

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

Автомобилизм

6/2006 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



СЕРЕБРЯНЫЕ БОЛИДЫ AUTO UNION
УНИВЕРСАЛЬНАЯ "ТАБЛЕТКА"
ИЛИ ТРАНСПОРТЁР ПЕРЕДНЕГО КРАЯ ЛУАЗ-967М
КРЕМЕНЧУГСКОМУ АВТОЗАВОДУ - 60 ЛЕТ
ИСТОРИЯ МЕВЕТОYS
НОВЫЕ МОДЕЛИ ОТ WELLY
НОВИНКИ ОТ NEWRAY
VM-TOYS - ЖИЗНЬ В 43 МАСШТАБЕ



Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 6/2006 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор
Александр Шкаев
e-mail: shkaev2004@mtu-net.ru
Зам. гл. редактора
Надежда Макогнова
e-mail: makogonova@mtu-net.ru

Редакционный совет:

Александр Говоруха (Николаев)
e-mail: govor1972@ukr.net
Олег Курихин (Москва)
Евгений Прочко (Москва)
Люциус Суславичюс (Вильнюс)
e-mail: liucijus@registra.lt

Коллективный консультант:



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

Набор и верстка
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 несет 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, 6(48)

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

Серебряные болиды «Auto Union», 2
Л. Суславичюс
Универсальная «таблетка» или транспортёр
переднего края ЛуАЗ-967М, 4
А. Колеватов
Самоход вполне русского производства, 9
О. Курихин
Кременчугскому автозаводу – 60 лет, 10
Ещё раз об автомобилях КраЗ, 12
А. Иоффе
Автомобили 1980 года – Lancia Delta, Opel
Kadett II и Peugeot 505, 14
А. Бармасов
Политехнический музей, вкладка
Отечественные и зарубежные новинки,
цветная вкладка
История Mebetoys, 17
Д. Лисин
Ford L29, 20
А. Топорков
Новые модели от Welly, 23
Конкурс «Масштабная модель года», 25
Новинки от NewRay, 26
Справочная информация, 27
Моделистам на заметку, 30
VM-Toys – жизнь в 43 масштабе, 32
В. Князев

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

СЕРЕБРЯНЫЕ БОЛИДЫ

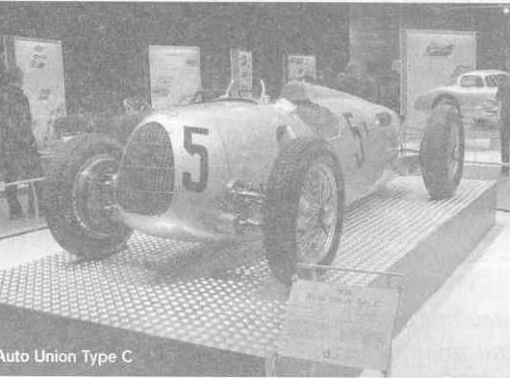
«AUTO UNION»



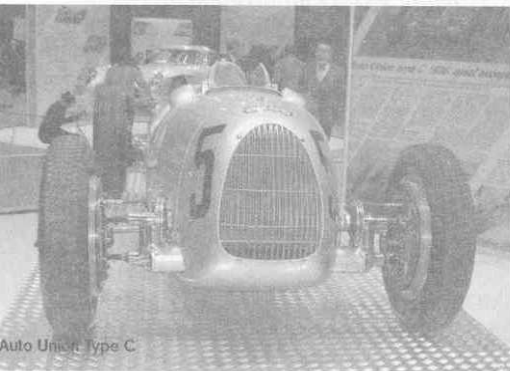
Люциус СУСЛАВИЧИУС,
г. Вильнюс (Литва)



Auto Union Type C



Auto Union Type C



Auto Union Type C

тавшего над созданием автомобилей Mercedes Benz. Он собрал команду способных инженеров, среди которых был работник Дрезденского университета австриец Robert Eberan von Eberhorst, опытный конструктор August Jakob, начинающий конструктор Ferry Porsche, сын профессора, и многие другие. Эта команда сразу же приступила к проектированию P-Wagen – будущего болида для гонок «Grand Prix».

Это был уникальный автомобиль – не зря Фердинанд Порше всегда имел своё собственное мнение, каким, учитывая его назначение, должен быть тот или иной автомобиль. Все гоночные автомобили того времени – и итальянские Alfa Romeo или Maserati, и французские Bugatti, Talbot или Delage, и немецкий Mercedes Benz – все они имели традиционную конструкцию. Она была следующей: в передней части узкого одноместного кузова располагался длинный рядный двигатель, чаще всего 8-цилиндровый, а гонщик сидел чуть ли не на заднем ведущем мосту. Мосты неразрезные, с лонжеронной рамой соединялись полуэллиптическими рессорами, жёсткими, как у грузовика.

Ф.Порше же выбрал совершенно другую, революционную концепцию – кокпит водителя сдвинул вперёд, а двигатель типа V16 (4,36 л, 295 л.с.) смонтировал за спинкой водительского сиденья перед задним мостом. Подвеску он предложил тоже необычную – независимую торсионную для всех колёс. Передние колёса крепились к продольным рычагам, соединённым с поперечными торсионами, качающиеся полуоси задних ведущих колёс подпрессоривались продольными торсионами. Уже первый показ на кольце AVUS 6 марта 1934 г. под Берлином принёс триумф конструктору и первому водителю Auto Union P-Wagen – Гансу Штуку – были побиты сразу три рекорда скорости для кольцевых трасс. Победными были отмечены также большинство стартов новых болидов в гонках «Grand Prix» как в этом, так и в следующем годах. Лишь одна

Ганс Штук за рулём
Auto Union Type C



Ганс Штук за рулём Auto Union Type C

единственная команда «Daimler-Benz» смогла вырвать несколько побед у команды гонщиков, едущих на автомобилях с четырьмя переплетёнными кольцами спереди. Лучшие гонщики Европы стараются попасть в одну из немецких команд, быстро поняв, что только за рулём немецкого гоночного болида они имеют реальный шанс встать на высшую ступеньку пьедестала почёта.

Каждый год на заводе «Norch» в Цвиккау собираются все новые модификации болидов Auto Union – Тур В, Тур С. Когда после окончания контракта профессор Фердинанд Порше в 1937 г. покидает свой пост, его место занимает R.Eberan von Eberhorst. Новый главный конструктор гоночных автомобилей должен создать соответствующий новым требованиям так называемой «трёхлитровой формулы» автомобиль. Auto Union Tur D с двигателем V12 мощностью 485 л.с., новым задним мостом типа «De Dion» и сухим весом всего в 850 кг, способный развить скорость в 340 км/ч, появляется на гоночных

В 1932 г. в Германии из четырёх автомобильных фирм, расположенных в Саксонии – DKW, «Norch», «Audi» и «Wanderer» – под давлением банков был сформирован второй по величине (после «Daimler-Benz») немецкий автомобильный концерн «Auto Union». Его руководители для привлечения внимания покупателей к своей продукции выбрали наиболее эффектный путь – участие в автомобильных гонках. Причём с самого начала «замахнулись» очень высоко – сразу войти в высшую лигу, то есть в гонки Grand Prix. Но ни одна из фирм концерна не имела опыта участия в соревнованиях такого уровня. Поэтому «Auto Union» пригласила в свой вновь созданный «Versuchsabteilung» (Опытный отдел) руководителем самого профессора Фердинанда Порше (Ferdinand Porsche), ещё недавно рабо-



Auto Union Type C V16

трассах в 1938 г. Именно на таком автомобиле итальянский гонщик Tazio Nuvolari выиграл последнюю гонку перед войной – Grand Prix Югославии в Белграде. После войны заводы концерна оказались в советской зоне оккупации. Концерн был расформирован, оборудование заводов вывезено в СССР. Вместе с ним вывезли и оставшиеся в Саксонии гоночные автомобили, которые потом раздали по разным заводам и спортклубам, где они и сгнили. Но легенда четырёх переплетённых колец осталась...

Сейчас в музеях хранятся всего несколько штук болидов из Цвиккау. Поэтому тем, кто интересуется этими прямыми предшественниками современных «формул», остаётся радоваться лишь моделям Auto Union, которых производится не так уж мало, причём в самых разных масштабах. Есть даже миниатюрные модели в масштабе 1:87, однако лишь изделия фирмы «СМС Modelcars» в масштабе 1:18 способны и на самом деле передать нам как особенности конструкции, так и сам дух созданных 70 лет назад шедевров автомобильной техники.

