1/43°



MORRIS
MINOR POLICE
METROPOLITAN POLICE
VANGUARDS
Réf.: 5805
MME - 1/43°



MORRIS
MINOR VAN
METROPOLITAN POLICE
VANGUARDS
Réf.: 11014
MME - 1/43°



OPEL
KAPITAN POLIZEI 1956
BLACK
SCHUCO
Réf.: 2634
MME - 1/43°



OPEL
KAPITAN POLIZEI 1956
GREEN
SCHUCO
Réf.: 2632
MME - 1/43°



PACKARD
SUPER 8 POLICE 1940
NOIRE / BLANCHE
REXTOYS
Réf.: 69
MME - 1/43°



PEUGEOT
306 BRK POLICE
PARADCAR
Réf.: 127
MR - 1/43°



PEUGEOT
306 POLICE
5 DOORS
MINICHAMPS
Réf.: 433112891
MME - 1/43°



PEUGEOT
307 POLICE
NOREV
Réf.: 473708
MME - 1/43°



PEUGEOT
309 POLICE
PARADCAR
Réf.: 56P
MR - 1/43°



PEUGEOT
405 BREAK POLICE
PARADCAR
Réf.: 012C
MR - 1/43°



PEUGEOT
406 POLICE GENEVE
PARADCAR
Réf.: 126
MR - 1/43°



PEUGEOT
504 BREAK 4X4 POLICE
VEREM
Réf.: 279
MME - 1/43°



PEUGEOT
EXPERT POLICE
VERSION VITREE
VEREM
Réf.: 264
MME - 1/43°

МОДЕЛИ ПОЛИЦЕЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ (по материалам www.tacot.com)

	PEUGEOT J7 POLICE PANIER A SALADE NOREV Réf.: 472012 MP - 1/43°		RENAULT ESTAFETTE POLICE POLICE DE PARIS VITREE CITY Réf.: CP002 MME - 1/43°		ROVER 3500 TRAFFIC CAR METROPOLITAN POLICE VANGUARDS Réf.: 6510 MME - 1/43°
	PEUGEOT PARTNER POLICE POLICE MUNICIPALE CAP FERRAT ELIGOR AUTOS Réf.: 100748 MME - 1/43°		RENAULT KANGOO POLICE VEREM Réf.: 286 MME - 1/43°		ROVER SD1 POLICE FIFE CONSTANBULARY TRAFFIC DEP VANGUARDS Réf.: 9003 MME - 1/43°
	PORSCHE 911 TARGA POLICE RUSPOLITIE ELIGOR AUTOS Réf.: 100878 MME - 1/43°		RENAULT MEGANE POLICE ELIGOR AUTOS - Réf.: 100860 MME - 1/43°		ROVER SD1 POLICE HY METROPOLITAN POLICE VANGUARDS Réf.: 9001 MME - 1/43°
	PORSCHE 914 POLIZEI VEREM/BEP Réf.: 1823D MME - 1/43°		RENAULT MEGANE SCENIC POLICE POLICE NATIONALE UNIVERSAL HOBBIES Réf.: 7711223592 MME - 1/43°		SAVIEM SG2 DEPANNEUSE POLICE VEREM Réf.: 273 MME - 1/43°
	RANGE ROVER RANGE POLICE MANCHESTER IXO Réf.: CLC042 MME - 1/43°		RENAULT R 14 GTL PIE 1976 'POLICE' NOREV Réf.: 511406 MME - 1/43°		SIMCA 1000 PIE POLICE NOREV Réf.: 571014 MP - 1/43°
	RENAULT 4 CV PIE POLICE MONACO 1200 EX. IXO Réf.: COF007 MME - 1/43°		RENAULT R 18 BREAK POLICE NOIR / BLANC NOREV Réf.: 511854 MME - 1/43°		SIMCA 1100 GLS POLICE 1973 PIE NOREV Réf.: 570605 MME - 1/43°
	RENAULT 4 CV POLICE PIE ELIGOR AUTOS Réf.: 100792 MP - 1/43°		RENAULT R 19 POLICE VERSION 4 PORTES AVEC RAMPE VEREM Réf.: 3011 MR - 1/43°		SIMCA 1500 BREAK POLICE PIE ELIGOR AUTOS Réf.: 100761 MME - 1/43°
	RENAULT 4 CV POLICE PIE PARIS IXO Réf.: CLC043 MME - 1/43°		RENAULT R 8 PIE BLANCHE / NOIRE NOREV Réf.: 512605 MP - 1/43°		SINGER SM 1500 POLICE KENT COUNTY CONSTABULARY BROOKLIN Réf.: 3 MME - 1/43°
	RENAULT 4 CV POLICE MONEGAS. POLICE RED / BLACK GIRO ELIGOR AUTOS Réf.: 100785 MME - 1/43°		RENAULT RVI CRS BACHE GRIS CEF-REPLEX Réf.: 316 MME - 1/43°		SKODA OCTAVIA POLICE POLICIE KADEN Réf.: 564 MME - 1/43°
	RENAULT CLIO CIRCULATION PREFECTURE POLICE PARIS NOREV Réf.: 7711223587 MME - 1/43°		RENAULT SCENIC II POLICE POLICE NATIONALE UNIVERSAL HOBBIES Réf.: 7711227784 MME - 1/43°		TOYOTA CROWN POLICE JAPON JAPANESE POLICE J-collection Réf.: 48 MME - 1/43°
	RENAULT CLIO CIRCULATION PREFECTURE POLICE PARIS NOREV Réf.: 517512 MME - 1/43°		RENAULT TWINGO POLICE VEREM Réf.: 234 MME - 1/43°		TRIUMPH 2.5 PI POLICE DORSET & BOURNEMOUTH POLICE VANGUARDS Réf.: 8207 MME - 1/43°
	RENAULT CLIO POLICE 3 DOORS UNIVERSAL HOBBIES Réf.: 2554 MME - 1/43°		ROVER 3500 SD1 POLICE SUSSEX POLICE VANGUARDS Réf.: 9006 MME - 1/43°		TRIUMPH 2000 MKII POLICE WEST MERCIA CONSTABULARY VANGUARDS Réf.: 8201 MME - 1/43°



TRIUMPH
DOLOMITE SP.POLICE
NOTTINGHAMSHIRE
CONSTABULARY
VANGUARDS
Ref.: 5306
MME - 1/43°



TRIUMPH
DOLOMITE SPRINT
METROPOLITAN POLICE
VANGUARDS
Ref.: 53002
MME - 1/43°



TRIUMPH
SPITFIRE POLICE
CHESHIRE CONSTABULARY
VANGUARDS
Ref.: 6708
MME - 1/43°



VAUXHALL
VELOX PA POLICE
BLACK STOCKPORT BOROUGH
POLICE
VANGUARDS
Ref.: 6401
MME - 1/43°



VAUXHALL
VIVA POLICE
BEDFORDSHIRE & LUTON
CONSTABULARY
VANGUARDS
Ref.: 8702
MME - 1/43°



VAUXHALL
VIVA POLICE
VANGUARDS
Ref.: 8704D
MME - 1/43°



VOLKSWAGEN
COMBI LT1 POLIZEI
GREEN
VANGUARDS
Ref.: 8000
MME - 1/43°



VOLVO
560 POLITIE
NEDERLAND
MINICHAMPS
Ref.: 430171290
MME - 1/43°



VOLVO
570 POLITIE
NEDERLAND
MINICHAMPS
Ref.: 430171891
MME - 1/43°



VOLVO
V70 POLICE GENEVE
MINICHAMPS
Ref.: 430171894
MME - 1/43°



WOLSELEY
18/85 POLICE 1939
WORCESTERSHIRE CONST.
BROOKLIN
Ref.: IPV14
MME - 1/43°



WOLSELEY
1890 POLICE
CITY OF LONDON POLICE
VANGUARDS
Ref.: 8501
MME - 1/43°



BMW
501 POLIZEI MUENCHEN
MINICHAMPS
Ref.: 430022490
MME - 1/43



BMW
X5 POLICE
OLIEX/CARARAMA
Ref.: 52020
MME - 1/43



BMW
RT350 POLIZEI
WITH FIGURINE
SCHUCO
Ref.: 05306
MME - 1/43



FIAT PANDA
45 POLIZIA
SQUADRA CINOFILI
BRUMM
Ref.: R395B
MME - 1/43



FORD
CROWN USA POLICE
NEW YORK NYPD
IXO Models
Ref.: moc040
MME - 1/43



FORD
FOCUS BREAK 1997
POLITIE
MINICHAMPS
Ref.: 430087092
MME - 1/43



JAGUAR
Mk. II 1959 POLICE
MINICHAMPS
Ref.: 430130690
MME - 1/43



MERCEDES
200 1968
POLIZEI STUTTGART
MINICHAMPS
Ref.: 430034090
MME - 1/43



MERCEDES
220 POLIZEI
IXO Models
Ref.: cof023
MME - 1/43



MERCEDES
0319 MINIBUS
POLIZEI
SCHUCO
Ref.: 02816
MME - 1/43



NISSAN
350Z
HUNGARIAN POLICE
J-COLLECTION
Ref.: 077
MME - 1/43



OPEL KAPITAEN
1959 POLIZEI
DARK GREEN
MINICHAMPS
Ref.: 430040090
MME - 1/43



PEUGEOT
407 POLICE
BANLIEUE 13
NOREV
Ref.: 474740
MME - 1/43



PORSCHE
911 CARRERA POLIZEI
POLIZEI STUTTGART
MINICHAMPS
Ref.: 430062090
MME - 1/43



RENAULT
R21 NEVADA
POLICE
NOREV
Ref.:
MME - 1/43



RENAULT
TRAFFIC MINIBUS
POLICE VILLE DE LILLE
OLIEX/CARARAMA
Ref.: 22153
MME - 1/43



SUBARU
IMPREZA WRX
POLICE NORTH YORKSHIRE
POLICE CRIMESTOPPERS
TROFEU
Ref.: 626
MME - 1/43



SUBARU
IMPREZA WRX STI
POLICE
COLORADO STATE POLICE
J-COLLECTION
Ref.: 080
MME - 1/43



SUBARU
IMPREZA WRX STI
POLICE
JAPANESE POLICE
J-COLLECTION
Ref.: 083
MME - 1/43



TOYOTA
IRAWA 2000
POLICE
BRUSSELS WEST POLICE
OLIEX/CARARAMA
Ref.: 51220
MME - 1/43



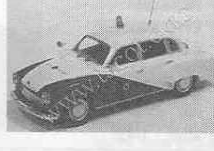
VOLGA
GAZ M21
WOLKSPOLIZEI
IXO Models
Ref.: cof022
MME - 1/43



VOLKSWAGEN
T2A
POLIZEI
SCHUCO
Ref.: 03222
MME - 1/43



VOLVO
S80
POLICE
OLIEX/CARARAMA
Ref.: 40420
MME - 1/43



WARTBURG
A311 1958
WOLKSPOLIZEI
MINICHAMPS
Ref.: 430015990
MME - 1/43

МОДЕЛИСТ ИЗ УЛЬЯНОВСКА



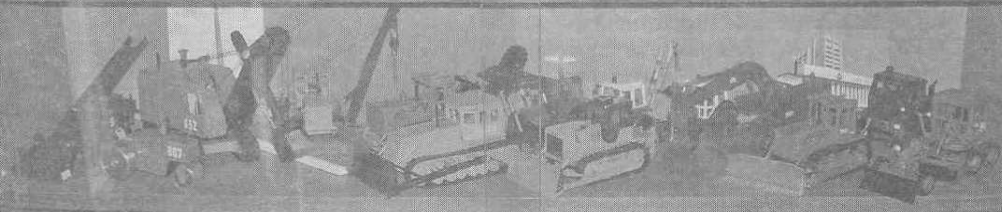
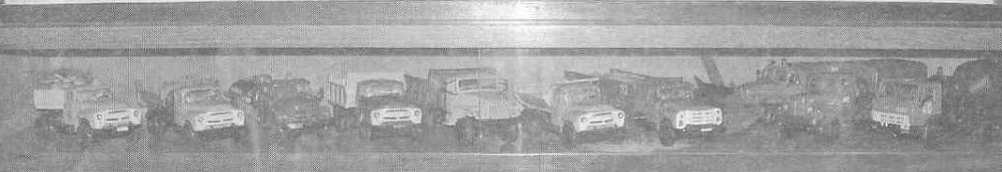
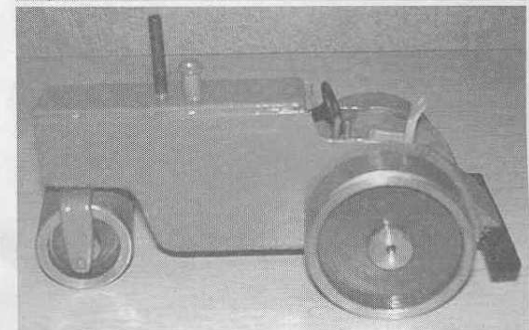
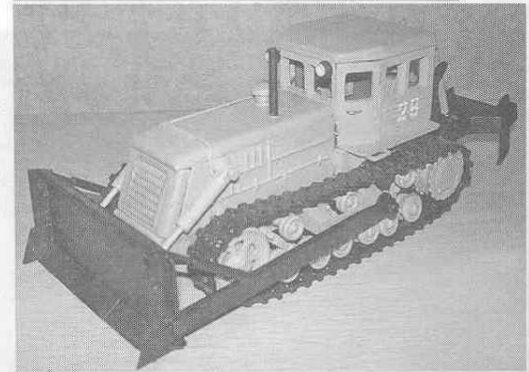
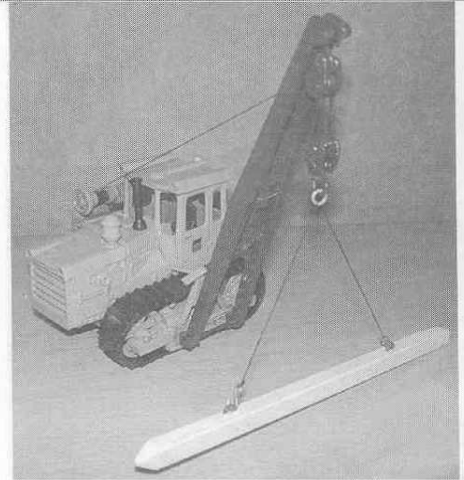
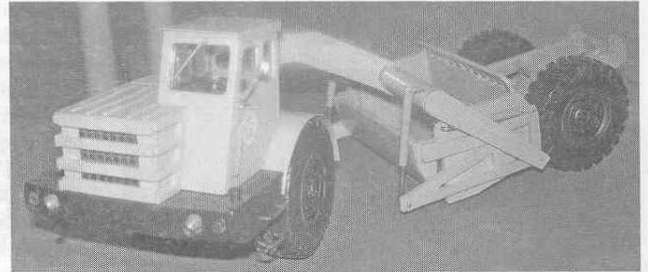
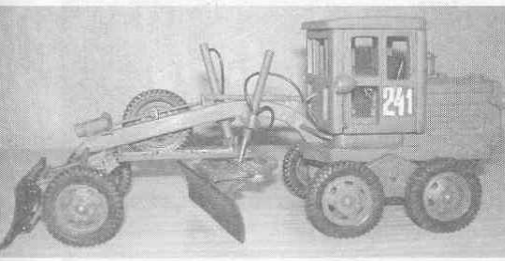
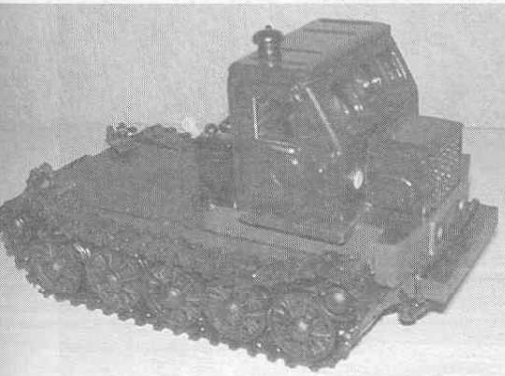
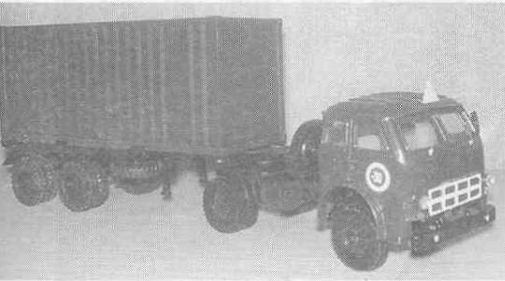
Александр ГОВОРУХА (г. Николаев)

govor1972@ukr.net

То, что в Ульяновске находится одно из крупнейших предприятий по производству внедорожников, знают многие. Кроме этого автогиганта в Ульяновске имеется и ещё один производитель автотехники, имеющий куда более скромную годовую программу, но большую номенклатуру выпускаемых здесь машин. Речь пойдет о моделисте Антоне Крулове, который всё свободное время отдает любимому занятию.

Свое увлечение Антон перенял у старшего брата в школьные годы. Одной из первых в его коллекции была модель автомобиля ГАЗ-24 ГАИ. Эта модель настолько запала в душу начинающему коллекционеру, что вопрос об увеличении коллекции был решен однозначно, причём в положительную сторону. Так было положено начало его собранию и увлечению. На полках стали появляться заводские модели легковых и грузовых отечественных автомобилей. Достаточно скудная номенклатура всего того, что можно было не дорого приобрести в коллекцию, заставила Антона по-другому взглянуть на своё увлечение.

Первыми его шагами в качестве моделиста стало освоение процесса окраски моделей. Появляются перекрашенные заводские модели с нанесенными специальными обозначениями и номерными знаками. Постепенно беседуя с такими же фанатами автотехники, приобретался навык в работе над масштабными моделями автомобилей с «нуля». Вся мастерская, имя которой пока ещё не придумано, размещается на письменном столе. Под настроение, после основной работы по вечерам, включается свет на-





стойной лампы, и шаг за шагом из невзрачных кусков различных материалов рождается автомобиль.

Сегодня в его коллекции представлены машины практически всех отечественных автозаводов, начиная от «Запорожца» и заканчивая канатным экскаватором. Но и среди нашей техники есть автомобили, которые вряд ли когда то будут присутствовать в коллекции Антона Круглова. Надоевшие в повседневной жизни в натуральном масштабе «Жигули» и «ГАЗели» наверное, никогда не смогут найти пристанища на полках моделиста.

Первой моделью, созданной как говорится с «нуля» стал гусеничный канатный экскаватор Э-6525 с прямой лопатой. После сложной и кропотливой работы эта модель появилась в феврале 2004 г., а толчком для начала её изготовления послужил наш журнал. Для изготовления модели или конверсии в ход идут все подручные материалы: оргстекло, полистирол, жёсть, фанера. Хорошими донорами, по словам моделиста, являются недорогие китайские игрушки. Процесс изготовления достаточно трудоёмкий, но в среднем в месяц Антону удаётся собрать всего одну – две модели. Бывают и исключения, к примеру, канатный экскаватор провёл на столе у моделиста почти 1,5 месяца, прежде чем попасть в «гараж» к другим своим соплеменникам.

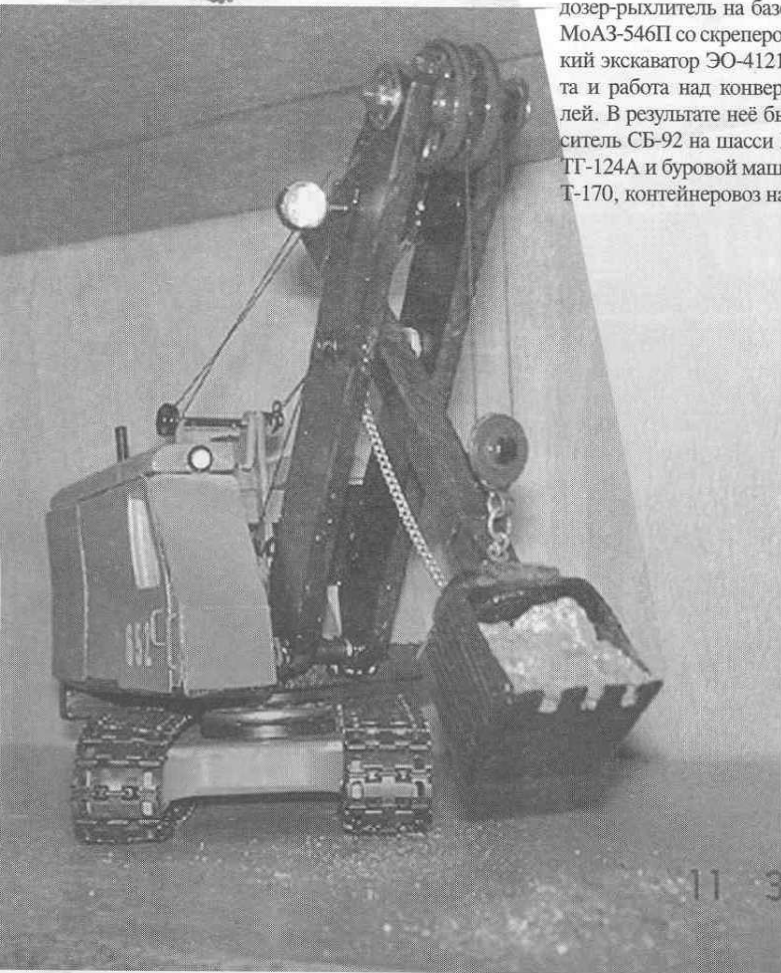
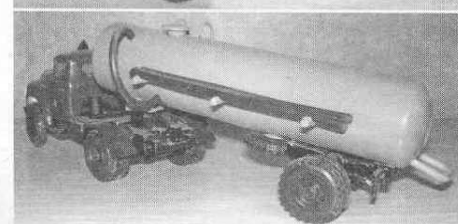
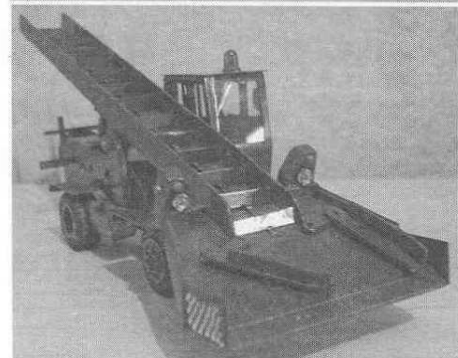
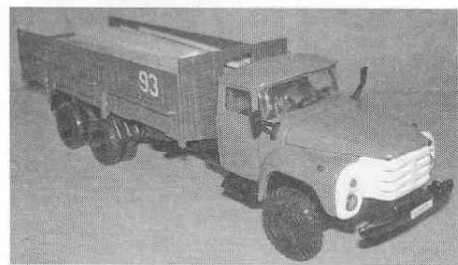
Как считает Антон, перспективное направление в его творчестве – это изготовление специальной техники, в том числе и строительной, так как на фоне автокранов, цистерн, тракторов и скреперов банальные волги и КамАЗы смотрятся скучно и не интересно.

За два с небольшим года моделист изготовил снегопогрузчик КО-206А, автогрейдер Д-958, трактор ТТ-4 без навесного оборудования, бульдозер-рыхлитель на базе трактора Т-180Г, тягач МоАЗ-546П со скрепером ДЗ-11П, гидравлический экскаватор ЭО-4121, каток Д-214. Не забыта и работа над конверсиями заводских моделей. В результате неё были созданы бетоносмеситель СБ-92 на шасси КамАЗа, трубоукладчик ТГ-124А и буровой машины на базе бульдозера Т-170, контейнеровоз на шасси МАЗ-504, поливочная машина ПМ-130, автогрейдер ДЗ-201 на базе МТЗ-80 и седельный тягач ГАЗ-52-06.

Практически все творения рук Антона остаются у него, хотя уже имеется и небольшой опыт по изготовлению моделей на заказ. Наибольший интерес у моделиста проявляется при создании моделей с чистого листа. Полностью изготовить модель для него оказывается проще, чем подстраиваться под чужие идеи и материалы.

А пока Антон собирает информацию для того, чтобы в ближайшее время приступить к изготовлению корчевателя на базе трактора Т-100МТ, экскавато-

ра Э302Б, сверхмощного бульдозера ДЭТ-250, а так же серии асфальтовых катков. Он очень хочет научиться изготавливать стрелы-решётки для автокранов, которые до сих пор у него получаются недостаточно хорошо. Поэтому если кто-то из наших читателей уже освоил эту не лёгкую работу, то просим его поделиться своими знаниями на страницах нашего журнала



«ДИНОЗАВРЫ АВТОБАНОВ»

В МИНИАТЮРЕ

Середина 40-х гг. прошлого века – время появления самых впечатляющих конструкций классического периода истории автомобиля. Однако на этот раз «отодвинем в сторонку» лимузины и кабриолеты знаменитых марок, экстравагантные заказные автомобили, изготавливавшиеся вручную по отдельным заказам. Наша сегодняшняя тема – «большие мерседесы», но не те, на которых ездили руководители печально знаменитого Третьего рейха. Самыми большими автомобилями с трёхлучевой звездой на радиаторе тогда были междугородные автобусы, позволявшие обычному немцу, не имеющему своего автомобиля быстро и удобно путешествовать по новым германским автобанам.

Концерн «Daimler-Benz» в 1936 г. начал производство самых крупных, своими параметрами превосходивших все до этого созданные грузовые «мерседесы», трёхосных девятицилиндровых машин Mercedes-Benz L10000 с 6-цилиндровым дизелем мощностью 150 л.с. под длиннющим капотом. Параллельно с чисто грузовой модификацией вскоре появился пассажирский вариант – междугородный автобус Mercedes-Benz O10000, предназначенный в основном для поездок по уже строящимся новым автомагистралям. Наибольший интерес к этим импозантным автомобилям длиной 12 м и полным весом 18 т проявила немецкая почта (Deutsche Reichspost) – в то время самый крупный в стране перевозчик пассажиров по междугородным маршрутам. В период с 1936 по 1938 г. её парк автобусов пополнили 244 таких гиганта, имевшие по 54 места для сидения. Ещё 15 пассажиров на короткие расстояния разрешалось перевозить в салоне стоя. Автобусы этой модели с окрашенными в тёмно-красный цвет долговечными цельнометаллическими кузовами изготавливались на заводе «Daimler-Benz» в г. Гаггену (Gaggenau). Тяжёлые неповоротливые автобусы, обутое в огромные «сверхбаллонные» шины размером 12.75-20, не подходи-

ли для армейской службы и в годы войны оставались в ведении почты, обслуживая пассажирские перевозки внутри Рейха. После войны, уцелевшие после бомбардировок, боёв в городах и послевоенных реквизиций около полусотни Mercedes-Benz O10000 продолжали возить пассажиров по маршрутам, обслуживавшимся немецкой почтой, вплоть до 1953 г., правда, окрашенные уже в жёлтый – новый «фирменный» цвет «Deutsche Bundespost».

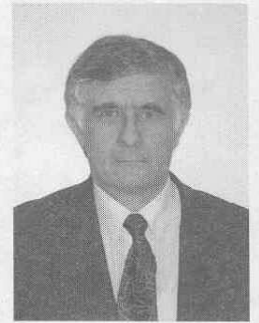
Этот автобус издавна интересовал коллекционеров автомобильных моделей, однако фирмы, которая решила бы начать серийное производство его модели, всё не находилось. Может, их сдерживала достаточно сложная конструкция такой модели, может, было страшно организовывать производство столь знаменитого автомобиля, не имея перед глазами оригинала в масштабе 1:1. К сожалению, все автобусы этой модели, как и конкурирующие автобусы фирм «Bussing-NAG» или «VOMAG», вскоре после войны пошли на слом. И только в последний год XX в. в Австрии совершенно неожиданно удалось обнаружить один такой Mercedes-Benz O10000. Правда он покинул заводские цеха не как автобус, а как мобильное почтовое отделение с кузовом длиной 13,65 м. Хотя эта машина несколько отличалась от автобуса, но, тем не менее, наконец-то появилась возможность точно определить форму, пропорции и конструкцию его деталей, что далеко не всегда удаётся сделать, если в наличии имеются только чертежи. Кстати, этот редчайший «мерседес» после полной реставрации занял одно из важнейших мест в экспозиции исторических автомобилей музея «DaimlerChrysler» в г. Штутгарт (Stuttgart).

И вот под конец 2000 г. в почтовых отделениях Германии появился специальный набор моделей в масштабе 1:87 от фирмы Brekina – два длинноносых автобуса – один в тёмно-красной окраске «Deutsche Reichspost», другой в жёлтом «мундире» послевоенной «Deutsche Bundespost». Модели, как это обычно бывает у «Brekina», изготовлены из полистирола и неплохо детализированы. Сама модель состоит из четырёх основных частей: днища, имитирующего раму и ходовую часть с колёсами типа «Trilex», самого кузова, остекления, отлитого одной деталью и блока сидений из коричневой пластмассы. Отдельно приклеены: мощный радиатор с филигранной мерседесовской звездой наверху, фары, багажник на крыше с лестницей и стеклоочистители.

Целых пять лет это была единственная серийная модель в масштабе 1:87 на рынке, так как мелкосерийный производитель в масштабе Н0 – фирма «МЕК» – хотя тоже предлагала отлитый из смолы кузов автобуса, популярностью этот полуфабрикат не пользовался. И только в начале 2005 г. коллекционеры обрадовали новыми моделями сразу две фирмы – «Bubmobil», выпустившая модель в

масштабе 1:87, и «Premium ClasiXXs» с моделью в масштабе 1:43. Первая из названных моделей кардинально отличается от модели фирмы «Brekina» технологией производства – «Bubmobil» всё ещё использует старую тех-

Люциус СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс (Литва)



Mercedes O10000 Postwagen



Mercedes O10000 в Кёльне

Mercedes O10000 Deutsche Reichspost



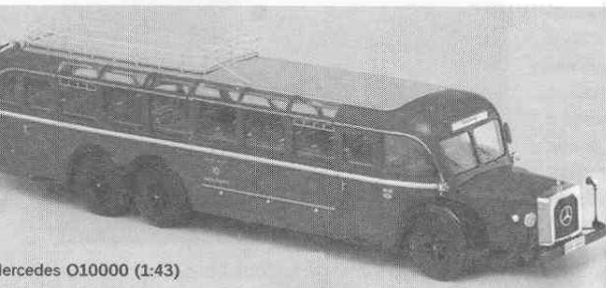
Mercedes O10000



Mercedes O10000 Sachsen Express Zittau



Mercedes O10000 Deutsche Reichspost



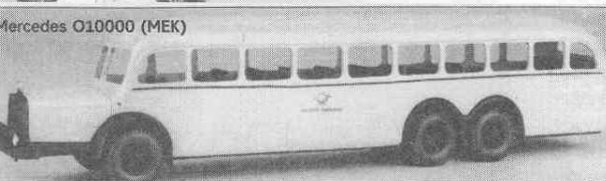
Mercedes O10000 (1:43)



Mercedes O10000 (1:43 & 1:87)



Mercedes O10000 (BUBmobil)



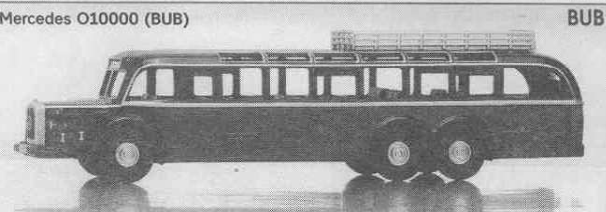
Mercedes O10000 (MEK)



Mercedes O10000 (1:87)



Mercedes O10000 (BUB)



BUB

нологию литья из цинкового сплава. Ничего удивительного – в Нюрнберге, где обосновалась эта фирма, такая технология имеет многолетние традиции. Модель тяжёлая, но, тем не менее, весьма точно отлитая. Некоторые элементы даже точнее, чем у пластиковой модели от «Brekina». Например, металлические молдинги кузова рельефные, в то время как у «Brekina» они изображены краской. Сиденья в салоне также ближе к оригинальным. Однако металлическая модель не остеклена, поэтому для части коллекционеров она неприемлема – платишь 27,90 евро, а получаешь за это просто металлическую игрушку... Ну, может это слишком сильно сказано, но эта модель точно не каждому по вкусу.