Модели собраны руками мастериц из Китая. Вряд ли кто другой, кроме них мог бы собрать эти великолепные миниатюры. Ведь модель Auto Union Typ C образца 1936 г. состоит из 1026 деталей. Воистину – этой моделью преодолен своеобразный «звуковой барьер» – 1000 деталей! 754 детали изготовлены из стали и меди, 153 – из пластмассы, 23 – отлиты из цинкового сплава, оставшиеся 96 – это болтики, гайки и заклёпки. Всё в этой модели изготовлено исключительно точно, но наибольшее восхищение вызывают колёса модели, собранные из множества спиц с отдельно монтируемыми головками. Их ровно столько же, сколько имелось в оригинальном колесе гоночной машины. Точно так же точно изготовлены отдельные стерженьки собраны защитная решётка располагавшегося спереди радиатора. Торсионная подвеска работает, передние колёса поворачиваются. Даже их крепление одной центральной гайкой – настоящее, гайку можно отвернуть и снять колесо! Двигатель V16 – внушительный агрегат с компрессором и 16-ю выхлопными патрубками, коробкой передач, всеми кабелями, шлангами, трубочками – сам по себе прекрасная модель, которую, кстати, можно приобрести отдельно! Капоты отсека двигателя и передней части кузова, где помещены имитации радиатора, трубопроводов, тормозов, выполнены съёмными и закрепляются соответствующими оригиналу и масштабу модели миниатюрными петлями с защёлками. Кроме победителя многих Grand Prix – Auto Union Typ C – изготовитель предлагает модификации, участвовавшие в гонках по подъёму на горный перевал. Так как в 1930-е гг. многие из горных трасс имели щебёночное покрытие, исключительно мощный двигатель (в последней модификации развивал 520 л.с.) во время старта просто прокручивал колёса Auto Union на месте, и гонщик терял несколько драгоценных секунд. А на трассе длиной всего в несколько километров они нередко решали, кто же придёт победителем. Поэтому немецкие конструкторы применили необычное в автоспорте решение – на заднем мосту смонтировали двоярные колёса как на каком-нибудь грузовике. Оно помогло – «Auto Union» стал побеждать! Этот вариант назвали Auto Union Typ C Hillelimer. В коллекции «СМС» есть и такая модель.

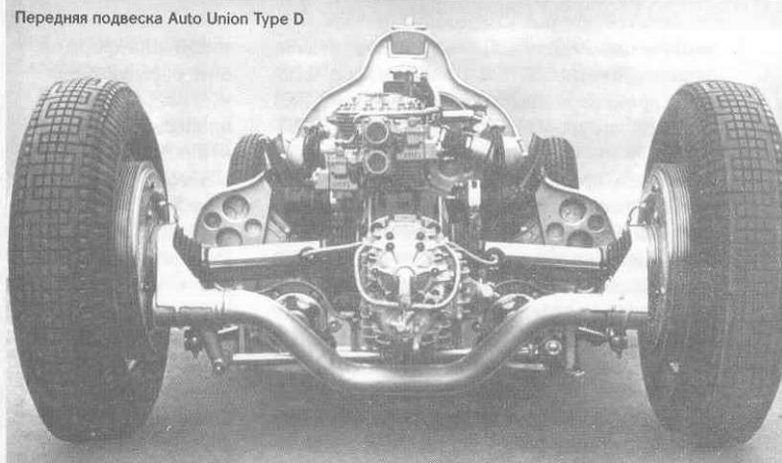
Как уже указывалось, после ухода Фердинанда Порше с поста главного конструктора, руководить созданием гоночных машин стал Robert

Eberan von Eberhorst. Он к сезону 1938 г. подготовил совершенно новый болид Auto Union Typ D, концептуально аналогичный конструкции Фердинанда Порше, но с более лёгким двигателем V12, с лучшей аэродинамикой и развесовкой, поэтому несколько более стабильный на трассе, да и легче управляемый. Это было очень важно. Немногие сейчас представляют, что в те далёкие годы управлять таким монстром, крутя огромное, снимаемое для посадки гонщика в кокпит, рулевое колесо, было очень сложно. Да и сила требовалась немалая – усилителей тогда не ставили. После гонки, длившейся 4–4,5 часа, гонщики выбирались из автомобиля с окровавленными ладонями – от волдырей не спасали никакие перчатки. Предлагаемая фирмой «СМС» модель Auto Union Typ D в масштабе 1:18 такая же точная, такая же детализированная, как и описанная выше. Однако собрать её китайским мастерицам куда легче – она состоит всего из... 680 деталей. Правда, отличить модель Auto Union Typ D от Auto Union Typ C, можно лишь поставив обе модели рядом. Или пересчитав, сколько на двигателе каждой модели видно выхлопных патрубков.

Если кого-либо наш рассказ заинтересовал настолько, что он захочет сравнить модель с оригиналом, то «живые» гоночные Auto Union можно увидеть в Рижском музее моторов, в музее фирмы «Audi», в Немецком музее в Мюнхене, имелся Auto Union Typ D и у покойного ныне американского коллекционера автомобилей Пола Карасика спасшего от уничтожения и вывезшего из СССР два некомплектных болида.



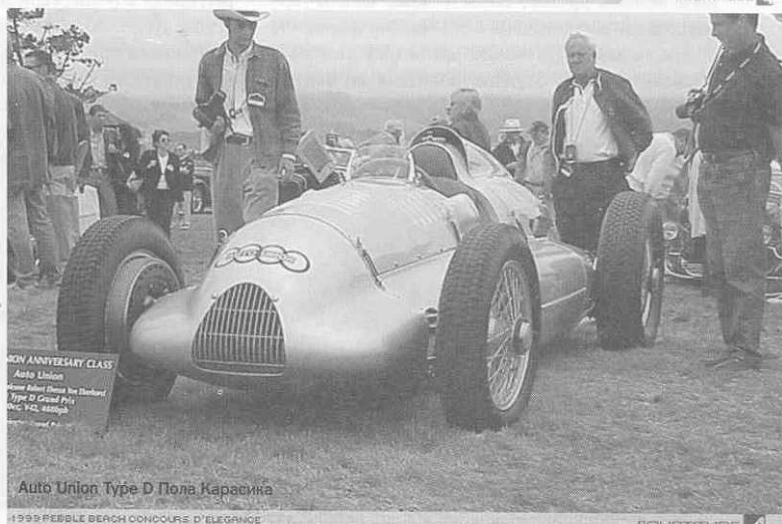
Auto Union Type B (1938)



Передняя подвеска Auto Union Type D



Кокпит Auto Union Type D



Auto Union Type D Пола Карасика

УНИВЕРСАЛЬНАЯ «ТАБЛЕТКА» ИЛИ ТРАНСПОРТЁР ПЕРЕДНЕГО КРАЯ

ЛуАЗ-967М

Среди многочисленных типов армейских многоцелевых автомобилей к самой первой группе машин относятся специальные автомобильно-транспортёры особо малой грузоподъёмности, получившие в войсках наименование «транспортёр переднего края» – ТПК. В №4 за 2004 г. в нашем журнале была опубликована статья Николая Моргуна, рассказывающая об одной из таких машин. А сегодняшний материал является развитием данной темы и познакомит читателя с предшественником автомобиля ЛуАЗ-1901 «Геолог» – транспортёром переднего края ЛуАЗ-967М.

Во время практических занятий по вождению автомобиля группу курсантов Челябинского высшего военного автомобильного инженерного училища (в настоящее время Челябинский военный автомобильный институт) знакомили с особенностями управления специальными колёсными машинами, среди которых были и маленькие аккуратные автомобильчики ЛуАЗ-967М (фото 1 и 2). Укрытые брезентом машины предстояло расконсервировать и своим ходом перегнать с территории училища на загородный полигон – полевой учебный центр. Поначалу задание показалось несложным, очень уж игрушечными казались эти миниатюрные машины защитного военного цвета с красными крестами на бортах и после могучих многоосных армейских вездеходов выглядели как-то по-детски, несерьёзно. Какая тут наука – сел и поехал. Но не всё оказалось так просто. При ближайшем знакомстве выяснилось, что «таблетки» (так на армейском жаргоне именовались ЛуАЗ-967Б то ли за свой скромный габарит, то ли за причастность к медицинской службе, а может быть съёмные металлические диски белого цвета с красными санитарными крестами, укреплённые на машинах в специальных держателях – кто знает?) – это полноценные армейские автомобили со всеми полагающимися атрибутами. Кстати, по внешнему виду машины тоже различались между собой. Одни, вероятно ранних выпусков, казались подслеповатыми циклопами с одной фарой-искателем на крыше и рулевой колонки и маленькими подфарниками на передней панели кузова, другие, более новые, имели гармоничный внешний вид с обычными фарами и подфарниками. По бокам крепились съёмные откидные трапы. Сиденье водителя по центру

машины. По бокам и чуть сзади два пассажирских сиденья с откидными спинками. Причём, если спинки сложить, то сиденья можно вообще не заметить, с грузовой платформой они образуют ровную гофрированную площадку, в центре которой за сиденьем водителя закреплена запаска. В задней части кузова справа аккумуляторная батарея и выключатель «масса» закрытые панелью. На щитке приборов обычная незамысловатая комбинация приборов с контрольными лампами и переключателями (фото 3 и 4). Рулевое колесо от старого «Запорожца» ЗАЗ-965.

Посадка водителя тоже не совсем привычная – педали разнесены по бокам кожуха трансмиссии, а рычаги переключения передач и включения заднего моста расположены между ног. Впереди откидная рамка ветрового стекла с зеркалом заднего вида и стеклоочистителем. Капот моторного отделения быстросъёмный, его можно либо откинуть вперёд, либо вообще снять с машины. Удивило то, что на капоте тоже выбит дублирующий идентификационный номер шасси, так же как на раме, кузове и идентификационной таблице (как объяснили инструкторы, на тот случай, если машину взрывом разнесёт на куски, по этим номерам можно будет установить её принадлежность). После обязательных операций по расконсервации, проверке наличия масла в агрегатах, заправке топливом, проверке креплений, общее устройство машины стало более-менее понятно. Хотя и изучали их по учебникам и плакатам, но одно дело теория, а совсем другое практика. Завели двигателя, опробовали машины на ходу, контрольная проверка, построение, инструктаж и в путь.