Нюрнберг, издавна известный своим производством самых разнообразных игрушек, является также и местом расположения фирмы «Premium classiXXs». Изготавливаемая ею модель в масштабе 1:43 относится к более высокому классу, о чём свидетельствует также и её цена – 74,90 евро. На этой модели мы можем найти всё, что имелось в настоящем Mercedes-Benz O10000 – исключительно subtly смонтированное остекление, из тоненьких деталей изготовленный багажник на крыше, огромное рулевое колесо, громадные фары в хромированных корпусах...

Исключительно точно передано оборудование салона – отдельные кресла в рядах, приборный щиток под рулём, рычаги управления и педали. А на шинах нетрудно прочесть наименование производителя – «Continental» и их размеры. Действительно высокий уровень копийности, ничего не скажешь. Может быть, эта модель поможет не столь известной пока фирме «пробиться» на более достойное место на рынке моделей.

Было бы несправедливо не упомянуть ещё одну серийную модель «динозавра автобанов», которую под номером 5425 предлагает фирма Conrad. Она тоже металлическая, остеклена, имеет основные внешние детали оборудования. Но эта модель имеет для нас один серьёзный минус – её, как и все «Конрады», выпускают в масштабе 1:50. Значит в коллекцию моделей в масштабе 1:43 эту, весьма неплохую модель

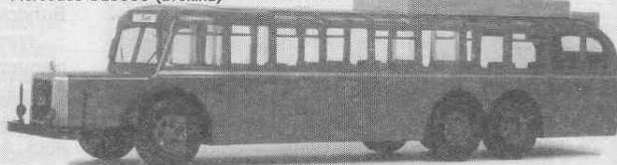
стоимостью в 350 швейцарских франков, не поставишь...

Mercedes O10000 (BUB)

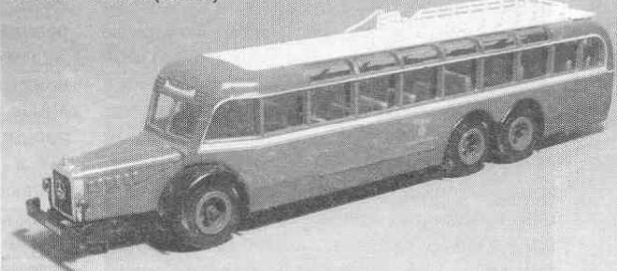


BUB

Mercedes O10000 (Brekina)



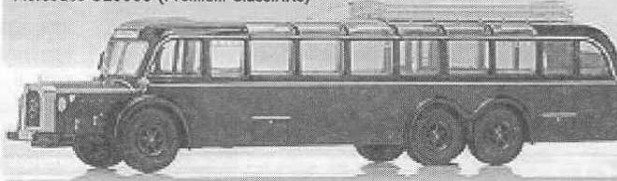
Mercedes O10000 (Conrad)



Mercedes O10000 (Conrad)



Mercedes O10000 (Premium ClassiXXs)



Mercedes O10000 (Premium ClassiXXs)



Mercedes GLS 500 (российская премьера)



НефАЗ-VDL-52997



Renault Clio III (премьера)

Mitsubishi Evb Concept X (концепт-кар)



Nissan Terrano (концепт-кар)



Renault Megane (премьера)

Mitsubishi EZ (концепт-кар)



Opel Corsa (премьера)



СеАЗ-1116 «Люкс» с двигателем FAW



Peugeot 307 (Российская премьера)



Mazda Bionicle (концепт-кар)



Mitsubishi Pajero 2+2 evolution



Peugeot 307 Sedan (Российская премьера)



Skoda Yeti Cabriolet (концепт-кар)

НефАЗ-5299-20-23



Range Rover Freelander 2 (Российская премьера)



Subaru Legacy Outback (Европейская премьера)



Subaru SX4 (премиера)



УралЗИС-355М (Музей УралАЗ)



Lada priora Coupe (премиера)



Tata Cliffrider, пикап



ЗИС-5М (Музей УралЗИС)



BA3-2108Т3 с двигателем Porsche (Музей ВАЗ)



Tata CrossXover



Спортивный ВАЗ-2101 (Музей ВАЗ)



Volvo S80 (Российская премьера)



Toyota DJ (Российская премьера)



Спортивный ВАЗ-2121 (Музей ВАЗ)



ЗИЛ-4326СО «Тапир»



VA3-23602



Спортс С/ВАЗ-2116 (перспективная модель)



ЗИЛ-4329 «Кентавр» (премиера)



VA3-23632

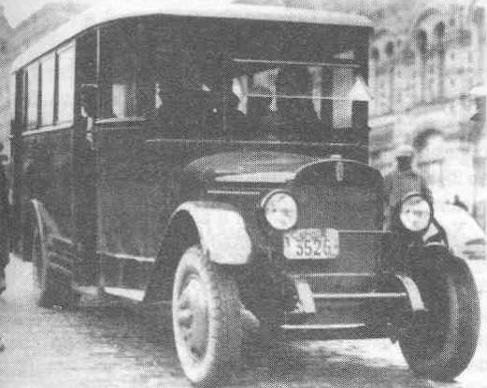


VAZ Rally SUV Dakar (перспективная модель)



ЗИЛ-433180 «Тапир»

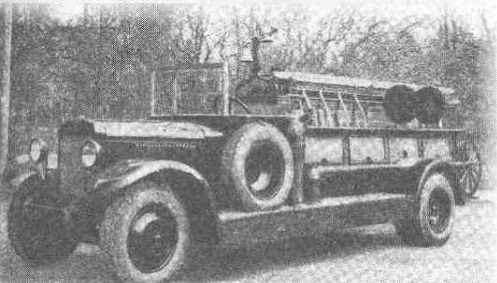
длиннобазный АМО-2, не имевший пока ещё собственного индекса, с автобусным кузовом производства «АМО». 1930 г.



Один из таких автобусов в 1930-х гг. эксплуатировался на Горьковском автозаводе



Готовленный в г. Бийске Алтайского края автобус на длиннобазном шасси АМО. Нач. 1930-х гг.



В сентябре 1931 г. на заводе № 6 ВАТО была создана пожарная «линейка» на 4420-мм шасси АМО-2 (с 1932 г. - АМО-4)



Рожекторная установка на длиннобазном шасси АМО-2. 1931 г.

Первые Autocar (АМО-2) на Чуйском тракте. 1932 г.



своем отечественный индекс – АМО-2, хотя среди водителей они именовались не иначе, как «Автокары».

Интересно, что АМО-2 даже внешне отличался в равной степени как от своего потомка ЗИС-5, так и от заокеанских Autocar'ов. Внешность американских машин была почти идентична той, с которой позже, в 1933 г., начали сходить с конвейера первые ЗИС-5: полностью закрытая кабина с застеклёнными дверцами; крылья, плавно переходящие в подножку; соединявшая их горизонтальная поперечина, на которой крепились фары. В поставленных СССР комплектах деталей эти элементы были раннего исполнения – более сложные по конструкции кронштейны фар; крылья старого образца, образовывавшие с подножками резкие углы; полудверицы (без жёсткой верхней части) с маленькими целлулоидными окошечками (так называемая кабина переходного типа Ar). Американцы оставались американцами, сбывая оставшиеся «неликвиды».

Вот этих-то более архаичного вида машин с вертикально расположенными буквами «АМО» на радиаторе был собран всего 1631 экз.: 848 шт. в 1930 г. и 783 шт. – в 1931 г. Кроме внешних элементов АМО-2 отличался от американских Autocar'ов и конструкцией заднего моста. Для российских дорог (а вернее – почти повсеместного их отсутствия) вместо заднего моста, устанавливавшегося на эти машины в США, был взят задний мост фирмы Timken, использовавшийся на родине для машин с более солидной нагрузкой в 3,5 т. Поэтому из-за более массивного редуктора дорожный просвет АМО-2 по сравнению с Autocar'ом уменьшился на полтора дюйма. Вдобавок, для «советских Autocar'ов» был выбран только один тип колёс, а именно: дисковые, на шести шпильках, с двумя окнами в форме «луковок». Претерпели изменения и колпаки ступиц: с их торцов были убраны (что вполне естественно) литеры «А», а передние вместо цилиндрических получили вид полусфер. С этого момента, и по сей день окна колесных дисков «луковками» (количество которых, правда, после войны возросло в Миассе до шести) и полусферические колпаки ступиц стали одной из неизменных черт, по которым безошибочно угадывается принадлежность к какой-либо из «трёхтонок» или к УралЗИС-355М. Изначально АМО-2 «обували» в американские покрышки с ромбовидными протекторами, но вскоре они уступили место отечественным с более сложным рисунком.

В то время острого дефицита машин даже это, довольно скромное количество АМО-2, собранных за неполных два года, оказалось очень востребовано и послужило базой для многих модификаций. Во-первых, наряду с обычной базой выпускались и длиннобазные (4419,6 мм) АМО-2 (не имевшие пока ещё собственного обозначения). На таких шасси выпускали автобусы АМО-2 (в 1932–1934 гг., их обозначали АМО-4), пожарные автомобили на шасси АМО-4, различные специальные автомобили, а так же небольшое количество бортовых машин с такой же удлиненной базой, предназначенных для работы в условиях хороших дорог крупных городов.

Остановимся чуть более подробно на автобусах, конструкция которых, вопреки распространённому мнению, была спроектирована в кузовном отделе АМО ещё в 1929 г. Кузов, рассчитанный на общую вместимость в 30 пассажиров, имел сидения для 22 чел. (включая во-

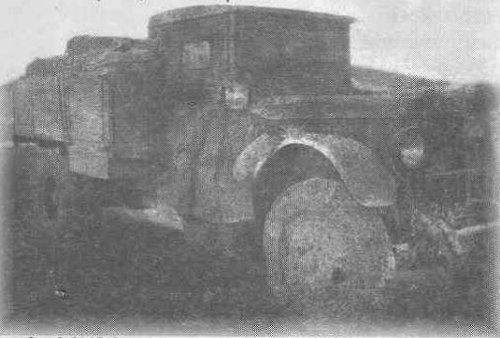
дителя и кондуктора). При разработке большое внимание было уделено конструкции сидений с анатомической точки зрения. Каркас кузова изготавливался, как это было тогда принято, из дерева, а конкретно – из дуба, и имел габаритные размеры: длину – 5530 мм, ширину – 2200 мм и высоту – 1900 мм. Две двустворчатые двери для пассажиров, размерами (как писали тогда «в свету») 660х1920 мм, располагались с правой стороны. Интересно, что конструкция дверей уже была без тамбурной, в отличие от автобусов на базе АМО-Ф15, Я-3 и Я-5. Это обстоятельство, как отмечалось тогда в прессе, кроме удешевления стоимости автобусов, также уменьшало воздушное сопротивление при движении и увеличивало (впрочем, незначительно) скорость и экономичность. Кузов раннего варианта АМО-4 (а точнее автобуса на удлиненном шасси АМО-2) был более угловатым, чем кузова более поздних АМО-4 и ЗИС-8, а уровень крыши – немного ниже, так как она была более плоской. Лобовая (передняя) стенка автобуса имела полностью застекленный вид, так как на ней отсутствовала выступающая верхняя часть с двумя габаритными фонарями и окошком для таблички с номером маршрута посередине.

В целом конструкция являлась весьма современной для того времени, и лишь юбка кузова в середине нижних боковых частей, состоявшая из фальшбортов (набранная из горизонтальных планок, как, например у Я-6), выделялась некоторым анахронизмом.

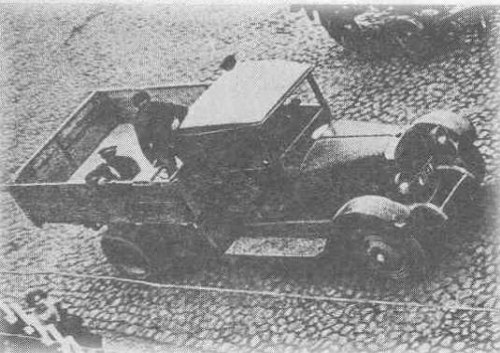
Автобус получился надёжным и несмотря на недостаток мощности хорошо переносил перегрузки. Эти автобусы курсировали по Москве, Нижнему Новгороду и ряду других городов. Но существовали и другие разновидности автобусов на базе новых АМО, которые изготавливались не самим ЗИСе, а другими кузовными мастерскими в Москве («Аремкуз») и других городах. Часть из них была сделана по старинке, с менее вместительным и более высоко посаженным на раму салоном, с тамбурами в витиеватых арочных дверных проёмах и реечными деревянными фальшбортами по всему боковому периметру кузова. Другая, строившаяся позже на шасси уже бывших в эксплуатации длиннобазных АМО, имела более современные кузова. Автобусов АМО-2 на самом заводе АМО было построено всего 79 экз. – 39 в 1930 г. и 40 в 1931 г. Количество иных осталось неизвестным.

Единственным в то время заводом, выпускавшим пожарные автомобили, был завод № 6 ВАТО, в 1932 г. переименованный в Миусский завод. С сентября 1931 г. он перешёл с базового шасси АМО-Ф15 на удлиненный вариант АМО-2. Эти машины оснащались центробежным насосом высокого давления производительностью 1400 л/мин, установленным в задней части автомобиля и приводившимся в действие от коробки передач специальным карданным валом через редуктор; кузовом, подобным пожарному АМО-Ф15, но более длинным, с продольными сидениями для команды из 10 чел. (отсюда – «линейка»), по 5 с каждой стороны, не считая шофера и начальника команды, которые размещались в тогда ещё открытой кабине. Кабина имела лишь ветровое стекло и одну полудверцу со стороны начальника – с левой, водительской стороны устанавливалось запасное колесо и пеногенератор производительностью 1000 л/мин. Спецоборудование состояло также из бака первой помощи и заливки насоса ёмкостью 360 л, располагавшегося в верхней части кузова и служившего одновременно спинкой сидений для

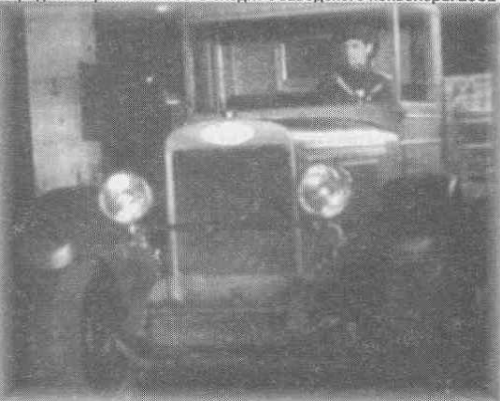
Юлия Крюкова у своего Autocar'a (АМО-2) №33а. Советско-Монгольская граница. 30 октября 1932 г.



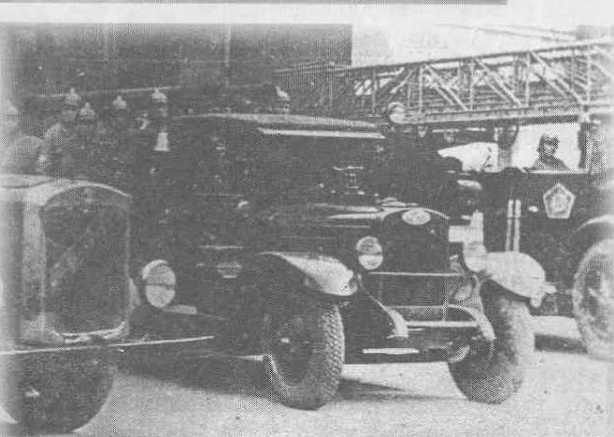
Первый АМО-3 с переходной кабиной. 1932 г.