В движении транс-

портёр напоминал трактор – рёв двигателя, грохот листов обшивки и гул вездеходных шин, свист ветра в ушах и рычаги между ног усиливали ощущения. На ходу машина показалась не-

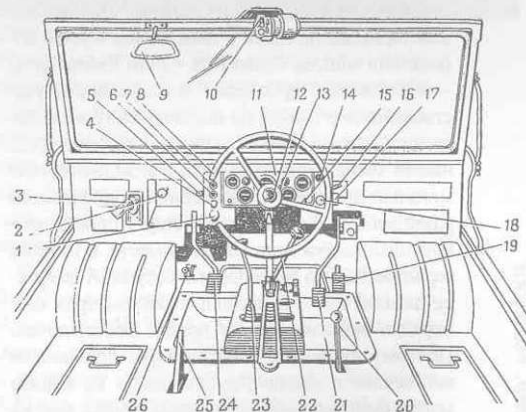


Рис. 3. Органы управления:

7 – ручка управления воздушной заслонкой карбюратора; 2 – ручка управления приводом воздухоприбора; 3 – ручка воздушного насоса пускового приспособления БПП-40А; 4 – фонарь контрольной лампы аккумулятора; 5 – переключатель аккумулятора в спирали «Арктика»; 6 – фонарь контрольной лампы «справа»; 7 – фонарь контрольной лампы лебедки; 8 – рулевое колесо; 9 – зеркало заднего вида; 10 – выключатель стеклоочистителя; 11 – щиток приборов; 12 – кнопка звукового сигнала; 13 – переключатель указателей поворота; 14 – ручка центрального переключателя света; 15 – ручка управления дроссельной заслонкой карбюратора; 16 – переключатель лебедки и насоса выдвигателя; 17 – штепсельная розетка; 18 – выключатель зажигания и стартера; 19 – педаль управления дроссельной заслонкой карбюратора; 20 – рычаг включения механизма блокировки редуктора заднего моста; 21 – педаль тормоза; 22 – рычаг переключения передач; 23 – рычаг включения редуктора заднего моста и понижающей передач; 24 – педаль сцепления; 25 – рычаг стояночного тормоза; 26 – ножной переключатель света фар.



Андрей КОЛЕВАТОВ,
г. Орлов, Кировской обл.
Фото и рисунки из архива автора



Фото 1. Автомобиль-транспортёр ЛуАЗ-967М в реальных условиях войсковой эксплуатации

Фото 2. Автомобили-транспортёры ЛуАЗ-967М на войсковых учениях



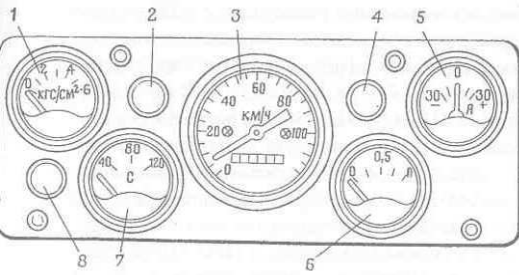


Рис. 4. Щиток контрольно-измерительных приборов:

1 — указатель давления масла; 2 — индикаторная лампа указателей поворотов; 3 — спидометр; 4 — индикаторная лампа сигнализации выхода из строя тормозов; 5 — амперметр; 6 — указатель уровня топлива; 7 — указатель температуры масла; 8 — индикаторная лампа насоса водослива

сколько туповатой (конечно, это не «Жигули» и даже не УАЗик), разогналась медленно, к тому же всё время «рыскала» в стороны и приходилось постоянно корректировать рулём направление движения. Создавалось впечатление, что в сочленения рулевого управления присутствуют люфты. Через некоторое время в нос ударил характерный запах нагретого трансмиссионного масла. На первом привале детально обследовали состояние автомобилей, но никаких люфтов в рулевых сочленениях не обнаружили, так же как и течи масла из агрегатов (да и откуда им взяться на практически новых машинах). Выяснилось, что запах масла идёт из сапуна коробки передач, расположенного возле ног водителя, а неустойчивость в движении и сильное продольное раскачивание — следствие конструктивных особенностей машины: короткой колёсной базы и что самое важное, короткой в ещё большей степени базы «ресорсной» — расстояния между опорами рычагов подвески. На ЛуАЗе они расположены неблагоприятно, отсюда низкая про-

дольная угловая жёсткость машины в целом, даже при отсутствии зазоров в шарнирах. К тому же при работе передней подвески, с учётом сравнительно малого радиуса её продольных рычагов, заметно меняется угол продольного наклона шкворней, вплоть до неблагоприятных его значений, что также разбалансирует устойчивость движения. Дополнительно сказывается и упругая поперечная деформация рычагов подвески. Такая конструкция подвески была вызвана иными соображениями, в том числе и компоновочными, и создатели машины прекрасно знали, к чему это приведёт при движении по шоссе с приличными скоростями (максимальная скорость ЛуАЗ-967М с полной нагрузкой — 75 км/ч). Но они создавали специализированное транспортное средство поля боя для движения на малых скоростях по пересечённой местности (обычно не превышающих 30–35 км/ч) и с некоторыми издержками конструкции приходилось мириться. Ещё более необычными оказались упреждения по преодолению водных преград вплавь. Маленькая амфибия уверенно входила в воду и до глубины 540 мм двигалась на колёсах по дну, после чего всплывала и дальше движение осуществлялось за счёт вращения колёс. Обяза-

Фото 5. Транспортёр переднего края ЛуАЗ-967М. Транспортировка раненого



Трос лебёдки разматывался вручную, а её привод осуществлялся посредством клиноременной передачи от переднего шкива двигателя через электромагнитную муфту, для чего необходимо было включить выключатель на щитке приборов. Вообще в комплект транспортёра ЛуАЗ-967Б входил большой набор дополнительного оборудования, который хранился на складе и познаться со всеми приспособлениями курсантам не довелось. Однако и эти небольшие занятия позволили получить общее впечатление о конструктивных особенностях машины и сделать вывод, что при скромных габаритных размерах и небольшой массе это полноценный армейский многоцелевой автомобиль, способный выполнить поставленную боевую задачу и требующий к себе уважительного отношения и знания материальной части. Несмотря на скромную внешность (фото 5) ЛуАЗ-967Б являлся настоящим боевым вездеходом, и как все военные машины с честью нёс свою нелёгкую службу в суровых армейских условиях.

Фото 6. Опытный образец транспортёра переднего края, изготовленный на Ирбитском мотоциклетном заводе с двигателем от мотоцикла М-72



Фото 7. Опытный образец грузопассажирского автомобиля ЗАЗ-969 (4x4), г. Запорожье, 1965 г.

тельно включался задний мост и блокировался межколёсный дифференциал заднего моста. По тихой воде машина шла со скоростью 4 км/ч на второй передаче, на третьей двигатель не тянул. На закрытых водоёмах никаких неожиданностей не возникло. Но при движении по реке против течения скорость резко падала, машину стремилось развернуть и приходилось корректировать выбранное направление поворотом передних колёс. На твёрдый пологий берег ЛуАЗ-967М выходил самостоятельно. При топком болотистом берегу использовались придаваемые к автомобилю лёгкосъёмные трапы.

На автомобиле имела лебёдка для транспортировки раненых. Её усилие в 150 кг и тонкого троса длиной 100 м было достаточно, чтобы подтянуть к машине раненого на специальной пластмассовой волокуше.

В рамках журнальной статьи невозможно подробно описать сложную 20-летнюю историю создания маленького вездехода с неприметным именем «транспортёр переднего края», к проектированию которого на разных этапах приложили руку такие знаменитости отечественного автомобилестроения, как Андрей Александрович Липгарт, Борис Михайлович Фиттерман, Юрий Ааронович Долматовский и десятки других известных конструкторов, инженеров, технологов, учёных. На разных стадиях работы по созданию автомобиля-транспортёра выполнялись на Ирбитском мотоциклетном заводе, в НАМИ и на Московском заводе малолитражных автомобилей, на Запорожском автомобильном заводе и наконец на Луцком автомобильном заводе. Такая длительная работа была насыщена крутыми поворотами, непредсказуемыми решениями, порою почти детективными захватывающими сюжетами и безусловно заслуживает детального подробного исследования, которое ждёт своего часа. Мы же с вами, уважаемые читатели, лишь кратко остановимся на основных этапах истории создания ТПК.

Первые упоминания о нём относятся к 1954 г., когда при разработке перспективного типажа основных типов армейских автомобилей Главным автотракторным управлением МО были сформулированы технические требования на самый маленький класс военных машин — предельно простых по устройству, недорогих, вездеходных транспортных средств для использования непосредственно в боевых порядках первого эшелона войск для эвакуации раненых с поля боя, подвоза боеприпасов и военно-техни-

Фото 8. Опытный образец автомобиля-транспортёра ЗАЗ-967 (4x4). г. Запорожье, 1965 г.



Фото 10. Полноприводный грузопассажирский автомобиль ЛуАЗ-969 (4x4) выпускался в г. Луцк в 1971–1975 гг.