Передний серийный АМО-3 сходит с заводского конвейера. 1932 г.



Загрузка АМО-3 железнодорожным транспортом. 1932 г.



Ранний вариант ПМЗ-1 на шасси АМО-4. Пожарная часть № 1 г. Барнаул. 1933 г.

команды; трёх катушек с рукавами, из которых две (на 80 м каждая) размещались по бортам кузова на кронштейнах, а одна (съёмная, откидная, на 160 м рукавов) подвешивалась сзади автомобиля на спицованных колёсах; двух брандспойтов с 4 видами мундштуков; рукава; переходники; предупреждающий бронзовый колокол (сразу за кабиной) и прочего. Лестницы укладывались непосредственно в верхней части кузова (а не на кронштейнах, как у АМО-Ф15), причём крепились они на роликах, что убыстряло их развертывание. Помимо основного электрооборудования от динамо и аккумулятора питалось и дополнительное: 2 красных подфарника, лампа для освещения насоса, съёмный прожектор с катушкой и 30-метровым проводом. Эти автомобили (с 1932 г. также именовавшиеся как АМО-4) имели широкие подножки с ящиками, ввиду чего пришлось оснащать их нестандартными, более объёмными передними крыльями, которые изготавливались вручную выколачиванием на деревянной оправке. Крылья, ящики и подножки окрашивались чёрной лаковой краской; капот, кабина и другие металлические части – вишнёво-красной; деревянные же части кузова (ящики-сидения по бортам) просто лакировали, оставляя цвет дерева. Примечательно, что такие АМО-4 были разработаны даже раньше пожарных автомобилей на базе Ford AA.

Что же касается обычных АМО-2 длиной 5950 мм, то они в большинстве своем являлись (особенно на периферии) бортовыми грузовиками. В отдалённых регионах даже обычные АМО-2 являлись тогда едва ли не последним словом техники. Так, например, в начале 1930-х гг. такие машины имелись в распоряжении «Совмонголтвотрга» и доставляли по Чуйскому тракту стратегические грузы из Бийска в Монголию. Даже для суровых горных перевалов это были весьма выносливые машины по сравнению, скажем, с узкоколейными и высокими (что было далеко не безопасно в горах) АМО-Ф15 или тяжёлыми, неповоротливыми и отнюдь не новыми импортными грузовиками. Поэтому, несмотря на очень тяжёлые и даже опасные условия, на Чуйском тракте на двух АМО-2 работали шоферами женщины – Мария Панкова и Юлия Крюкова.

Вскоре после освоения выпуска АМО-2 на заводе появилась тенденция к отказу от импортной зависимости, поэтому больше никаких закупок в США для АМО делать не стали. Работами по освоению собственного производства узлов и деталей руководил директор завода И.А. Лихачев. 1 октября 1931 г. после окончания реконструкции (а фактически – пуска нового предприятия) завод АМО был переименован в 1-й Московский автозавод имени Сталина (ЗИС). В ночь с 20 на 21 октября был собран первый АМО-3. Новая машина пока ещё незначительно отличалась от АМО-2, главным образом тем, что была собрана полностью из отечественных комплектующих. Здесь нельзя не вспомнить, что основная заслуга по доработке Autocar'a, усовершенствованию АМО-2 и последующем его преобразовании в АМО-3 и ЗИС-5 принадлежит талантливому инженеру и конструктору Евгению Ивановичу Важинскому, впоследствии репрессированному и погибшему в 1938 г.

Был уменьшен в размерах картер заднего моста АМО-3 (для восстановления изначального Autocar'овского клиренса

в 260 мм). Отличительными же особенностями внешности АМО-3 стали: более простой и технологичный крепёж фар на одной поперечине, несколько иная форма крыльев, идентичная крыльям последующих ЗИС-5 довоенного образца. Магнето полностью заменили батарейным зажиганием. Незначительно увеличился вес (с 2800 до 2840 кг). А вот кабина ещё долгое время оставалась закрытой лишь частично.

Хотя завод уже носил имя Сталина, на радиаторе АМО-3 по-прежнему значилось «АМО», но фирменный знак вместо простых вертикально расположенных букв стал овальной формы: на фоне пятиконечной звезды и символической шестерёнки красовалась надпись «Новый АМО», а под ней аббревиатура «СССР», причём каждая последующая буква располагалась внутри предыдущей по принципу матрёшки.

25 октября 1931 г. из ворот завода выехала первая партия из 27 машин АМО-3. Первый экземпляр завод подарил редакции газеты «Правда». Остальные машины из этой партии были переданы Пролетарскому райкому ВКП(б) г. Москвы, ВСНХ, ВЦСПС, заводам «Динамо» и «Серп и молот». В конце того же месяца состоялся пробег первых АМО-3 по маршруту Москва – Ленинград – Москва, результаты которого в прессе были названы блестящими.

Постоянно наращивались и темпы выпуска: в апреле 1932 г. за смену с завода выходили 55 грузовиков АМО-3. 1 сентября был изготовлен 10000-й АМО-3, а за год их собрали 15149 экз. Всего же в 1931–1933 гг. было изготовлено 34969 автомобилей АМО-3. В 1931 г. – 770, в 1932 г. – 145583 и в 1933 г. – 19616.

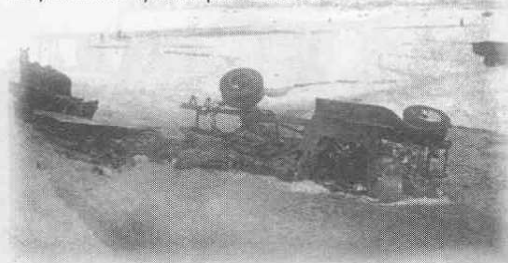
Надо сказать, что обозначения «2» и «3» были достаточно условными. Завод внедрял обновлённые элементы конструкции сразу после их разработки, поэтому первые партии АМО-3 выглядели ещё совсем как Autocar'ы, а последние – уже почти соответствовали ЗИС-5.

АМО-3, гораздо более распространённый и известный, чем АМО-2, послужил основой для ещё большего количества модификаций различных автобусов, фургонов, пожарной спецтехники, рефрижераторов и многого другого. На шасси «тройки» были впервые созданы экспериментальные образцы трёхосного, газогенераторного и дизельного грузовиков, а также седельных тягачей. Однако, это уже тема для отдельной статьи.

Ну а с 1933 г., когда началась эпоха «трёхтонки», многотысячная «армия» ЗИСов довольно быстро затмила собой постепенно ветшавшие АМО, хотя отдельные их экземпляры встречались ещё и после войны!

И всё же с грустью приходится констатировать тот факт, что «первенец» АМО-Ф15 дошёл до нас в количестве целых трёх экземпляров, а АМО-2 и даже куда более многочисленный и более поздний по времени АМО-3 не сохранились. Только скудные кадры хроники да ветхие старые фотографии доносят до нас то, с чего начиналась когда-то легендарная «трёхтонка».

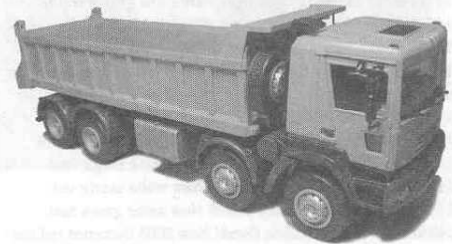
Авария АМО-3. Чуйский тракт. 1930-е гг.



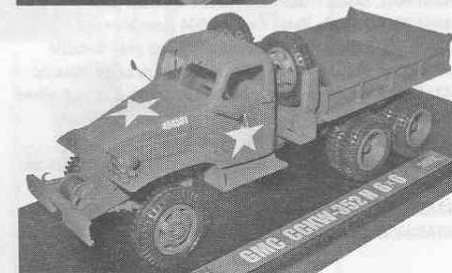
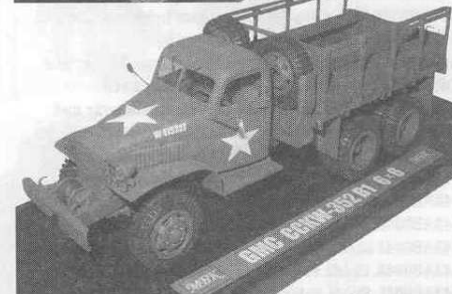
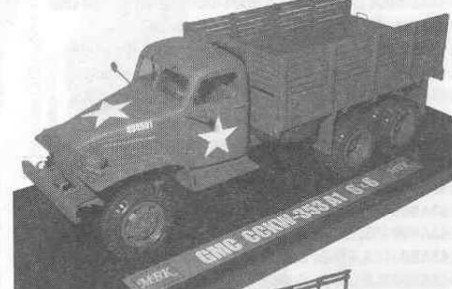
КОНКУРС МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



Мастерская «Миниград» из Санкт-Петербурга представляет для участия в конкурсе «Модель года» модель автомобиля-самосвала Yarovit. Модель выпущена в августе 2006 г. и изготавливается из металла. Колёса изготавливаются из натуральной резины.



Мастерская «МВК» представляет для участия в конкурсе «Модель года» серию моделей автомобиля GMC CCKW в различных модификациях. Модели выпущены в августе 2006 г. и изготавливаются из resin.



Номинации:
Модель года;
Лучшая отечественная модель отечественного изготовителя (под отечественными понимаются все изготовители моделей из стран бывшего СССР);

Лучшая модель зарубежного автомобиля отечественного изготовителя;

Лучшая модель ручной работы отечественного изготовителя (в данной номинации может участвовать модель, прототипом которой был, как отечественный, так и зарубежный автомобиль)

Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя;

Лучшая отечественная фирма-изготовитель моделей;

Лучшая зарубежная фирма-изготовитель отечественных моделей.

Любая модель может быть представлена в нескольких номинациях.

В конкурсе могут принимать участие, как специально номинированные изготовителями модели, так и модели, впервые выпущенные в 2006 г., которые официально никто не номинировал. Единственное условие для участия – модель впервые должна быть изготовлена в 2006 г.

Для специального представления модели на конкурс необходимо предоставить фотографии модели (желательно в нескольких ракурсах), а также указать материал, количество деталей, количество выпущенных моделей, номинацию, по которой выставляется модель.

Ждём Ваших комментариев, предложений по номинациям, а, главное, «голосов», отданных за ту или иную модель.

линия отреза

Критерии оценки (Любой читатель может заполнить анкету и прислать её в редакцию. Все мнения будут учтены):
Модель

Изготовитель	
Соответствие прототипу (0–5)	
Соответствие масштабу (0–3)	
Соответствие пропорциям (0–3)	
Соответствие материалу прототипа (0–3)	
Число элементов (0–3)	
Проработка деталей экстерьера (0–3)	
Проработка деталей интерьера (0–3)	
Проработка деталей шасси (0–3)	
подрессоривание колёс (0 или 1)	
Наличие поворачивающихся колёс (0 или 3)	
Материал кузова (металл – 2, смола или пластмасса – 1, др. – 0)	
Наличие вариантов кузова и т.п. (0 или 1)	
Материал фар и сигналов (прозрачность, соответствие цветов) (0–3)	
Наличие детализировки под не открывающимися элементами (0 или 3)	
Наличие детализировки под открывающимися элементами (0 или 2)	
Наличие открывающихся элементов (0–2)	
Наличие двигающихся и съёмных элементов (0–2)	
Наличие специальных эффектов (фары, сигнальные огни, звук) (0–2)	
Материал покрышек (резина – 3, смола – 2, др. – 0)	

Качество проработки покрышек (0 или 1)	
Качество покраски (0–3)	
Наличие вариантов окраски модели (0 или 1)	
Наличие декалей/тамповки (0–2)	
Соответствие исторической окраске (0 или 1)	
Соотношение цена/качество (0–2)	
Доступность модели (объём выпуска) (0–2)	
Эксклюзивность модели (0 или 1) (например, 1 балл за модель из одного куска металла, или собранную в бутылке, или миниатюрную, или из драгоценного металла)	
Наличие аналогов модели (0 или 1) (1 балл, если это первая модель данного прототипа)	
Доказанность наличия прототипа (наличие фото, чертежей) (0 или 1)	
Наличие сопутствующих элементов (чемоданы, знаки и т.п.) (0 или 1)	
Наличие номерных знаков соответствующего временного периода (0 или 1)	
Элементы игрушки (инерционный двигатель и т.п.) (минус 1 балл за каждый элемент)	
Дополнительные баллы члена жюри (0–2)	
Дополнительные баллы Председателя жюри (0–3)	

KOVOVE MODELY AUT

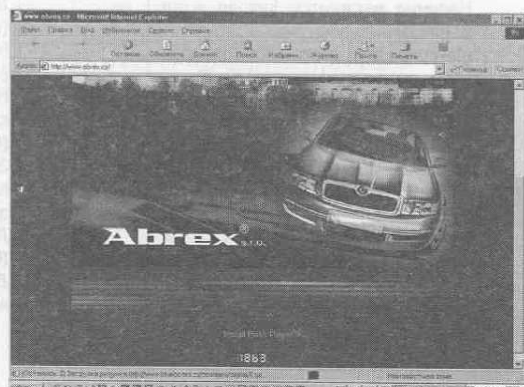
ABREX – молодая, динамично развивающаяся компания, которая занимается производством и продажей металлических моделей автомобилей марки Skoda. Модели изготавливаются на заводах в Китае. Для производства моделей используются формы для литья, изготовленные фирмой ABREX. Весь процесс разработки и изготовления моделей подвергается многоуровневому контролю. Хотя модели ABREX и не относятся к моделям высокой ценовой категории, тем не менее, фирма проводит специальные мероприятия по повышению их качества и соответствия прототипам. Модели автомобилей Skoda являются основными в ассортименте выпускаемой фирмой ABREX продукции. В 2006 г. портфель продукции фирмы был расширен и теперь включает также и другие марки автомобилей. Фирма ABREX изготавливает модели в масштабах 1:24, 1:43, 1:72, и 1:87. Модели в масштабе 1:18 подготавливаются к производству.

Ниже мы публикуем только список моделей в масштабе 1:43, как наиболее интересный для наших читателей.