ческого имущества, размещения тяжёлого носимого вооружения пехотных подразделений. Первоначально представлялся некий симбиоз мотоцикла и легкового автомобиля, а в качестве исполнителя был выбран Ирбитский мотоциклетный завод – основной поставщик тяжёлых мотоциклов для Вооружённых Сил. Однако отсутствие у моторостроителей необходимого опыта вынудило подключить к проектированию такой машины ведущий НИИ автомобильной промышленности НАМИ. Совместными усилиями на ИМЗ были построены опытные образцы, которые в конце 1956 – начале 1957 гг. проходили заводские испытания (фото 6). Но мотоциклетный двигатель М-72 и ряд агрегатов трансмиссии и ходовой части требовали глубокой переработки. Дальнейшие работы, выполненные уже непосредственно в НАМИ по темам «049А» и «032А» лишь представляли общую концепцию автомобиля-транспортёра без детальной проработки отдельных узлов и привязки к производственным возможностям конкретного производителя. Макетный образец, изготовленный на МЗМА, тоже не соответствовал предъявленным требованиям к машинам серийного производства. Примечательно, что проектирование транспортёра переднего края совпало по времени с массовым увлечением легковыми автомобилями особо малого класса – «микролитражками», как их тогда называли. Под их производство был переориентирован бывший комбайновый завод «Коммунар» в г. Запорожье, выпуск силовых агрегатов для микролитражек предстояло освоить на Мелитопольском моторном заводе. Возник закономерный вопрос, а не сосредоточить ли все усилия по доводке и дальнейшему изготовлению ТПК на новом Запорожском автомобильном заводе. Ведь конструктивно автомобили очень близки и унифицированные двигатели, коробки передач, узлы трансмиссии и ходовой части в значительной степени позволят сократить сроки подготовки производства, упростить

967 (фото 8) и фургона ЗАЗ-970.

В 1965 г. изготовленные в Запорожье машины уже проходили государственные испытания, которые к концу года закончились с положительными результатами. Однако судьба полноприводных автомобилей снова сделала очередной крутой вираж. Выяснилось, что несмотря на высокий уровень унификации с легковыми автомобилями ЗАЗ, для организации серийного выпуска «маленьких вездеходов» необходимо отдельное специализированное производство, рассчитанное на изготовление ведущих мостов, колёсных редукторов, рам, кузовов, дополнительного оборудования. Производственные возможности Запорожского автозавода были крайне ограничены и для выпуска полноприводных машин решили задействовать производственную базу Луцкого машиностроительного завода.

Небольшое ремонтное предприятие, выросшее на базе бывших немец-

ких авиаремонтных мастерских с 1959 г. было преобразовано в машиностроительный завод, где выпускались автофургоны и автомобили-рефрижераторы на базе Москвич-432, УАЗ-450 и УАЗ-451, ЗИЛ-164 и ЗИЛ-130. В апреле 1966 г. вышел приказ Минавтопрома об организации подготовки производства грузопассажирских автомобилей на ЛуМЗ в г. Луцке. А в декабре того же года была изготовлена первая опытно-промышленная партия из 50 машин ЗАЗ-969В (фото 9). Этот автомобиль не имел привода на задний мост и предназначался для использования в сельской местности для перевозки пассажиров и мелких партий груза. Следующим приказом по Министерству автомобильной промышленности от 11 декабря 1967 г. ЛуМЗ был переименован в автомобильный завод, а с 1971 г. здесь освоили выпуск грузопассажирских автомобилей ЗАЗ-969 (фото 10) с колёсной формулой 4x4. Тем временем транспортёр переднего края ТПК под маркой ЗАЗ-967 прошёл весь комплекс заводских, полигонных, межведомственных и государственных испытаний. С учётом неизбежных для любой новой машины доработок конструкции был рекомендован к серийному производству, а Постановлением Совета Министров СССР и ЦК КПСС от 1969 г. принят на вооружение. Но снова по неблагоприятному стечению обстоятельств машина не пошла на конвейер. Причинами являлись как неготовность производства к выпуску новой машины, так и внутриведомственные распри. Фактически основным заказчиком транспортёра выступало Главное медицинское управление Министерства обороны. Оно же выдвинуло тактико-технические требования на автомобиль, но машину планировалось использовать не только как транспорт для

и одновременно удешевить конструкцию армейского малогабаритного вездехода. Отчасти всё именно так и было, а конструкторы ЗАЗ приступили к выполнению важного правительственного задания. Попутно возникла идея создания максимально унифицированного с военным транспортёром упрощённого гражданского варианта легкового автомобиля повышенной проходимости для сельскохозяйственных районов с неразвитой дорожной сетью, что в конечном итоге ещё более облегчило бы будущее производство. В то время, когда опытные образцы НАМИ и МЗМА проходили испытания, на ЗАЗе начались работы по созданию семейства машин: легкового ЗАЗ-966, гражданского полноприводного ЗАЗ-969 (фото 7), военного транспортёра ЗАЗ-

Фото 9. Автомобиль ЛуАЗ-969В не имел привода на задний мост (4x2) и стал первым советским переднеприводным автомобилем. г. Луцк, 1966 г.



Прототип ЛуАЗ-967.

Фото 11. Опытный образец автомобиля-транспортёра ЛуАЗ-967М оснащённый двигателем МеМЗ-967А



перевозки раненых, но и в артиллерии для подвоза боеприпасов, в мотострелковых войсках для установки отдельных видов вооружения, в воздушно-десантных войсках в разведке. Все стремились максимально приспособить многоцелевой автомобиль для своих нужд, поэтому требования технического задания неоднократно менялись, уточнялись, корректировались. Имелись проблемы и с финансированием проекта, несмотря на военное назначение машины. Примечательно, что всё это время на Луцком автозаводе велись работы по дальнейшему совершенствованию малогабаритного транспортёра, строились опытные образцы, проводились испытания, внедрялись новые узлы и агрегаты. В 1968 г. на Мелитопольском моторном заводе был создан новый 40-сильный силовой агрегат в составе V-образного 4-цилиндрового карбюраторного двигателя воздушного охлаждения, однодискового фрикционного сцепления и синхронизированной 4-ступенчатой коробки передач для автомобиля ЗАЗ-966 «Запорожец». Главный конструктор МеМЗ-968 (такой индекс получил новый мотор) Фёдор Александрович Реппих тут же предложил использовать этот двигатель и для луцких машин, в том числе и для транспортёра переднего края, с целью улучшения показателей энерговооружённости и повышения тягово-динамических характеристик полноприводных автомобилей. Необходимо заметить, что Фёдор Александрович не был сторонним наблюдателем процесса создания ТПК, а являлся непосредственным участником этих работ. В бытность свою заместителем главного конструктора Ирбитского мотоциклетного завода участвовал в разработке опытных образцов армейского транспортёра, оснащённого ещё мотоциклетным двигателем М-72 и был активным сторонником дальнейших работ по освоению серийного выпуска многоцелевых автомобилей в Ирбите. После передачи темы на запорожский завод «Коммунар» Ф.А. Реппих получил назначение на Мелитопольский моторный завод на должность главного конструктора и отвечал за создание силовых агрегатов для ЗАЗа и ЛуАЗа. По условиям применения мотора мощностью 40 л.с. на автомобилях-транспортёрах была разработана модификация под индексом МеМЗ-967. Проведённые опытно-конструкторские работы позволили изготовить на Луцком автозаводе экспериментальные образцы модернизированного ТПК с новым силовым агрегатом получившие обозначение ЛуАЗ-967М (фото 11). Помимо установки 40-сильного двигателя подверглись изменениям колёсные редукторы (их передаточное число уменьшилось с 1,785 до 1,294), кузов, карданная передача, усилили элементы подвески и рулевого управления, изменился вне-

шний вид машины.

В 1972 г. усовершенствованные автомобили прошли повторные испытания и вновь были рекомендованы к серийному производству. Параллельно с армейским транспортёром создавался и обновлённый народнохозяйственный грузопассажирский автомобиль ЛуАЗ-969А (фото 12), также оснащённый 40-сильным двигателем МеМЗ-969А. Несмотря на все усилия заводчан обе машины удалось поставить на конвейер только в 1975 г. Сравнительно слабая производственная база, затянувшаяся реконструкция завода, выпускавшего всего порядка 5000 автомобилей в год, длительное время не позволяли освоить серийный выпуск автомобилей для армии. Помимо прочих трудностей требовалось не только организовать производство широкой номенклатуры новых сложных изделий, но и обеспечить высокое качество выпускаемой продукции. Большая заслуга в создании транспортёра переднего края ЛуАЗ-967М принадлежит главному конструктору Луцкого автозавода Л.С.Перель, специалистам военного представительства заказчика №962 и Главного автомобильного управления МО СССР, которые принимали непосредственное участие в разработке конструкции автомобиля и его отдельных узлов, проводили испытания, помогли в налаживании серийного выпуска и осуществляли приёмку готовых изделий.

Конструктивно автомобиль-транспортёр ЛуАЗ-967М (фото 13) представлял собой полноприводную машину с открытым цельнометаллическим герметичным кузовом, внутри которого размещалась рама. Силовой агрегат, включающий в себя двигатель, сцепление, коробку передач с главной передачей и дифференциалом, в сборе с приводным валом и редуктором заднего моста крепился к раме в трёх точках. В качестве двигателя применили V-образный, 4-тактный, верхнеклапанный мотор воздушного охлаждения модели МеМЗ-967А с уравновешивающим механизмом рабочим объёмом 1197 см³. Этот карбюраторный двигатель, унифицированный по основным узлам с мотором «Запорожца» и грузопассажирской «Вольги» (такое название получили народнохозяйственные автомобили ЛуАЗ) имел степень

сжатия и развивал максимальную мощность 37 л.с. при 4100 об/мин. Максимальный крутящий момент 7,2 кгс•м достигался при 2700–2900 об/мин. К особенностям двигателя МеМЗ-967А следует отнести трёхпорный коленчатый вал; изготовленный из магниевого сплава МЛ-5 картер (кстати, из магниевого сплава были отлиты также картеры сцепления, коробки передач, дифференциала и главной передачи), редуктора заднего моста, понижающей передачи); чугунные оребренные цилиндры; алюминиевые головки цилиндров; систему смазки с центробежным маслоочистителем, вмонтированным в шкив коленчатого вала; осевой вентилятор системы охлаждения, размещённый в развале цилиндров, конструктивно выполненный вместе с генератором переменного тока Г-502А; вал балансирного механизма, вращающийся на втулках внутри распределительного вала. В результате двигатель получился очень компактным, а его масса составляла всего 115,1 кг. Для нормальной работы мотора применялся широко распространённый в армии автомобильный бензин А-76. Однако, ввиду специфических особенностей автомобиля-транспортёра в конструкцию двигателя меМЗ-967А был включён ряд характерных особенностей. Так воздушная система охлаждения имела осевой вентилятор, отсасывающий воздух через двигатель, а не нагнетающий, как это было сделано на народнохозяйственных моделях ЛуАЗов. Чтобы избежать перегрева масла в системе смазки при работе автомобиля в тяжёлых дорожных условиях наряду со штатным масляным радиатором, размещённым в развале цилиндров, установили дополнительный на кронштейне в моторном отсеке, который охлаждался специальным вентилятором. Для экстренного запуска двигателя при низких температурах окружающего воздуха применили пусковое приспособление 5ПП-40А, действие которого

Фото 12. Полноприводный грузопассажирский автомобиль ЛуАЗ-969А с двигателем МеМЗ-969А. От ЛуАЗ-969 отличался дополнительными окнами в тенте. г. Луцк, 1975 г.



Фото 13. Автомобиль-транспортёр ЛуАЗ-967М серийного производства первых выпусков. На бортах машины закреплены съёмные трапы.

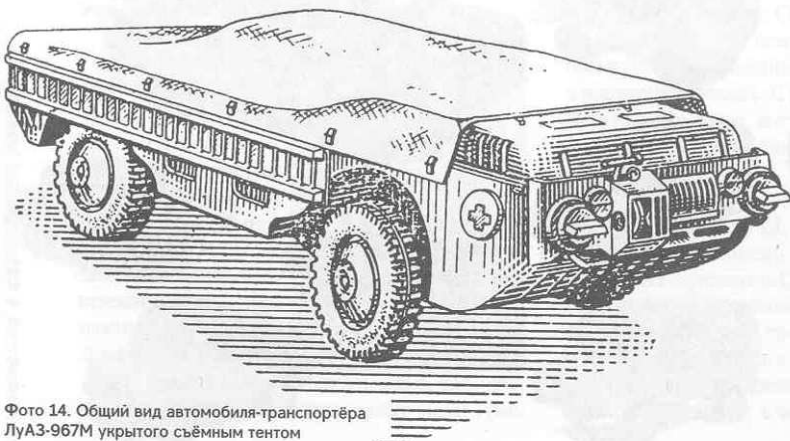
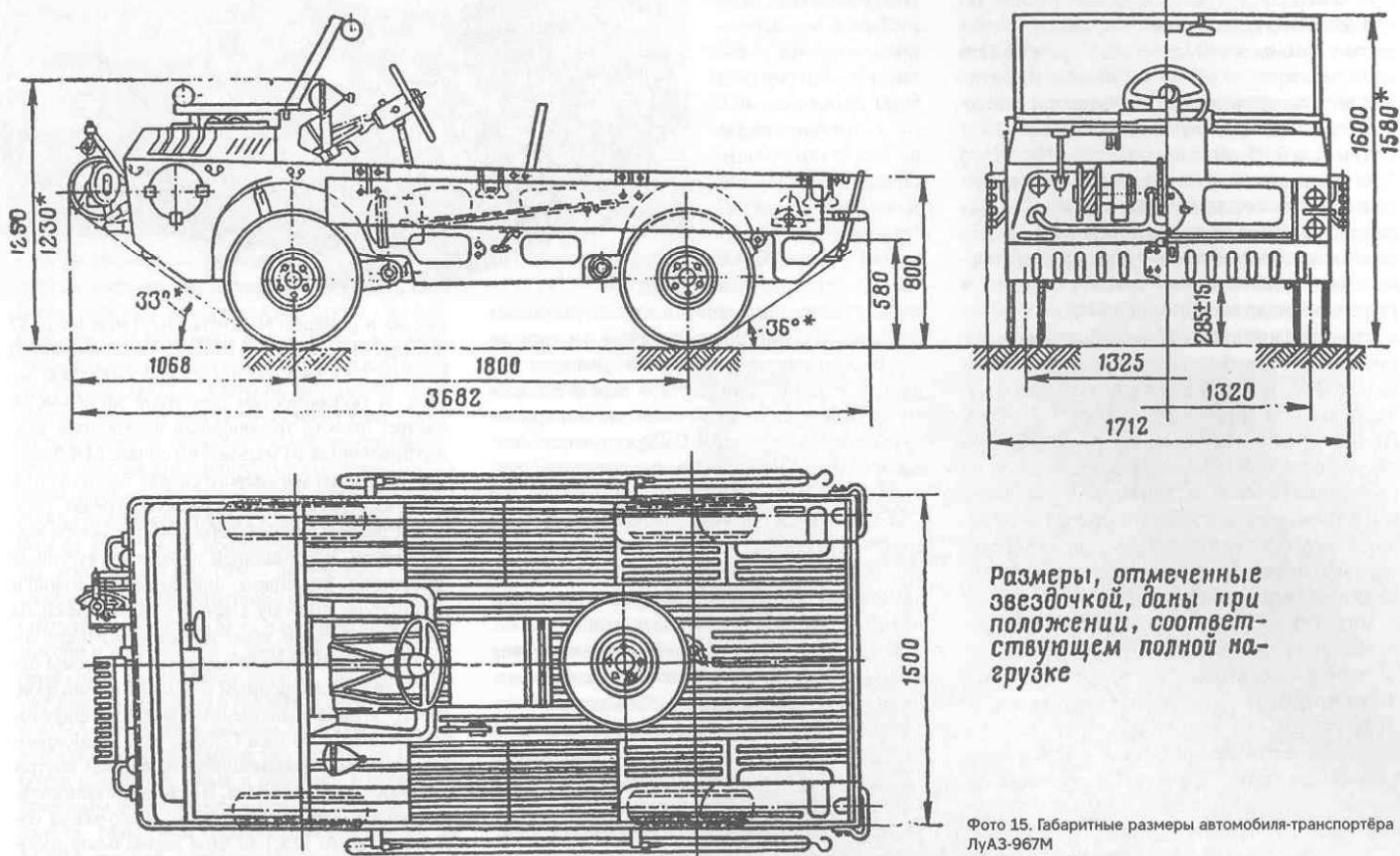


Фото 14. Общий вид автомобиля-транспортёра ЛуАЗ-967М укрытого съёмным тентом

было основано на впрыскивании во впускной коллектор легковоспламеняющейся жидкости «Арктика». Для более интенсивного испарения распылители приспособления имели электроподогрев и двигатель надёжно запускался при -30°C и ниже. Кроме того, в комплект автомобиля входил предпусковой подогреватель. Он представлял собой автономный отопитель, как у «Запорожца», смонтированный в отдельном металлическом ящике $490 \times 235 \times 350$ мм общим весом 16 кг, который для подогрева двигателя закреплялся на капоте автомобиля и соединялся металлорукавами и патрубками двигателя. Бензин для работы подогревателя заправлялся в небольшой топливный бачок ёмкостью 2 л, а электроснабжение осуществлялось от бортовой сети автомобиля. При эксплуатации автомобилей ЛуАЗ-967М предприимчивые офицеры очень быстро оценили достоинства такой отопительной установки независимого действия и повсеместно использовали её для обогрева палаток, а в последствии и для отопления собственных садовых домиков.