143AB001A Skoda Octavia New 2005 diamond silver met
 143AB001B Skoda Octavia New 2005 corrida red
 143AB001C Skoda Octavia New 2005 graphite gray metallic
 143AB001D Skoda Octavia New 2005 magic black metallic
 143AB001E Skoda Octavia New 2005 white candy uni
 143AB001H Skoda Octavia New 2005 natur green metallic
 143AB001J Skoda Octavia New 2005 flamenco red metallic
 143AB001K Skoda Octavia New 2005 dark blue metallic
 143AB001L Skoda Octavia New 2005 dynamic blue
 143AB001P Skoda Octavia New 2005 stone gray metallic
 143AB001Q Skoda Octavia New 2005 island green metallic
 143AB001Y Skoda Octavia New 2005 sahara beige metallic
 143AB002A Skoda Octavia Combi New 2005 diamond silver metallic
 143AB002B Skoda Octavia Combi New 2005 corrida red
 143AB002C Skoda Octavia Combi New graphite gray met
 143AB002D Skoda Octavia Combi New black magic met
 143AB002E Skoda Octavia Combi New white candy uni
 143AB002H Skoda Octavia Combi New natur green met
 143AB002J Skoda Octavia Combi New 2005 flamenco red metallic
 143AB002K Skoda Octavia Combi New dark blue metallic
 143AB002L Skoda Octavia Combi New 2005 blue dynamic
 143AB002P Skoda Octavia Combi New stone gray metallic
 143AB002Q Skoda Octavia Combi New island green met
 143AB002Y Skoda Octavia Combi New sahara beige met
 143AB003A Skoda Superb 2004 diamond silver metallic
 143AB003B Skoda Superb 2004 corrida red
 143AB003BA Skoda Superb 2004 sensual red metallic
 143AB003CA Skoda Superb 2004 titan gray metallic
 143AB003D Skoda Superb 2004 black magic metallic
 143AB003E Skoda Superb 2004 white candy uni
 143AB003H Skoda Superb 2004 natur green metallic
 143AB003HA Skoda Superb 2004 canadian green metallic
 143AB003K Skoda Superb 2004 dark blue metallic
 143AB003KA Skoda Superb 2004 nightfire blue metallic
 143AB003KB Skoda Superb 2004 mystery blue metallic
 143AB003LA Skoda Superb 2004 virtual blue uni
 143AB003LB Skoda Superb 2004 laser blue uni
 143AB003Y Skoda Superb 2004 sahara beige metallic
 143AB003YA Skoda Superb 2004 ivory light
 143AB004A Skoda Fabia Combi 2004 diamond silver met
 143AB004B Skoda Fabia Combi 2004 corrida red
 143AB004C Skoda Fabia Combi 2004 graphite gray met
 143AB004D Skoda Fabia Combi 2004 magic black metallic
 143AB004E Skoda Fabia Combi 2004 white candy uni
 143AB004G Skoda Fabia Combi 2004 lemon yellow
 143AB004GA Skoda Fabia Combi 2004 telecom yellow
 143AB004H Skoda Fabia Combi 2004 natur green metallic
 143AB004J Skoda Fabia Combi 2004 flamenco red metallic
 143AB004K Skoda Fabia Combi 2004 dark blue metallic
 143AB004L Skoda Fabia Combi 2004 dynamic blue
 143AB004LB Skoda Fabia Combi 2004 laser blue uni
 143AB004P Skoda Fabia Combi 2004 stone gray metallic
 143AB004Y Skoda Fabia Combi 2004 sahara beige metallic
 143AB005A Skoda Octavia Tour Combi 2004 diamond silver metallic
 143AB005B Skoda Octavia Tour Combi 2004 corrida red
 143AB005C Skoda Octavia Tour Combi 2004 gray graphite metallic
 143AB005D Skoda Octavia Tour Combi magic black met
 143AB005E Skoda Octavia Tour Combi white candy uni

143AB005H Skoda Octavia Tour Combi natur green met
 143AB005J Skoda Octavia Tour Combi flamenco red met
 143AB005K Skoda Octavia Tour Combi dark blue metallic
 143AB005L Skoda Octavia Tour Combi 2004 blue dynamic
 143AB005P Skoda Octavia Tour Combi stone gray metallic
 143AB005Y Skoda Octavia Tour Combi sahara beige met
 143AB005YA Skoda Octavia Tour Combi 2004 ivory light
 143AB007 Skoda Yeti 2005 colours tba
 143ABH901BF L&K Voiturette 1905 purple red Lim. Ed.
 143ABH901E L&K Voiturette 1905 white Lim. Ed.
 143ABH901HG L&K Voiturette 1905 moss green Lim. Ed.
 143ABH901LH L&K Voiturette 1905 gentian blue Lim. Ed.
 143ABS701BC Skoda 110L brick red
 143ABS701EA Skoda 110L white gray
 143ABS701GE Skoda 110L dark yellow orange
 143ABS701HD Skoda 110L attractive green
 143ABS701HE Skoda 110L dark green
 143ABS701LD Skoda 110L light blue
 143ABS701LE Skoda 110L middle blue
 143ABS702BD Skoda 120L rose – hip red
 143ABS702BE Skoda 120L mahagon red
 143ABS702HF Skoda 120L light green
 143ABS702LF Skoda 120L blue white
 143ABS702LG Skoda 120L sky blue
 143ABS702R Skoda 120L nut brown
 143ABS702RA Skoda 120L tabacco
 143ABS703B Skoda Felicia Roadster red
 143ABS703BB Skoda Felicia Roadster dark red
 143ABS703BC Skoda Felicia Roadster orange
 143ABS703E Skoda Felicia Roadster white
 143ABS703GB Skoda Felicia Roadster yellow banana
 143ABS703GD Skoda Felicia Roadster yellow orange
 143ABS703HC Skoda Felicia Roadster pea green
 143ABS703LC Skoda Felicia Roadster old blue
 143ABS703YA Skoda Felicia Roadster light ivory
 143ABS704B Skoda Octavia (old) red
 143ABS704BB Skoda Octavia (old) dark red
 143ABS704CB Skoda Octavia (old) gray brown
 143ABS704CC Skoda Octavia (old) light gray
 143ABS704CD Skoda Octavia (old) gray blue
 143ABS704D Skoda Octavia (old) black
 143ABS704E Skoda Octavia (old) white
 143ABS704GB Skoda Octavia (old) yellow banana
 143ABS704GC Skoda Octavia (old) fawn
 143ABS704HB Skoda Octavia (old) green pastel
 143ABS704LC Skoda Octavia (old) old blue
 143ABS704YA Skoda Octavia (old) light ivory
 143ABS705 Skoda Skoda 1203 minibus
 143ABX001FA Skoda Octavia "Prerost&Svore" design
 143ABX001FB Skoda Octavia "Nehodovy servis" design
 143ABX001XDA Skoda Octavia 2004 "AAA Taxi" diamond silver metallic
 143ABX001XDB Skoda Octavia "AAA Taxi" corrida red
 143ABX001XDD Skoda Octavia "AAA Taxi" black magic
 143ABX001XDQ Skoda Octavia 2004 "AAA Taxi" green Island met
 143ABX001XDY Skoda Octavia 2004 "AAA Taxi" beige Sahara met
 143ABX002FA Skoda Octavia "Ceska televise" design
 143ABX002FB Skoda Octavia Combi "Unikont" design
 143ABX002FC Skoda Octavia Combi "Reserved" design
 143ABX002FD Skoda Octavia Combi "Klokoeka" design
 143ABX002XH Skoda Octavia Combi "Rabobank NL" Lim ed
 143ABX002XI Skoda Octavia Combi "Gerolsteiner"
 143ABX003XD Skoda Superb "AAA Taxi"

143ABX003XDA Skoda Superb "AAA Taxi" silver diamond met
 143ABX003XDBA Skoda Superb "AAA Taxi" sensual red met
 143ABX003XDCA Skoda Superb "AAA Taxi" titan gray met
 143ABX003XDD Skoda Superb "AAA Taxi" magic black met
 143ABX003XYA Skoda Superb "AAA Taxi" ivory light
 143ABX004XA Skoda Fabia Combi "Policie"
 143ABX004XB Skoda Fabia Combi "Mestska Policie Praha"
 143ABX004XDA Skoda Fabia Combi "AAA Taxi" silver diamond metallic
 143ABX004XDB Skoda Fabia Combi "AAA Taxi" corrida red metallic
 143ABX004XDC Skoda Fabia Combi "AAA Taxi" gray graphite metallic
 143ABX004XDD Skoda Fabia Combi "AAA Taxi" magic black metallic
 143ABX004XDE Skoda Fabia Combi "AAA Taxi" Candy white
 143ABX004XDL Skoda Fabia Combi "AAA Taxi" dynamic blue
 143ABX004XC Skoda Fabia Combi PRE design dynamic blue
 143ABX004XJ Skoda Fabia Combi "Dopravni podniky"
 143ABX004XK Skoda Fabia Combi "Nehody" design white Candy
 143ABX004XK Skoda Fabia Combi "Pet Medic" design yellow lemon UNI
 143ABX004XL Skoda Fabia Combi "Hasci" design corrida red
 143ABX005XA Skoda Octavia Tour Combi "Policie"
 143ABX005XB Skoda Octavia Tour Combi "Mestska Policie Praha"
 143ABX005XC Skoda Octavia Tour Combi "ABA"
 143ABX005XDA Skoda Octavia Combi Tour "AAA Taxi" silver diamond metallic
 143ABX005XDB Skoda Octavia Combi Tour "AAA Taxi" corrida red
 143ABX005XDC Skoda Octavia Combi Tour "AAA Taxi" gray graphite metallic
 143ABX005XDJ Skoda Octavia Combi Tour "AAA Taxi" flamenco red metallic
 143ABX005XDK Skoda Octavia Combi Tour "AAA Taxi" deep sea blue metallic
 143ABX005XDYA Skoda Octavia Combi Tour "AAA Taxi" light ivory
 143XAB602 Skoda Octavia Cup #6 Lim. Ed.
 143XAB601 Skoda Octavia WRC #1 Lim. Ed.
 143XAB612 Skoda Octavia WRC #12 Lim. Ed.
 143XAB613 Skoda Octavia WRC #13 Lim. Ed.
 143XAB603 Skoda Octavia WRC #2 Lim. Ed.
 143XAB604 Skoda Octavia WRC #4 Lim. Ed.
 143XAB605 Skoda Octavia WRC #5 Lim. Ed.
 143XAB609 Skoda Octavia WRC #9 Lim. Ed.



Окончание на 3 стр. обложки



Mercedes G-class LWB silver Auto Art
Mercedes G-class LWB green Auto Art
Mercedes G-class SWB black Auto Art 40
Mercedes G-class SWB silver Auto Art 41



Mercedes G-class SWB blue AutoArt
Mercedes G-class black Cararama 4-53360
Mercedes G-class gray Cararama 4-53340
Mercedes G-class silver Cararama 4-53350
Mercedes Hearse 1960 black RIO 1378K
Mercedes Hearse 1960 silver/black RIO 1375L
Mercedes Krankenwagen - German Ambulance Norev 351152



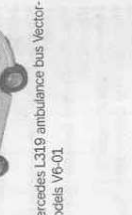
Mercedes L1113 truck ALF
Mercedes L1113 Fire Aerial Ladder DL30 1966 "Feuerwehr-Merzinger" red/white Minichamps 43903:070



Mercedes L3000 long base truck Wehrmacht gray Gubskih



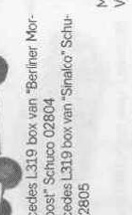
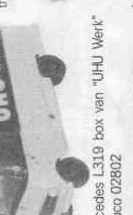
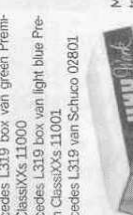
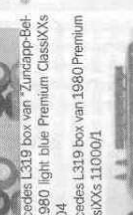
Mercedes L3000 truck Wehrmacht gray Gubskih



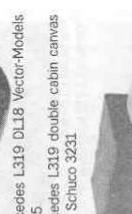
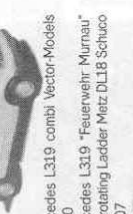
Mercedes L3000A (Kfz. 305) staff van Wehrmacht gray Gubskih
Mercedes L3000A canvas truck Wehrmacht gray Gubskih
Mercedes L3000F truck Wehrmacht gray Gubskih
Mercedes L3000G 75PS Dieselmotor Einheits-Kollerbau der Wehrmacht 1939-1944 Wehrmacht gray Gubskih
Mercedes L315 truck 1954 Minichamps 43903:420



Mercedes L319 box van "The Beastie Kraft" 1980 blue Premium ClassXXs



Mercedes L319 canvas long truck Vector-Models V6-15
Mercedes L319 canvas truck Vector-Models V6-04



Mercedes 300SLR Eifelrennen 1955 DC0235

SMTS BP53
Mercedes 300SLR GP Swedish 1955
SMTS BP51
Mercedes 300SLR Le Mans 1955
Brumm RI88



Mercedes 300SLR Le Mans 1955
Brumm RI88B
Mercedes 300SLR Le Mans 1955
J.M.Franjo Minichamps 432553000

Mercedes 300SLR Le Mans 1955
J.M.Franjo,Mass SMTS BP5B
Mercedes 300SLR Mille Miglia 1955
Brumm RI89
Mercedes 300SLR Mille Miglia 1955 etc
Kits SMTS BP5
Mercedes 300SLR Mille Miglia 1955
S.Moss/D.Jenkinson Minichamps 432553100

Mercedes 300SLR Mille Miglia 1955
SMTS BP5B
Mercedes 300SLR Mille Miglia 1955
SMTS BP5C
Mercedes 300SLR Targa Florio 1955
Brumm RI89

Mercedes 300SLR Targa Florio 1955
Brumm S034
Mercedes 300SLR Targa Florio 1955
SMTS BP53
Mercedes 300SLR Tourist Trophy 1955
SMTS BP5C

Mercedes 300SLR #181 Insa Pemona 1956 Chuck Potter Noster 010M
Mercedes 300T Touring Polizei 1980-1985 Minichamps 430033296

Mercedes 300TD Touring Turb 1992 blue black met Minichamps 430003310
Mercedes 300TE Touring 1991 green Minichamps 430003308
1957 "Adelbauer" RIO 90
Mercedes 320CL cabriolet softtop red bronze Cararama
Mercedes 320GE Polizei Paracar PAR018P

Mercedes 320SL cabriolet red Detail Cars DC0234

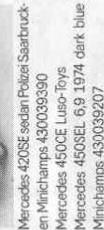
Mercedes 320SL cabriolet Detail Cars

Mercedes 320SL coupe Detaill Cars

Mercedes 320SL coupe Detaill Cars

Mercedes 420SE sedan Polizei Saarbrücken Minichamps 430039390

Mercedes 450CE Luso-Toys
Mercedes 450SEL 6.9 1974 dark blue Minichamps 430039207



Mercedes 450SEL 6.9 1974 green Minichamps 430039205

Mercedes 450SEL 6.9 1974 silver Minichamps 430039200

Mercedes 450SEL 6.9 1974 smoke silver Minichamps 430039201

Mercedes 450SEL 6.9 1974 Minichamps 430039202

Mercedes 450SEL 6.9 1974 orange Minichamps 430039204

Mercedes 450SEL 6.9 1974 yellow Minichamps 430039208

Mercedes 500E V8 1992 anthracite met Minichamps 430003241
Mercedes 500E V8 1992 black Minichamps 430003240

Mercedes 500K Autobahn Kurier 1934 black Tin Wizard M43025-1
Mercedes 500K Autobahn Kurier 1934 not painted kit Tin Wizard M43025-0
Mercedes 500K Autobahn Kurier 1936 B Modell 21

Mercedes 500K Eva Braun 1938 built ABC bianca ABC150
Mercedes 500K Eva Braun 1938 kit Brooklyn BRK43150
Mercedes 500SEL Doortje 94402
Mercedes 500SEL with figurine Helmut Kohl Minichamps 439039300
Mercedes 500SL 1997 gummiereilt mit Glasdach glass-roof Facellit-Modell Schuco 1255
Mercedes 500SL 1997 open convertible Facellit-Modell Schuco 1256

Mercedes 450SEL 1972-1980 gold Minichamps 430033422

Mercedes 450SEL 1972-1980 green

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

КОМПАКТ-ДИСК

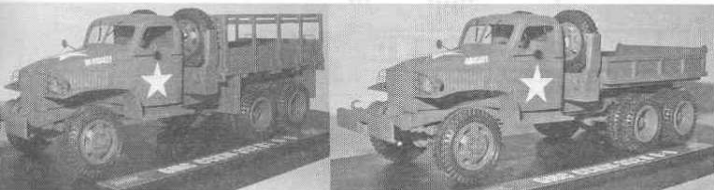
Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

Содержание:

1. Полноцветная версия журналов «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2000–2005 гг.
2. Обновлённые и дополненные слайд-шоу (каталоги) моделей: АГАТ/Тантал; ЭЛЕКОН; Компаньон/Компаньон-Модель; ЛОМО/ЛОМО-АВМ/Двигатель; МиниКлассик; Лаборатория минимodelей; Voltchanecky; Minichamps; Norev; MV Models (1:48); Пожарные автомобили отечественных изготовителей и др.
3. Adobe Acrobat Reader (программа для просмотра PDF-файлов).

Системные требования: Pentium 200; ОЗУ – 32Мб; ОС – Windows 95/98/ME/2000/XP; разрешение экрана – 800x600; CD-ROM.