Однодисковое сухое фрикционное сцепление с демпфером на ведомом диске имело гидравлический привод управления. А механическая двухвальная пятиступенчатая коробка передач имела пять передач переднего хода и одну заднюю передачу. Для бездарного, бесшумного включения на первой-второй и на третьей-четвёртой передачах, устанавливались синхронизаторы. В отличие от других автомобилей повышенной проходимости ЛуАЗ-967М, как и остальные автомобили ЛуАЗ, не имел демультитипикатора, а для движения в особо тяжёлых дорожных условиях применялась понижающая «ползучая» передача. Она располагалась в отдельном картере, прикреплённом к картеру коробки передач и имела свой рычаг управления. Необходимо заметить, что понижающая передача включалась только после подключения привода заднего моста. Для передачи крутящего момента от коробки передач к редуктору заднего моста служил приводной вал, размещённый в закрытом кожухе, жёстко соединяющем силовой агрегат с редуктором заднего моста. Приводной

вал вращался в кожухе, жёстко соединяющем силовой агрегат с редуктором заднего моста. Приводной вал вращался в кожухе на трёх шарикоподшипниках, а его полость заполнялась трансмиссионным маслом. К особенностям редуктора заднего моста можно отнести наличие главной передачи со стальными коническими шестернями и механизма принудительной блокировки межколёсного дифференциала с механическим приводом. С главных передач крутящий момент передавался качающимися, полностью разгруженными полуосями, которые имели резиновые уплотнительные чехлы для защиты от попадания в кузов воды при преодолении автомобилем водных преград на плаву. На рычагах задней подвески и на корпусах поворотных кулаков крепились колёсные редукторы с наружным зацеплением шестерён. Они увеличивали дорожный просвет автомобиля, который на ЛуАЗ-967М составлял 285 ± 15 мм, что было совсем неплохо для полноприводного автомобиля.



МОДЕЛИ



© Фото Сергей Исаев

САМОХОД ВПОЛНЕ РУССКОГО ПРОИЗВОДСТВА



Олег КУРИХИН,
г. Москва

Фото и рисунки из архива автора

Среди множества уникальных образцов техники встречались и такие, которым суждено не только прославить своих создателей, но, исчезнув, возродиться из небытия. Речь пойдёт о первом русском автомобиле, превратности судьбы которого не миновали и его творцов. Кто же они?

Лейтенант флота Российского Е.А. Яковлев

Родился Евгений Александрович в 1857 г. в дворянской семье из Петербургской губернии. Прошёл церковно-приходскую школу, Николаевское кавалерийское училище, Морские юнкерские классы. Служил на флоте с 1875 г. Ходил на клипере «Алмаз», пароходе-фрегате «Олаф», суднах «Цимберия» и «Язу», винтовой лодке «Хват». В мае 1881 г. – женился на дочери надворного советника С.П. Кузьминой, в январе 1883 г. – произведён в лейтенанты, в июне 1884 г. – оставил службу. Во имя чего? Как оказалось – технической деятельности!

На деньги из приданного жены Евгений Александрович приобрёл в столице по Большой Спасской улице 28 земельный участок площадью 100 га, на котором в апреле 1891 г. основал «Машиностроительный, чугуно- и медеплавильный завод Е.А. Яковлева». Помимо литейного на заводе был механический цех и немалое по тому времени энергетическое оборудование: паровая машина мощностью 58 л.с., двигатели внутреннего сгорания (ДВС) – керосиновые – 20-сильный и два 4-сильных. Вскоре штат завода вырос до 75 человек. Завод специализировался на выпуске нефтяных ДВС.

Популярными формами сбыта готовой продукции в те годы были выставки, проводившиеся в Петербурге и Москве. На них Е.А. Яковлев представлял свои изделия, неизменно получая высокие награды. Известности его моторов способствовали их надёжность и использование собственных новаций, закреплённых привилегиями. Завод быстро вышел на программу 20 мотор в год, что по тому времени считалось значительным достижением. Рост авторитета «заведения» на Большой Спасской способствовал приглашению Е.А. Яковлева к участию во Всемирной промышленной выставке в Чикаго (США), названной Колумбийской, и посвящённой 400-летию открытия Америки. Это событие стало для него судьбоносным. Там он познакомился с замечательным человеком штатского звания, с которым ему предстояло послужить славе и пользе России.

Штатский советник П.А. Фрезе

Пётр Александрович, коренной петербуржец, увидел свет в 1844 г. Окончил гимназию и столичный Политехнический институт, стал горным инженером. В 1873 г. завёл в столице собственное дело – экипажную мастерскую в Эртелевом переулке 10, и, устранившись от финансовых дел, окупился в совершенствовании конструкций гуже-



вого транспорта. Спустя три года его мастерская слилась с заведением К.К. Неллиса. Результаты технических изысков Петра Александровича способствовали росту качества выпускаемой продукции, а, стало быть, и его популярности. В трудах минуло 20 лет, дело выросло в фирму «Фрезе и К°». И вот, почтенного дельца и чиновника статской службы призвали к участию в той же Колумбийской выставке.

Там в павильоне России они впервые встретились и подружились. По странному стечению обстоятельств, работая в Петербурге, они не знали друг друга. На выставке – нашли общий интерес в осмотре экспозиций. Рядом с российским павильоном красовался германский, напичканный удивительными машинами. В нём они увидели и заинтересовались самоходным экипажем марки «Виктория», демонстрируемым немецкой фирмой «Бенц и К°». Обсуждения и беседы способствовали рождению замыслов о постройке такого же экипажа, но только вполне русского, а значит из отечественных материалов, с российским мотором, и непременно без участия иностранцев.

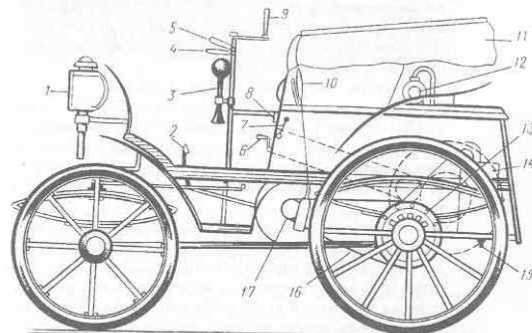
Общее дело огромной важности

Вернувшись на родину, друзья окунулись в проблемы своих фирм, и, казался, забыли о смелых замыслах. Но кануть в лету их ярким мечтам не позволила жизнь страны. В России к тому времени уже сложилась традиция регулярного проведения промышленных выставок, нацеленных на поддержку развития русской промышленности. С 1829 г. их организовывали в одной из трёх столиц: Санкт-Петербурге, Москве и Варшаве. Им всегда сопутствовал успех, помогавший выявлению талантливых мастеров и предпринимателей. И всё же, утверждали критики правительства, выставки в силу удалённости от глубокой провинции были далеки и от простого народа.

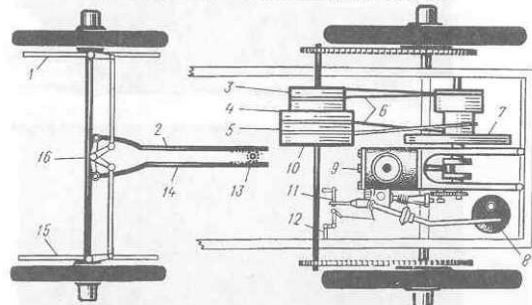
Великий радатель русской промышленности, Государь Александр III, понимая, что его страна, по словам великого химика Д.И. Менделеева, должна «прирастать Сибирью», решил поспособствовать техническому прогрессу родины. По его воле очередную промышленную выставку следовало придвинуть к восточному краю Европы. Тому был замечательный пример. Так, организованная в 1865 г. в залах Главного дома Ни-



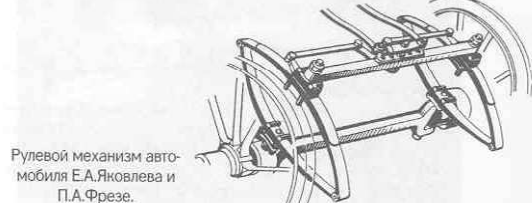
Автомобиль Е.А.Яковлева и П.А.Фрезе на Нижегородской художественно-промышленной выставке (1 июля 1896 г.).



Кинематическая схема автомобиля Е.А.Яковлева и П.А.Фрезе (вид с боку): 1 – свечной фонарь; 2 – педаль ленточного тормоза трансмиссии; 3 – сигнальный рожок с резиновой грушей; 4 и 5 – рукоятки переключения передач; 6 – рукоятка золотника добавочного воздуха; 7 – ручка газа; 8 – манетка опережения зажигания; 9 – рулевой рычаг; 10 – рычаг ручного колесного тормоза; 11 – складной кожаный верх; 12 – радиатор; 13 – звёздочка заднего колеса; 14 – карбюратор; 15 – слуховой крикун карбюратора; 16 – цепь; 17 – звёздочка дифференциальной оси.



Кинематическая схема автомобиля Е.А.Яковлева и П.А.Фрезе (вид сверху): 1 и 15 – рессоры; 2 и 14 – зубчатые рейки; 3 и 5 – шкивы холостого хода; 4 – двухступенчатый шкив с дифференциалом; 6 – переключивающийся резиновый ремень; 7 – маховик; 8 – карбюратор; 9 – двигатель; 10 – барабан ленточного тормоза; 11 – рукоятка золотника добавочного воздуха; 12 – ручка газа, шестерня рулевого вала; 16 – передняя балка.



Рулевой механизм автомобиля Е.А.Яковлева и П.А.Фрезе.

КРЕМЕНЧУГСКОМУ АВТОМОБИЛЬНОМУ ЗАВОДУ – БОЛЕТ

1945, 31 августа – Наркомат путей сообщения СССР издал приказ о строительстве в Кременчуге механического и мостового заводов. Строительство заводов возложил Гедеон Николаевич Долианц.