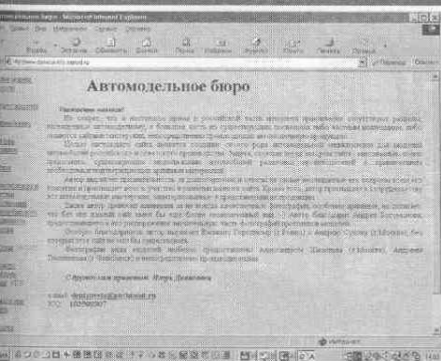
Стоимость диска с пересылкой по России 315 руб. (стоимость пересылки за границу оговаривается в каждом отдельном случае). Деньги за диск необходимо перевести по адресу: 129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу. В поле «Для письма» необходимо указать количество дисков и разборчиво обратный адрес.



МБК представляет

модель собственного изготовления ГАЗ ССКВ 352

представитель на Украине: 69006, г. Запорожье, северное шоссе 5/1, Никифоров Владимир, тел. (0612) 12-08-96
 представитель в России: 193231, г. Санкт-Петербург, а/я 12, Демура А.К.
 Москва, торгово-деловой центр «Останкино», зал. «В», пав. 3
 «Мир автомобилей» (метро «ВДНХ») представитель в США: Антонов Александр, e-mail: alex@siber.org
 www.russianscalemodels.com



Информация об отечественных моделях, история автотранспорта

www.denisovets.narod.ru

Не секрет, что в настоящее время в русскоязычной части Интернета практически отсутствуют разделы, посвящённые автомобильному моделизму, а большая часть существующих сайтов посвящена либо частным коллекциям, либо являются торговыми площадками.

Целью нашего сайта является создание своего рода энциклопедии по моделям отечественных советского и российского производства. Задача, стоящая перед разработчиками сайта – максимально полно представить существующие модели различных производителей с необходимой исторической справкой о протипе и подтверждением этих данных архивными материалами и фотографиями.

В данном разделе публикуются объявления частных лиц о приобретении, продаже (в нетоварных количествах) или обмене предметами коллекционирования.

БЕСПЛАТНО публикуются **ВСЕ** объявления, присланные на бланке, помещённом в журнале (или его ксерокопии).

Объём объявления не более 30 слов, включая адрес. Предлоги, союзы, буквенно-цифровые обозначения типа АМО-Ф-15, ЗИС-5, д. 3, кв. 33 считаются целым словом.

Редакция журнала оставляет за собой право на редактирование текста объявления, а также право отказа в опубликовании объявления, содержащего антиобщественные призывы, обвинения в адрес физических и юридических лиц, коммерческую рекламу.

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несёт.

Для сокращения объёма объявления используйте следующие сокращения: ПП – почтовый перевод; САК – самоад-ресный конверт; К№ – номер по каталогу; М – масштаб; Ж – журнал; Б – брошюра; К – книга.

• Предлагаю модели отечественных изготовителей (Компаньон-моделс, Промтрактор и др.). И.Ю.Любимов, 129110, Москва, а/я 15

• Продаю модели ручного изготовления ГАЗ-М20 «Победа» и её модификации в М 1:43. Евгений. 350062, г. Краснодар, ул. Гагарина, д. 57,

кв. 35, Тел. 8-918-434-43-26 (с 19.00 до 22.00)

• Куплю или обменяю модели чешских автомобилей на российские в масштабе 1Ж43. Писать по русски или по-английски. Czech Republic - Чехия, 43923 Lenesice, Urbenskeho 328, Jiri Havlicek

• Модели грузовиков ручного изготовления в М1:43. Более 30 наименований. Каталог и фото в САК. Керн Н.Д. 350007, г. Краснодар, ул. Захарова, 23, а/я 6025
 • Справочная информация по моделям – тел. (095)680-15-61

НОВОСТИ МОДЕЛЬНОГО РЫНКА
 СТАТЬИ О МОДЕЛЯХ
 ТОРГОВЫЙ РЯД
 ТЕСТЫ СРАВНЕНИЯ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ
 КАТАЛОГИ МЕЛКОТИРАЖНЫХ ФОРМ
 ФОРУМ



ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ О МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЯХ АВТОМОБИЛЕЙ
 WWW.AUTOMODEL.RU



ЛОКОТРАНС

Издаётся в России с 1993 г.

ИНФОРМАЦИОННЫЙ АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

Подписка через редакцию: 2 полугодие 2006 (1-6) - 540 руб.

Оплата почтовым переводом: РОССИЯ 140100, Московская обл.,

г.Раменское, а/я 38, Ивониной Ирине Александровне

www.lokotrans.info e-mail: lokotrans@teleconf.ru

ПАНТОГРАФ

ЖУРНАЛ О ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Все новости, статьи и фотографии из мира городского общественного транспорта в одном журнале!

Открыта подписка:

на второе полугодие 2006 года, 3 номера; на 2006 год, 6 номеров!

Почтовый или электронный перевод (для России) в размере 165 рублей (на 2-е полугодие) или 330 рублей (на 2006 год) направляйте по адресу:

300012, г. Тула, ул. Николая Руднева, д. 25/13, кв. 5
 Денисову Денису Николаевичу или пишите на e-mail pant@klax.tula.ru

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

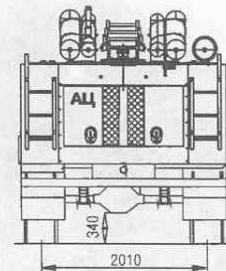
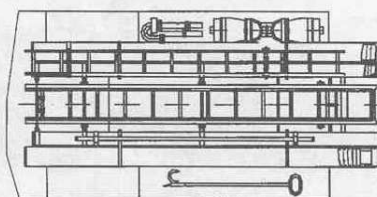
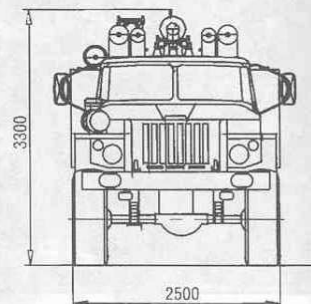
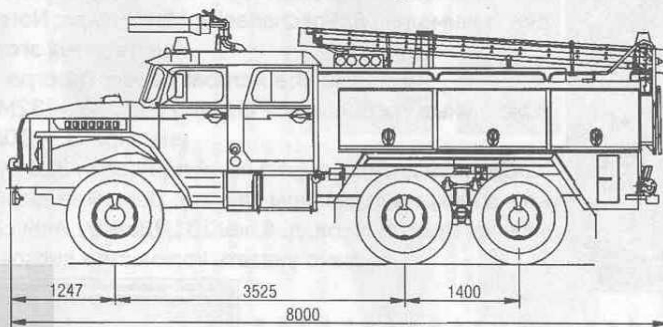
(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

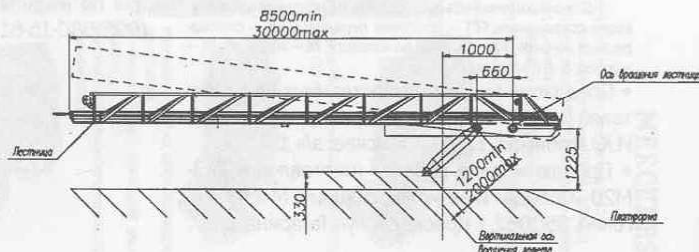
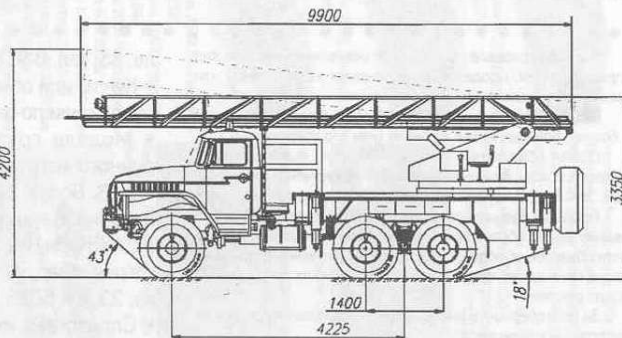
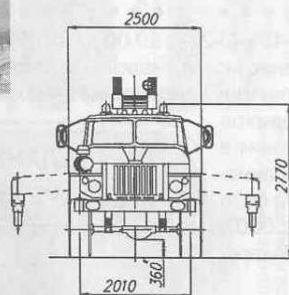
КУПЛЮ
 ПРОДАМ
 ОБМЕНЯЮ
 РАЗНОЕ

Почтовый адрес _____

Цистерна пожарная АЦ-40(5557) на шасси Урал-5557

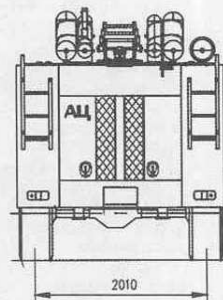
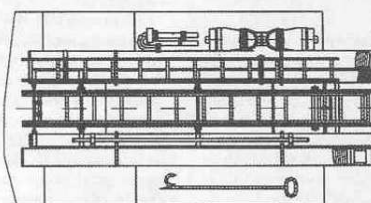
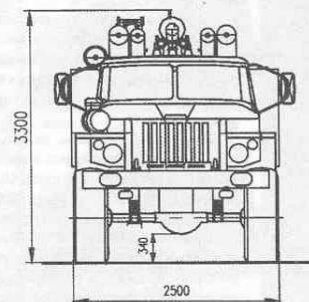
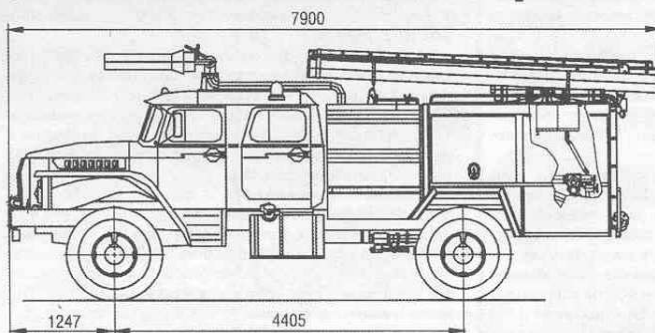


Лестница пожарная АЛ-30(5557) на шасси Урал-5557

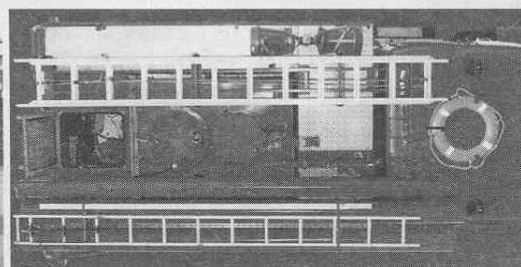
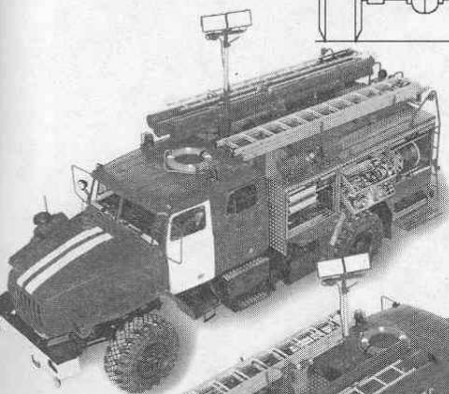
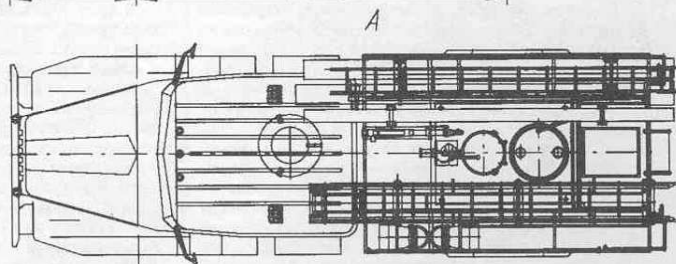
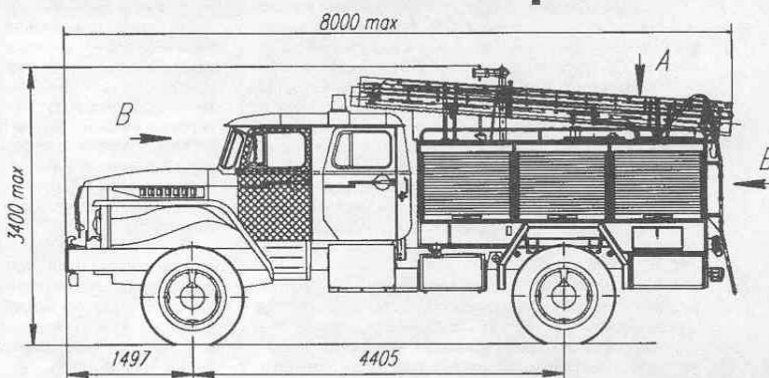
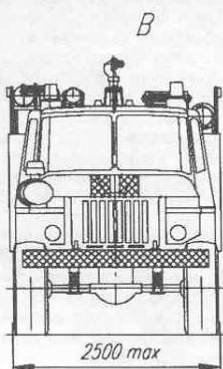
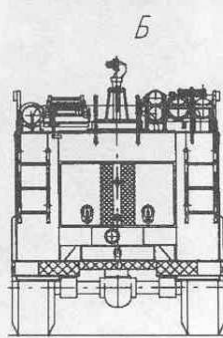


УРАЛО-СИБИРСКАЯ
ПОЖАРНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ
КОМПАНИЯ

Цистерна пожарная АЦ-3,0-40(43206) на шасси Урал-43206



Пожарно-спасательный ПСА-2,0-40/2(43206)-008МИ на шасси Урал-43206



Уважаемый Андрей Кузнецов,

уважаемые сотрудники музея ГУП «Мосавтотранс»!

В № 4 журнала «Автомобильный моделизм» за 2006 г. было опубликовано ваше письмо в качестве ответа на мой материал «Об исторических «ляпах» и «липах». Ознакомившись с ним, счёл просто необходимым ответить вам через журнал.

Мне очень жаль, что вы расценили материал только как «критицизм». Действительно, вместо привычных восторгов и похвал в ваш адрес прозвучало несколько неслетных слов, возможно, задевающих «честь мундира», но слов, тем не менее, истинных, отражающих, увы, реальное положение вещей.

Я не уходил от темы, целью статьи как раз и было – указать на распространённые ошибки и неточности при восстановлении ретроавтомобилей. Ошибки, размножаемые затем многократно СМИ и наносящие тем самым большой вред, как истории автомобилестроения, так и автомобилемоделизму.

Начну с того, что я с глубоким уважением и почтением отношусь ко всем, кто занимается этим весьма непростым, но очень нужным и благородным делом – спасением и сохранением старых автомобилей. В частности, я давно и внимательно слежу за вашим музеем, за его экспонатами, радуясь всем вашим приобретениям, особенно грузовикам, которых, кроме как у вас, положить руку на сердце, вообще мало, где можно увидеть.

И хотя сам я автомобили не реставрирую, этим вплотную занимаюсь мой друг, так что я прекрасно осведомлен, каких трудов, времени и средств это стоит. Сам я занимаюсь автосторией, т.е. изучением того, что, где и как «ходило» или «бегало» когда-то по нашим дорогам. И, между прочим, дело это не менее нужное и ответственное, чем ваше, т.к. любому реставратору (если он серьёзный реставратор) нужно ясно и в подробностях знать конечную цель. Да и автомобильную историю страны любому автомобилисту знать нелишне.

Видимо, своё дело я всё же делаю неплохо. Доказательством тому служат и ваш ответ. Ведь, по сути, ни одного убедительного возражения на указанные мной ошибки вы не дали. Ни разу не написали прямо: «здесь Соколов не прав». Всё свелось лишь к оправданиям типа: «да, действительно – не то, но у нас нет возможности...» или же к некорректным выпадам в мой адрес: «раз гайки не крутит – нечего и критиковать». Прокомментирую некоторые ваши ответы:

1-2. О «полторке». Говоря о покрышках колёс и радиаторе, вряд ли уместно называть её довоенной. Напомним, что ГАЗ-ММ (с неизменными резиной и радиатором) выпускался на Ульяновском автозаводе до 1954 г., а сами колёса и покрышки, широко применяемые впоследствии на компрессорных установках, выпускались ещё намного дольше. Я не утверждал, что найти их проще простого – но вполне можно, если задаться целью. Ведь нашли же вы «родные» шины на ваш ЗИС-5 хотя они – не менее древние и редкие. (Кстати, вот она – «родная» «холодовая» резина, о которой вы спрашивали, она и у вас есть.) Можно, наконец, выйти на военных, ведь на многих крупных армейских складах до сих пор хранятся колёса и шины и на «полторки», и на ЗИС-5, и на ЗИС-150.