1946, июнь – начало строительства основных корпусов: кузнечного, литейного, деревообрабатывающего цехов, ремонтных мастерских – дата основания завода.

1947, 3 июля – создана дирекция строящихся заводов.

1948, январь – переданы в эксплуатацию три пролёта главного корпуса.

1948, 1 июня – завод начал изготовление мостовых пролётов строений.

1948, 7 июля – Кременчугский завод металлоконструкций зарегистрирован в Гострое как действующее предприятие.

1949 – изготовлены 32 мостовых пролёта общей длиной 1130 м, в том числе пролёт через реку Клязьму длиной 43,2 м.

1950 – впервые применена технология по методу Патона, изготовлен клёпано-сварной мост через реку Волгу в Ульяновске.

1951, 6 сентября – сдан в эксплуатацию главный корпус завода.

1952, 1 квартал – изготовлены металлические конструкции для Керченской переправы. Изготовлены чугунные перила художественного литья для цельносварного моста в г. Киеве через реку Днепр.

1952, 28 декабря – Государственная комиссия приняла в эксплуатацию мостовой и механический заводы, объединённые в одно предприятие – Кременчугский мостовой завод Министерства Путь Сообщения.

1956, май – завод передан Минтракторсельхозмашу и переименован в Кременчугский комбайновый завод.

Кукурузоуборочный комбайн КУ-2А



1956, 1 августа – начал выпуск кукурузоуборочных комбайнов. 24 октября 1956 г. с конвейера сошёл тысячный кукурузоуборочный комбайн модели КУ-2А, а за два года работы завода было изготовлено около 11 тыс. комбайнов. Кроме комбайнов на заводе выпускалась и другая сельскохозяйственная и дорожная техника.

1957, октябрь – изготовлен 10000-й комбайн.

1958, 17 апреля – принято Постановление ЦК КПСС и СМ СССР о создании в Кременчуге завода по изготовлению большегрузных автомобилей. В мае производство большегрузных автомобилей переведено в Кременчуг из Ярославля.

1958, май – завод переведен на выпуск большегрузных автомобилей.

1959, январь – началось освоение производства автомобильных деталей, а 10 апреля была завершена сборка первых двух десятитонных самосвалов (КраЗ-222) типа «ЯАЗ» на рамах собственного производства из деталей и узлов, завезённых в Ярославского автомобильного завода. Сборка производилась на стендах, но уже в мае был введен в эксплуатацию конвейер протяжённостью 259,4 м.

1959, 1 мая – первые образцы автомобилей КраЗ приняли участие в праздничных демонстрациях в Полтаве и Кременчуге.

1959, декабрь – выпускаются десятитонные автосамосвалы



КраЗ-222

КраЗ-222, автомобиль повышенной проходимости КраЗ-214 и двенадцатитонные грузовики КраЗ-219.

КраЗ-214



1960 – с конвейера сошёл 10000-й автомобиль.

1960, 30 апреля – завод выпустил первые автомобили в экспортном исполнении.

1960, 6 июля – с конвейера сошёл первый автомобиль в тропическом исполнении. Автомобили с маркой «КраЗ» вышли в мировой рынок. Освоен седельный тягач КраЗ-221.

1960, октябрь – собраны два опытных образца самосвала КраЗ-254 с кузовом, который опрокидывается на обе стороны.

КраЗ-221



1961 – в 26 стран мира поставлены 497 автомобилей КраЗ. К 1961 г. КраЗ стал выпускать автомобилей больше, чем Ярославский завод.



КраЗ-257

1961, II квартал – собраны первые образцы самосвала КраЗ-256, бортового автомобиля общего назначения КраЗ-257 и тягача КраЗ-258.



КраЗ-258

1963, 16 апреля – с конвейера сошёл 25000-й автомобиль. 1965, октябрь – с конвейера сошёл 50000-й автомобиль. 1966 – началось массовое производство 12-тонного самосвала КраЗ-256, создан автомобиль повышенной проходимости



КраЗ-256Б

сти КраЗ-255Б. За разработку конструкции и внедрение в производство автомобиля КраЗ-255Б Главный комитет ВДНХ наградил завод Дипломом первой степени.



КраЗ-255Б1

1966, сентябрь – запущен в производство модернизированный седельный тягач КраЗ-258.

1967 – изготовлены крановые модификации шасси (короткие) КраЗ-257К и КраЗ-257К1, на Норильском горнометаллургическом комбинате испытан самосвал КраЗ-256БС.

1968, 27 марта – приказом Министра автомобильной промышленности заводу присвоено звание «Имени 50-летия Советской Украины».

1968, 30 декабря – с конвейера сошёл 100 000-й автомобиль.

1969, 6 мая – начал выпуск автомобиля-лесовоза КраЗ-255Л.



КраЗ-255Л

1970, 7 апреля – завод награждён Ленинской юбилейной Почётной грамотой ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС.

КраЗ-255В



1971, 22 января – за досрочное выполнение пятилетнего плана и успешное освоение новых грузовых автомобилей завод награждён орденом Ленина.

1972 – география продаж автомобилей КраЗ расширилась до 40 стран мира.

1972, апрель – начал монтаж главного конвейера в пристройке к главному корпусу.

1972, май – три автомобиля КраЗ-255БТ прошли испытания с общим пробегом в 5,5 тыс. км по маршруту Кременчуг – Бухара.

1972, август – принято Постановление ЦК КПСС, одобряющее работу Кременчугского автомобильного завода и Ярославского объединения «Автодизель» по повышению качества, увеличению моторесурса и пробега грузовых автомобилей.

1974 – выпущен бортовой автомобиль в северном исполнении КраЗ-257С.

1975 – прошли заводские испытания длиннобазного автомобиля КраЗ-260Г, создан 15-тонный автопоезд КраЗ-260Л + 9382.

1975 – с конвейера сошёл 250000-й автомобиль.

1976, 15 января – приказом Министерства автомобильной промышленности № 17 создано производственное объединение «АвтоКраЗ».

1978, апрель – начато серийное производство нового базового автомобиля КраЗ-250.

КраЗ-260А



1982 – создан новый базовый автомобиль КраЗ-260, начато серийное производство КраЗ-260, КраЗ-260В, КраЗ-260Г.



КраЗ-260Д

1984, апрель – с конвейера сошёл 500000-й автомобиль.

1986, январь – введены мощности корпуса проходных мостов и дополнительные мощности прессового цеха. В 1986 г. было выпущено 30655 автомобилей КраЗ – это наибольшее количество за годы существования автомобильного завода.

1988, сентябрь – собраны новые лесовозы КраЗ-6437.

1990 – прошёл первый цикл сертификационных испытаний нового базового автомобиля КраЗ-6510.

1991 – создана Внешнеторговая фирма «КраЗ».

1992 – начаты работы по подготовке разгосударствления и приватизации производственного объединения «АвтоКраЗ» согласно распоряжения КМ Украины от 14.12.1991.

1992, сентябрь – собраны 20-тонные самосвалы КраЗ-65032.



1992 – начался серийный выпуск осамосвалов модели КраЗ-6510, 20-тонных самосвалов КраЗ-650321, тягачей КраЗ-6443 с колёсной формулой 6х6, и КраЗ-6444.

1993, март – с конвейера сошёл 750000-й автомобиль. Начало производства базового автомобиля КраЗ-65101.

1993 – в Мадриде завод награждён Аркой Европейской Международной Звезды, в Париже вручён Европейский приз за качество.

1993, 10 ноября – на главном конвейере собраны первые двухосные седельные тягачи КраЗ-5444.



КрАЗ-6443



КрАЗ-6444



КрАЗ-5444



Экскаватор-планировщик
КрАЗ-65101

1994 – на главном конвейере собрана экспериментальная партия КрАЗ-65032; начало выпуска седельного тягача с колёсной формулой 6x4 КрАЗ-64431, седельного тягача высокой проходимости с колёсной формулой 6x6 КрАЗ-65053-310.



6446, бортового автомобиля КрАЗ-65053 и начало производства длиннобазового автомобиля высокой проходимости с колёсной формулой 6x6 КрАЗ-63221.



КрАЗ-6322-33

1994, ноябрь – государственное предприятие Кременчугский автомобильный завод реорганизовано в ОАО «Кременчугский автомобильный завод» согласно Указа Президента Украины от 15.06.1993 г. № 210/93 «О корпоратизации государственных предприятий».
1995 – начата приватизация ОАО «Кременчугский автомобильный завод» путем продажи акций.
1995, весна – в Мадриде заводу вручена вторая Арка Европейской Международной Звезды.
1995 – собраны и впервые демонстрировались на выставках двухосные автомобили: самосвал КрАЗ-5124, бортовые КрАЗ-5133 и КрАЗ-5131ВЕ.
1995, 23–29 августа – ОАО «Кременчугский автомобильный



КрАЗ-5133K2



КрАЗ-5133BE

завод – участник 2-го Российского международного автомобильного салона.

1996 – создана холдинговая компания «АвтоКрАЗ» в форме открытого акционерного общества согласно приказу Фонда государственного имущества от 24.10.1995 г. № 33-АТ «Простроения холдинговой компании «АвтоКрАЗ», Закона Украины «Про господарські товариства» и Указа Президента Украины от 11.05.1994 г. № 224/94 «Про холдингові компанії, що створюються в процесі корпоратизації та приватизації».