С радиатором действительно сложнее. Но и он – не иглока, в конце концов – есть горьковский автозавод, можно туда обратиться. Или если уж совсем не получается, сделайте сами точную копию (но не такое убожество, как сейчас), думаю, ваши производственные возможности всё же это позволяют.

Детали на «полторку» не являются чем-то из ряда вон выходящими, машина была очень распространённой (все же согласитесь, не «Руссо-Балт»), до сих пор то тут, то там «всплывают» целые экземпляры ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ, не говоря уж о запчастях.

Да, САМС для своего времени был замечательным клубом – но «законодателем» достоверности не являлся. Тем более, что он имел всего лишь статус клуба, а вы именуется музеем – это звание посерьёзнее будет. За рубежом, например и к резине подходят серьёзно – даже изготавливают её для ретроавтомобилей заново со 100%-ной точностью. И ладно бы – только подлинность шин, но у вас и с их размером проблемы. Я что-то не припомню, чтобы САМС допускал и размерность шин «какую вздумается». Скажем, ваш экземпляр ЗИС-155 вы же не «обули» в «мазовские» покрышки, а на «полторку» почему-то поставили шины большей размерности.

И, наконец, позвольте спросить: почему частные владельцы у нас в стране (порой с весьма ограниченными финансовыми возможностями) даже для древних «эмков» и ГАЗ-А(!) могут где-то достать, их настоящую «холодную» резину, а вы, в рамках солидного предприятия, для своих грузовиков – нет?

3. О вашем ЗИС-5. Его крылья, увы, не могут понравиться никому из знатоков, поскольку, не смотря на ваше утверждение, они вовсе не «полностью соответствуют» послевоенному шасси УралЗИС-355. Они, напротив, значительно обрезаны, и форма их изменена, как спереди, так и с боков. Лучше бы уж их трогали. А так – из машины, судя по вашим же словам, получился, извините, «винегрет»: половина машины «довоенная», а другая – «послевоенная». Если уж вы достали с большим трудом облицовку, родные диски колёс и резину, воссоздали кабину довоенного ЗИС-5, надо было последовательно действовать в том же направлении: достать или сделать точные копии «довоенных» крыльев – и машина смотрелась бы уже вполне достойно (о том, чтобы достать все «довоенные» детали речь не веду – это сейчас, наверно, практически невозможно).

Либо надо было воссоздать 100%-но «355-й», но – не коверкая крылья, и с деревянной кабиной, обшитой «вагонкой». И в этом случае машина выглядела бы не менее ценно и достойно. А вот в виде получившегося у вас гибрида она смотрится, по меньшей мере, несерьёзно, ведь такой ЗИС-5 никогда не сходил ни с одного из трёх конвейеров, на которых его делали.

4. О «Шевроле». В моих словах никакого противоречия нет, и было, просто вы плохо знаете судьбу своего экспоната. Когда он ещё эксплуатировался с госномером 29-65 ЮАП, он имел колёсные диски с шестью окнами и шины от ГАЗ-51А (имеются фото). И только потом, когда он попал к вам, на нём уже стояло «всё, что угодно» и диск от ЗИС-5 (спереди, левый) в частности.

А главное – диски ГАЗ-51А и лент-ливовские (от «Шевроле», «Студебекера», «Форда-6») очень похожи (фото 1 и 2), и только специалист отличает один от другого. А вот ваши диски (от ГАЗ-53А, фото 3) на «Шевроле» ну никак не годятся (сравните фото, тут даже непосвящённый скажет, какие два между собой похожи, а какое – резко отличается). Эти диски и шины «не по размеру», к сожалению, намного портят всё впечатление от этой действительно замечательной и уникальной машины.

Интересно, что подлинные лент-ливовские диски у вас в наличии имеются, по крайней мере 4 шт. (фото 4). Остаётся непонятным, почему бы не довести дело до конца, и не укомплектовать ими машину? Какая такая опасность, по вашим словам исходящая от них, угрожает безопасности движения? Замечу вам, что машина для 2-3 выездов в год, с малой скоростью и без нагрузки, вполне может «ходить на своих», пусть и старых колёсах (доказательно тому – ваши же ЗИС-5, ЗИС-150, УралЗИС-355М и другие. Почему они никому не угрожают?). Думаю, вы и сами знаете, что не вполне кондиционные диски тоже можно отреставрировать, сделать новые забортовочные кольца и т.д. (ну, тут уж не мне вас учить).

Так что и по «Шевроле» ваши возражения совсем не враждебны.

5. Для того, чтобы убедиться в том, что некоторые элементы бортовых кузовов ваших грузовиков восстановлены не точно, вовсе не обязательно лично их осматривать, и рулетка тут не при чём. Зная оригинальные рассматриваемые элементы, нетрудно увидеть их отличия от ваших, уж поверьте. Кузов того же «Шевроле», сделан, кстати сказать, очень даже неплохо, однако по многим мелким деталям сразу видно, что он самодельный. Петли боковых бортов кузова УралЗИС-355М (а значит и конструктивно связанные с ними элементы основания платформы) установлены неправильно, это тоже сразу бросается в глаза. Бортовой кузов ЗИС-5 вообще не соответствует ни довоенному, ни послевоенному образцу машины. Он (уж извините!) «самопальный».

Между прочим, замечания, высказанные мной в материале – не только мое личное мнение, в этом со мной согласны и другие, гораздо более авторитетные специалисты в этой области (если хотите, могу назвать фамилии, достаточно известные).

Помимо всего – я не цепляюсь к мелочам, которых много; не затрагивал и «внутреннего содержания» автомобилей, поскольку я не заглядывал под капоты и не лазил под машины; даже «неродной» задний мост «Шевроле» от ГАЗ-51А не ставил вам в вину, т.к. понимаю, что найти настоящий или даже сделать копию, не имея образца, очень сложно, практически нельзя.

В итоге, очевидно, что как раз ваши-то утверждения о моих, якобы «голословных» заявлениях – оказываются на самом деле голословными. Все же свои высказывания я могу и дальше обосновывать и доказывать фактами.

Касательно БМ-13. Мне известно, что после войны эти установки ещё долго были на вооружении, и устанавливались на ЗИС-151 и другие машины. Можно также допустить установку «рельс» дошедших до Берлина» на более современные шасси, но причём же здесь, скажите на милость, памятники Великой Отечественной? Утверждение, что «памятники устанавливаются на вооружении, а не базовому шасси» – слышать по меньшей мере странно, если не сказать больше. Ведь это утверждает не кто-нибудь, а работники **транспортного музея!**

Установка «липового» базового шасси, пусть даже с подлинной установкой (хотя это – не всегда), «меняет по своей сути» абсолютно всё. Это, если хотите, принципиально. Ведь поставить Т-70 вместо Т-34 вряд ли кому-то придет в голову, а «катушку», почему-то считают, можно хоть на чём поставить. При всем моём уважении к старому доброму ЗИС-151, если под ним подписаны традиционные «1941-1945», то это – **неправда, воплощённая в металле.** Если не было желания искать настоящие установки – можно было соорудить что-то отвлеченное, из гранита, мрамора, бетона... Но если уж ставится на пьедестал военная БМ-13, то и шасси должно соответствовать. Зачем же обманывать себя и потомков? А тем более выдавать за «катушку» несколько швеллеров, сваренных в ряд, или, по вашему, для памятника любая халтура годится?

Есть такое понятие, как историческая достоверность. Так вот, установка настоящих реактивных минометов эти памятники автоматически **предъявляют** на неё, но вот достоверными, к сожалению, **никак не являются.** Это надо понимать. А ваша позиция по этому вопросу вообще вызывает лишь недоумение, тем более, что вас напрямую эта часть статьи никак не затрагивает.

И ещё. Пожалуй, главной причиной, по которой я в своей статье оперировал именно вашими экспонатами,

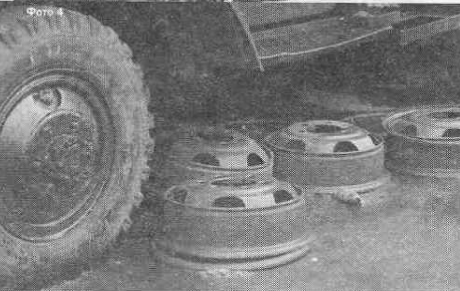
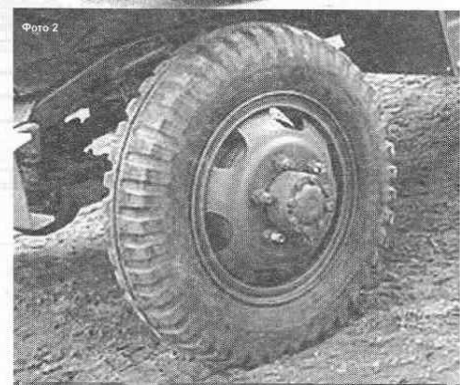
стало обстоятельство, что на вас, фигурально выражаясь, в этом аспекте «равняется вся страна». Ваши экспонаты ежегодно снимают со всех сторон сотни фото- и видеокamer, они – частые гости на обложках журналов, их показывают по телевидению, т.е. вывольно или невольно занимаете одно из центральных мест в отечественной сфере авторитетов. А этот факт, хотите вы того или нет, кроме почёта, известности и большого числа почитателей, накладывает на вас и огромную ответственность, за то, что вы делаете, а главное – как вы это делаете. Вы же, видимо, не всегда, или не в полной мере осознаёте эту ответственность.

Почему-то к реставрации и воссозданию автобусов и троллейбусов вы подходите более серьёзно, на них едва ли можно найти столь грубые и серьёзные «орехи». Неужели вы считаете, что грузовики менее достойны тщательного и внимательного к себе отношения?

Звание большого серьёзного музея, находящегося в столице, и практически единственного на всю страну, но к тому же обязывает. В первую очередь – к качеству восстановления техники и к соблюдению исторической достоверности. Ведь ошибки, допущенные вами, тиражируются затем **тысячекратно** в фото и печатных изданиях, снижая ваш рейтинг для знатоков и вводя в заблуждение всех остальных. А хорошо ли это для вас самих, задумывались ли вы над этим?

Назвать «критицизмом» справедливые замечания и критику в свой адрес проще всего. А вот принять их во внимание и сделать правильные выводы – для этого нужны и объективность, и мудрость, и полное понимание того дела, которыми вы занимаетесь.

С уважением Соколов Михаил





Scale
1:72
1:43
1:24

Abrex® s.r.o.
KOVOVÉ MODELY AUT

Škoda
models



143AB004XL



PM3-1 на шасси АМО-4, СССР. 1931



BMW 327, Германия, 1942



Cadillac V8 Dual Cowl Phaeton кузовной фирмы Fisher, США, 1927



Cadillac V16 Sport Roadster, США, 1931



Chrysler CM6 New Six Sport Roadster, США, 1931



Dodge Standard Six Sedan, США, 1929



ГАЗ-21 «Волга». Первой серии, т.н. «Фестивальная». На капоте отсутствует фигурка оленя



Самосвал ГАЗ-410, СССР



ГАЗ-M415, СССР, 1940



Horch 853 Sport Cabriolet, Германия, 1936



Hudson Super Six Sedan, США, 1929



1912/13C Roadster кузовной фирмы Hoover, Великобритания, 1912



Messerschmitt Bf.109C, Германия, 1944



Москвич-403 «Такси», СССР, 1964



Rolls-Royce Phantom II Лимузин кузовной фирмы Hoover, Великобритания, 1925



Willys Jeep car, СССР, 1942



ЗИС-110, СССР, 1945



ЗИС-110В Лимузин, СССР, 1955

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Alfa Romeo 1750 spyder velooce red Vitesse 20052



Audi Allroad Quattro 2006 (Audi Promotional) Auto Art light grey metal 5010506613; black metal 5010506623



BMW 520 1972 red Minichamps 431023001



Bussing SDKFZ 234/2 Puma 1944 Edison 851721



Citroen Traction 11B coupe 1938 dark blue Soldo 15073600



Ferrari 166S Spider Allemanno 1948 Looksmart grey metallic LS171B; dark red LS171A



Ferrari Mondial Cabriolet 1983 red IXO FER021



Ford Vedette 1950 black Nostalgie N0042



Alfa Romeo Alfasud TI 1974 green Minichamps 400120164



Audi Shooting Brake white Lim Ed 399 ps Looksmart LS206



BMW 545i 2003 black Kyosho 3501BK



Cadillac CTS silver Norev 910010



Citroen Traction 22CV Famiale 1934 bronze Norev 152026



Ferrari 250TDF Street 1958 yellow/red BBR BBR75F



Fiat 500 1957 light blue Edison 800121



Freightliner Semi Rque Michelin 'X One Michelin' North America Elgor Camions 200113



Alfa Romeo Alfetta 1.8 red 1972 Minichamps 400120202



Austin Cooper Seven 1961 tartan red Vanguards AN02528



BMW 645Ci 2004 Welly silver metal 43001SWS; black 43001SWB



Cadillac SRX 4X4 silver Norev 910005



Citroen Visa light blue Norev 151507



Ferrari 365GTB/4 1969 red open parts Kyosho 5051R



Fiat 500C Topolino 1949 grey Brumm R012G



GAZ 67B URSS 1945 Edison 851921



Alfa Romeo BAT9 1955 silver Bizarre B2235



Austin Healey 3000 Mk.III 1964 blue/white Edison 870121



BMW 645Ci cabriolet 2004 blue metal Edison 840421



Chevrolet SSR 2004 Spark Model yellow S0858; blue metallic S0857



Daimler Sovereign Heather Vanguards 08803



Ferrari 365GTB/4 Daytona 1968 red IXO FER034



Fiat 500L Abarth red Olix 15841



Hanomag Kurier Kipper 1958 blue & black Minichamps 439154000



Alfa Romeo Crosswagon Q4 silver Norev 790202



Autobianchi Bianchina 1962 red Edison 801021



BMW M3 GTR 'Flavours of Asia' Black (BMW promotional) Minichamps 60420393161



Citroen 2CV Prototype Tesson silver/beige top Norev 150013



Diamond T620 box van 'North Western Railway Co.' Corgi US52912



Ferrari 375MM Berlinetta Pininfarina 'Ingrid Bergman' 1954 Looksmart champagne 160A; silver 160B



Fiat 500L yellow Olix 15840



Hanomag L28 Canvas 'Dachser Spedition' Schuco 02923



Alfa Romeo Duetto Spyder 1966 white Edison 801221



Batmobile Modele 1960 L'Auto De Batman! Corgi US77350



BMW M3 GTR Kyosho street black 3531BK; T blue 3531TB



Citroen Acadiane 1980 cream IXO CLC109



Divers Cycliste AG2R 2006 Norev CC4585



Ferrari 430 Challenge Frankfurt Motorshow 2005 Gasoline GAS10017



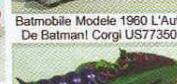
Fiat 850 Sport Spyder 1968 yellow Minichamps 400121232



Hillman IMP red Vanguards 02819



Alfa Romeo GT 3.2 V6 2004 red IXO MOC060



Batmobile Mothmobile 1950 Killer Moth Corgi US77352



BMW M5 Ring Taxi Fahrertraining Kyosho 3503RT



Citroen C4 Berline 2004 bronze persan Norev 155413



Divers Equipe Cyclistes BIC 3 coureurs Norev EC4092



Ferrari 430GT2 Test Monza red BBR BG293



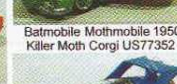
Fiat X19 1974 blue metallic Minichamps 430121664



Hino Confessa 1300 coupe 1964 blue Vitesse 24851



Alfa Romeo Montreal 1970 orange Edison 801121



Alfa Romeo Montreal 1973 orange Minichamps 400120620



Batmobile Subway Rocket 1990 Corgi US77351



BMW R60 side car 1956 Norev 970010



Citroen C4 Hybride HDI Salon De Geneve 2006 Norev 155420



DKW Schnellaster Fire Brigade Asendorf Schuco 02409



Ford Comete 1951 white/black top Nostalgie N038



Honda CR-X 1989 aztec green met Minichamps 430161528



Alfa Romeo SZ 1989 red Spark Model S0612



Bentley 6 1/2 Litre Gurney Nutting 'Saloon' 'Blue Train Special' 1930 green Minichamps 436139500



BMW Z8 cabriolet 2000 dark blue metal Norev 350021



Citroen DS19 1956 blue/white Vitesse 23503



Dodge Caliber 2007 Spark Model orange metallic S0862; black S0863



Ferrari 599GTB Fiorano red BBR BBR183A Fiorano red Looksmart LS173A



Ford Escort Mk.II sapphire blue Vanguards 10300



Hummer Command Car US 1991 desert storm Edison 851321



Alpine Renault A106 blue Norev 517809



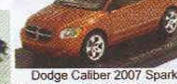
Borgward Isabella cabriolet cream Norev 820005



Borgward Isabella Combi red/white top Norev 820010



Citroen DS21 bleu platine Vitesse 23562



Dodge Dart 270 1970 light blue met IXO Models CLC066



Ferrari 612 Scaglietti open (2 openings in hood position) Gasoline black daytona gasopen001B; red gasopen001A



Ford Escort Mk.II 1600 Sport orange red Vitesse 24825



Hummer H2 SUT black Norev 900955



Aston Martin Lagonda V8 Mk.II blue metal ABC 206B



Bentley Arnage Red Label 2001 blue metallic Minichamps 436139004



Bentley Continental GT 2003 dark red Minichamps 436139025



Citroen DS21 Cabriolet 1972 Norev dark red metal 157039; grey metal 157040



Dodge RAM SRT-10 Commemorative Edition 2005 white Spark Model S0866



Ferrari Enzo yellow Kyosho 5001Y



Ford Focus 2004 red Minichamps 400084001



Hummer H2 SUV yellow Norev 900950



Aston Martin Vanquish dark red metal Vitesse 20754



Berliet GAK Fire Brigades Norev 690002



Borgward Isabella Coupe white/light blue Norev 820015



Citroen HY Fantomas Se Dechaîne Centre De La Recherche Scient. Vroom CIN02



Dodge RAM SRT-10 Quad Cab 2005 yellow fever edition Spark Model S0871



Ferrari F40 Racing Presentation 1991 red IXO



Ford Model A Standard 1928 green Minichamps 400082101



Jaguar SS100 coupe silver ABC 197



Aston Martin Volante 1987 blue metallic Spark Model S0579



Berliet GLC FEUX Hydrocarbures Raffinerie Gonfreville Firetech 51



Borgward Isabella Limousine white Norev 820000



Citroen HY Tole 'Cirque Pinder' IXO COF027



Dodge Viper Competition Coupe Auto Art red plain body version 60420; black plain body version 60421



Ferrari F50 Kyosho red 5091R; black 5091BK



Ford Mustang 1967 silk black Brooklin ROD10



Jaguar XJ12 lavender blue Vanguards 08618



Audi A3 2006 3-doors Mini-champs silver metal 5010503013; dark grey metal 5010503023



Bitter CD 1974-1977 silver Minichamps 400044220



Buessing 8000 'Herforder' Schuco 03047



Citroen HY Tole 1971 grey metal lim ed Elgor Autos 101031



Ferrari 166 Vignale 1953 street red/silver BBR BBR93A



Ferrari FXX 2005 Looksmart blue 159R; yellow 159C



Ford Transit van 'Eddie Stobart Ltd' Corgi CC07807



Jaguar XJS Cabriolet 1980 british racing green Minichamps 400130431



ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Jaguar XK Coupe 2006 liquid silver Minichamps 400130500



Maserati Bora 1972 yellow Minichamps 400123401



Mercedes M-Class 2005 green met Minichamps 400034500



Opel Ascona A Tuning Version Schuco 02657



Peugeot DMA Plateau 1949 IXO Models CLC129



Renault Juvaquatre "Michelin" 1952 black Solido 15083600



Shelby GT 350H 1966 Kyosho red gold stripes 3122HR; white/gold stripes 3122WG



Volkswagen Golf GTI 1984 pirelli black Norev 840041



Lada 1200 Polzei 1973 IXO CLC121



Maserati Bora red IXO Models CLC086



Mercedes O10000 Bus Red/Black Lim Ed 1000 ps Premium ClassXXs 12300



Opel Astra GTC 2005 Welly blau 43004SWB; red 43004SWR



Peugeot Q3A Charbonnier "Charbons Jacques" 1950 Norev 479880



Renault Kerax Silk Road 2005 Norev 518801



Simca CG A1000 cabriolet soft top 1966 silver metal Paracar P164



Volkswagen Golf R32 2005 red Minichamps 400054500



Lamborghini Diablo GTR red Kyosho 3215R



Maserati Ghibli Coupe 1969 giallo Minichamps 400123322



Mercedes O302 Bus "Deutschland" Football World Champion 1974 Minichamps 439035180



Opel Diplomat 1969 yellow Minichamps 430046075



Plymouth Belvedere Suburban 1954 miami blue/white Brooklin BRK123



Renault Logan Dacia 2005 treader red lim ed Eligor Autos 101032



Simca CG1200S coupe 1968 blue Paracar P160B



Volkswagen Passat Variant 2005 toledo red Minichamps 400054010



Lamborghini LM002 1984 red Minichamps 436103372



Maserati Merak 1974 celeste chiaro metallizzato Minichamps 400123421



Mercedes SL500 2001 Welly red metal 43005SWR; silver metal 43005SWS



Opel Kadett D 1979-1984 red (Opel promotional) Schuco 93199159



Porsche 911GT3 (997) 2006 yellow Minichamps AP0201216



Renault R11 Turbo 1985 blue metal IXO 7711419286



Suzuki Cappuccino 1991 Ebbero red 43782; green 43783



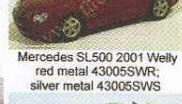
Volkswagen Schwimmwagen 1944 Edison 851421



Lamborghini Miura Concept - Los Angeles Motorshow 2006 yellow met Looksmart LS172B



Maserati Spider 90th Anniversary 2004 blue Gasoline mediterraneo 10018A; azzurro argentina 10018B; gray nucleari 10018D; gray touring 10018C



Mercedes SL-Class 2001 gold with opening roof Minichamps 400032034



Opel Manta A "Sommerbazar 75" Schuco 02519



Porsche 911GT3-RS (997) 2006 orange Minichamps AP02012417



Renault R11TXE 1984 dark green metal Norev 512903



Toyota Aygo 2005 silver Minichamps 400166400



Volkswagen T1 Combi 1963 "Tuborg" Minichamps 430052208



Lancia Appia black Norev 783040



Mazda Cosmo Sport mat camouflage Kyosho 3102C



Mercedes SLK cabriolet 2004 blue metal Edison 840321



Panhard Dyna X Break Tolee "La Gentiane Meribel 73" Eligor Autos 100993



Porsche 911GT3-RS Minichamps black WAP02012817; green WAP02012517



Renault R5 Alpine 1976 black Norev 7711419288



Toyota Corolla Verso 2004 green met Minichamps 400166361



Volkswagen T1 Van 1963 "Porsche" Minichamps 430052206



Lancia Delta HF Integrale white Vitesse 27011



Mazda Cosmo Sport mat white red stripes Kyosho 3102UE



MG 1100 1966 smoke grey/old english white Vitesse 29190



Peugeot 202 "Michelin Pneus Michelin Moto Velo" Norev 472203



Porsche 928RSK Speedster USA Vroom POR21M



Toyota Prius 2004 onyx black Minichamps 400166301



Triumph Dolomite 1500HL Sandglow Hidden Treasure Vanguards 05311



Volkswagen T2 Bus 1972 white & blue Minichamps 400053001



Lancia Fulvia HF 1967 red Edison 800321



Mercedes 220D Auto Art black 56182; white 56181



Mini Cooper S 2002 british racing green metallic Minichamps 431138202



Peugeot 203 Van Tour de France 1954 "KLG" Norev 471019



Porsche Tracteur Junior Diesel red diorama Schuco 2616



Renault R7 1974 yellow IXO 7711420110



Triumph Spitfire Mk.IV 1974 green Edison 870221



Volkswagen T2a Westfalla pick-up canvas Schuco 03331



Lincoln Continental Mk.II 1956 light blue Minichamps 400082304



Mercedes 280C coupe Auto Art beige 56188; blue metallic 56187



Mitsubishi Colt 2004 3-doors black Vitesse 29185



Peugeot 204 sedan 1965 white Nostalgie N030



Renault 11TXE 1984 dark green metallic Norev 512903



Ruf Studiotorino RK spyder ABC orange 209A; black 209N



Vauxhall Victor Empress blue Vanguards 03811



Volkswagen W12 Land Speed Record Nardo 2002 Spark Model S0442



Lotus 119A Sopa Box 2002 Spark Model S0060



Mercedes 280E 1976 green Minichamps 430032207



Mitsubishi Lancer Evo.V white Vitesse 29211



Peugeot 206CC Parotech Street Strobe Norev 472677



Renault Alpine A106 blue Norev 517809



Rosenbauer Panther FL 6X6 Air Crash Tender-Helsinki Cursor Modelle 60034



Triumph TR4A IRS 1965 Spark Model beige S0510 black S0511



Volkswagen T2a Westfalla pickup canvas Schuco 03331



Lotus 23B 1960 Spark Model S0250



Mercedes 450SLC 1974 white Minichamps 430033426



Morris Marina 1300 super aqua blue Vanguards 06309



Peugeot 207 3-doors silver Norev 472732



Renault Concept Car Fluence Norev 517990



Sahariana SPA 41 1942 Edison 851521



Triumph TR6 1968 new english white Minichamps 430132575



Volkswagen W12 Land Speed Record Nardo 2002 Spark Model S0442



Lotus Europa Special white with rear wing Kyosho 3076W



Mercedes 600LWB Auto Art white 56198; black 56197



Nissan Fairlady 240ZG The Circuit Wolf Kyosho 3162CW



Peugeot 307CC.205 Restyling neysha blue Norev 473768



Renault Dauphine 1093 beige Norev 513099



Scania 380 Porteur "Perrier Distribution" Eligor Camions 112764



Volga M21 1958 white/pink IXO CLC088



Volkswagen Corrado C60 red Norev 840090



Magirus Deutz Merkur 150 Fire Brigades Bayreuth Minichamps 439142071



Mercedes 600SWB Auto Art black 56192; silver 56191



Nissan Fairlady 240ZG The Circuit Wolf Kyosho 3163CW



Peugeot 309GL Profil 5-doors white Norev 473901



Renault Fiftie Concept Car 1998 Norev 517997



Schluefer DS15 Tractor Schuco 03285



Volkswagen Cox 1

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



ВАЗ-1118 Калина «Скорая медицинская помощь» (Cararama)



Chevrolet-Niva «Милиция» (Cararama)



Chevrolet-Niva «МЧС» (Cararama)



УАЗ-452В «Скорая мед. помощь» (Тантал)



УАЗ-452В «ВАИ» (Тантал)



АЦ-3,0-40(131)-5А (ЛОМО-АВМ № 1335)



ГАЗ-60 «Арктика» + сани с бочками (ЛОМО-АВМ № 848-01)



Лесовоз ГАЗ-60 (ЛОМО-АВМ № 853)



Лесовоз ГАЗ-60 + прицеп-ропсук с бруснами (ЛОМО-АВМ № 853-01)



ГАЗ-60 + прицеп-цистерна волокуша (ЛОМО-АВМ № 849)



ГАЗ-60 с бочками + прицеп-цистерна волокуша (ЛОМО-АВМ № 849-01)



ЗИС-6 лесовоз (ЛОМО-АВМ № 148)



ЗИС-8 «Пожарная охрана» (ЛОМО-АВМ)



ЧМЗАП-936220-010 (Студия «Лебедь» № 43101)



ЧМЗАП-96240-010 (Студия «Лебедь» № 43105)



ЧМЗАП-936220-010 (Студия «Лебедь» № 43106)



АПГ-14 на шасси ГАЗ-63 (Лаборатория минимodelей)



АКТ-1,0(433112) на шасси ЗИЛ-433112 (Лаборатория минимodelей)



КУНГ на шасси ЗИЛ-157 (Лаборатория минимodelей)



ЗИЛ-157КД (Лаборатория минимodelей)



ЗИЛ-157КВ (Лаборатория минимodelей)



ЗИЛ-ММЗ-4510 (Лаборатория минимodelей)



ЗИЛ-157КВ + прицеп-ропсук с бруснами (Лаборатория минимodelей)



ЗИЛ-157КВ + прицеп-ропсук (Лаборатория минимodelей)



Компрессор на шасси ЯГ-6 (Волчанецкий)



ПАРМ на шасси Studebaker US6 US Army (МиниКлассик)



Москвич-408/412 «Почта России» (АГАТ)



ГАЗ-3102 «ФСБ России» (АГАТ)



ВАЗ-2110 «С днём рождения!» (АГАТ)



ВАЗ-2105 «Учебная» (АГАТ)



ВАЗ-2105 «Пресса. Горячие новости» (АГАТ)



МЗ-66 на шасси ГАЗ-66 (АГАТ)



Фигурки (артель «Универсал»)

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



ЗИС-42 (МиниКлассик)



Studebaker US6 U4 (МВК)



ГАЗ-АА + 1-осный полуприцеп (ЛОМО-АВМ)



КрАЗ-255Б (Украина-Россия, металл)



Троллейбус на шасси ЯГ-6 (Волчанецкий)



Studebaker US6 U4 (МВК)



ГАЗ-АА + 1-осный полуприцеп (ЛОМО-АВМ)



GMC-353 (МВК)



ЗИС-8 «Милиция» + милиционер (МиниКлассик)



ГАЗ-АА + 1-осный полуприцеп (ЛОМО-АВМ)



GMC-353 (МВК)



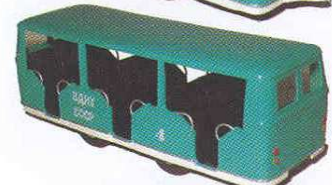
ЗИС-8 санитарный + санитарка (МиниКлассик)



ГАЗ-АА + 1-осный полуприцеп (ЛОМО-АВМ)



Фигурки (BM-Toys)



Противотанковая пушка БС-3 (ЛОМО-АВМ № 1200)



Фигурки (BM-Toys)

РАФ-980ДМ/979 «Рига» автопоезд для ВДНХ СССР (Vector-Models)



ЗИС-8 + Жуков (МиниКлассик)



ЗИС-110 (V.M.M Co. Ltd)



Фигурки (BM-Toys)



МАЗ-535А (Минск)



Studebaker US6 (МиниКлассик)



ЯГ-6 поливомоечный (Волчанецкий)



Яровит (Миниград)



Studebaker US6 U3 (МВК)



Studebaker US6 двойные передние колёса (МиниКлассик)



КрАЗ-255Б (Украина-Россия, металл)



Lada 1200 Polizei 1973 (IXO Models CLC121)
Дорогие друзья! Вот и кончились редакционные запасы фотографий отечественных новинок. Сколько их появится в следующем номере нам неизвестно. Мы уже неоднократно обращались к изготовителям с просьбой высылать фотографии новинок, но результат этой затеи нас не радует, а мы, к сожалению, «отловить» и сфотографировать всё просто не имеем физической возможности – слишком велика география нашей страны.



Studebaker US6 U4 (МВК)



Studebaker US6 (МиниКлассик)



КрАЗ-255Б (Украина-Россия, металл)



Studebaker US6 U3 (МВК)