КрАЗ-6133M6

1996, июнь – начало выпуска сортиментовоза КрАЗ-6133M6 с колёсной формулой 6x6 и автомобиля-самосвала КрАЗ-



КрАЗ-65055

65055 с колёсной формулой 6x4 и грузоподъемностью 16т.
1996, 21–25 августа – ХК «АвтоКрАЗ» – участник 4-й Московской международной автомобильной выставки MIMS-96.



КрАЗ-6125C4



КрАЗ-6130C4

1997 – начало выпуска самосвала с двигателем ЯМЗ-236Б КрАЗ-6125C4 и самосвала КрАЗ-6130C4 с колёсной формулой 6x4, объёмом платформы 20м³ и грузоподъемностью 15 т.
1997, 25–31 августа – ХК «АвтоКрАЗ» – участник 3-го Российского международного автомобильного салона.
1997 – на 5-м Международном автосалоне SIA-97 завод награжден дипломом «За лучший отечественный грузовой автомобиль».

1998 – собран самосвалный автопоезд в составе седельного тягача КрАЗ-6443 и полуприцепа КрАЗ-DOLL-H401СЗ.

1998, 26–30 августа – ХК «АвтоКрАЗ» – участник 5-й Московской международной автомобильной выставки MIMS-98.

1999 – на 2-й Международной специализированной выставке «Транспорт + Логистика 99» ХК «АвтоКрАЗ» награждена дипломом «За конкурентоспособную продукцию европейского уровня».

1999 – «АвтоКрАЗ» награжден дипломом 7-го Международного автосалона SIA-99 «За лучший отечественный грузовой автомобиль».

1999, 23–29 августа – ХК «АвтоКрАЗ» – участник 4-го Российского международного автомобильного салона «Автосалон – 99».
2000, 23–28 мая – ХК «АвтоКрАЗ» награждена дипломом 8-го Международного автосалона SIA'2000 (г. Киев) за новую гамму продукции.

ТЗА-30 на шасси КрАЗ-7233Н4-D10



2001, 24 июля – собраны четырёхосные автомобили КрАЗ-7133Н4 и КрАЗ-7133С4 с колёсной формулой 8x4.



КрАЗ-7133C4

2002 – Вышел опытный образец автомобиля с правым рулём модели КрАЗ-6333ВЕ.

2002, декабрь – ХК «АвтоКрАЗ» признана победителем Национального конкурса «Золотой торговли марки».

2002 – на Киевском международном автосалоне «SIA'2002» автомобиль КрАЗ-7133С4 признан лучшим грузовым автомобилем стран СНГ.

2003, ноябрь – освоено производство автомобилей КрАЗ с двигателем, отвечающим требованиям Евро-2.

2003, декабрь – компания награждена бронзовой медалью и дипломом за активное участие в выставке «Русский лес».

2004, август – на VIII Международной автомобильной выставке «Мотор ШОУ 2004» автомобиль КрАЗ-7140Н6 признан победителем в престижном конкурсе Гран-при журнала «Коммерческий транспорт» в номинации «Лучший внедорожный грузовик».

2004, 1–3 декабря – ХК «АвтоКрАЗ» награждена бронзовой медалью «За разработку новых образцов техники для лесопромышленного комплекса» на VII Всероссийской выставке-ярмарке «Русский лес – 2004» (г. Вологда).

2005, 23–29 мая – ХК «АвтоКрАЗ» награждена дипломом Международного автосалона SIA'2005 (г. Киев) за лучшую экспозицию новых модификаций грузовых автомобилей автосалона.
2006, 27 января – с главного конвейера сошёл 800-тысячный автомобиль – КрАЗ-6446.

За более подробной информацией обращайтесь www.kraz.com.ua



800000-й КрАЗ (КрАЗ-6446)



КрАЗ-65055-065 (2006)

ЕЩЁ РАЗ ОБ АВТОМОБИЛЯХ КраЗ

Александр ИОФФЕ (Москва)

Фото завода-изготовителя и из архива автора

Если не считать внедорожников, автомобили КраЗ на протяжении последних тридцати лет советского периода были самыми мощными отечественными грузовиками. Однако, несмотря на то, что народное хозяйство испытывало крайнюю необходимость в тяжёлых машинах, завод все эти годы существовал как бы на обочине могучего автопрома и обеспечивался всем необходимым (оборудованием, оснасткой, комплектующими изделиями) по остаточному принципу. Об автомобилях КраЗ написано меньше всего литературы, не избалованы они и вниманием отечественных любителей автоистории. К сожалению, статья «Украинские богатыри» Николая Моргуна, опубликованная в 3 и 4 номерах журнала «Автомобильный моделизм» за 2003 г., по моему мнению, не вполне осветила эту тему и не лишена ряда ошибок.

Попробуем всё же разобраться хотя бы с основными этапами развития этих замечательных автомобилей. Н. Моргун пишет, что на Кременчугский завод было передано производство автомобилей Ярославского автозавода 210-го семейства. Это не совсем так. Действительно, прародителем КраЗов был ЯАЗ-210, серийно выпускавшийся с 1951 г. в Ярославле. Эта трёхосная машина (6х4) имела двухтактный 6-цилиндровый дизель ЯАЗ-206 мощностью 165 л.с., однодисковое сцепление с центральной пружиной и пятиступенчатую коробку передач с синхронизаторами на 2, 3, 4 и 5-й передачах. Данный силовой агрегат отличался от 110-сильного 4-цилиндрового ЯАЗ-204, установленного на автомобилях ЯАЗ-200 и МАЗ-200, в основном числом цилиндров, увеличенным до шести. Передача крутящего момента к редукторам среднего и заднего ведущих мостов осуществлялась через раздаточную коробку с симметричным межосевым дифференциалом и двухступенчатой дополнительной коробкой (демультипликатором). По кабине и оперению автомобили ЯАЗ-210 повторяли двухосные ЯАЗ-200, за исключением большей длины капота из-за более длинного двигателя.

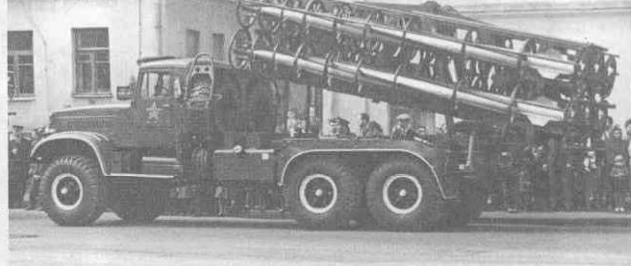
Как известно, 210-е семейство имело несколько модификаций: бортовой ЯАЗ-210, армейский автомобиль ЯАЗ-210А, балластный тягач ЯАЗ-210Г, седельный тягач ЯАЗ-210Д и самосвал ЯАЗ-210Е. С 1956 г. в Ярославле освоили выпуск трёхосного полноприводного автомобиля (6х6) ЯАЗ-214. При серийном производстве этот автомобиль оснастили более широкой кабиной с деревянным каркасом и металлической обшивкой, новым капотом и оперением. По основным узлам автомобиль был максимально унифицирован с ЯАЗ-210. Дизель ЯАЗ-206Б имел повышенную до 200 л.с. мощность. К двум корпусам раздаточной коробки добавился третий – для привода переднего моста. ЯАЗовские главные передачи имели так называемую пистолетную схему, то есть зубчатые колёса второй (цилиндрической) ступени расположены вертикально друг над другом. Такой редуктор непригоден для переднего моста, так как его невозможно было бы разместить под картером двигателя. Поэтому для переднего моста ЯАЗ-214 применили редуктор от заднего моста автомобиля ЗИС-150. Промежуточную опору карданной передачи к заднему мосту перенесли с левого лонжерона рамы на кожух среднего моста.

В 1958 г. Ярославский завод выпустил новое семейство автомобилей 6х4. При этом были применены узлы, ранее внедрённые на полноприводном ЯАЗ-214, такие как более широкая кабина, капот, крылья, промежуточная опора карданной передачи (так называемый «поросёнок»). Все автомобили получили модернизированные дизели семейства ЯАЗ-М206 и пневмоусилитель рулевого управления. Бортовой автомобиль был назван ЯАЗ-219, седельный тягач – ЯАЗ-221 и самосвал – ЯАЗ-222. Автомобиль с кузовом армейского типа и балластный тягач в новом семействе отсутствовали, так как их функцию должен был перенять ЯАЗ-214. На автомобилях с колёсной формулой 6х4 применили дизель ЯАЗ-М206А мощностью 180 л.с., а на ЯАЗ-214 – форсированный до 205 л.с. ЯАЗ-М206Б. Немного, в течение 1958–1959 гг., в Ярославле выпускали эти машины. Это известный факт. Кстати, первой машиной, с которой автор этих строк столкнулся по работе, был автомобильный кран К-104 на базе именно ЯАЗ-219. Обо всех автомобилях ЯАЗ достаточно полно написано в статьях А.Б. Крылова и А.В. Колыватова в журнале «Автомобильный моделизм».

Именно эти четыре модели, а не ЯАЗ-210, были переданы на Кременчугский завод. Также неточно сказано в статье Н. Моргуна и о якобы имевшем место переименовании автомобилей. На самом деле, эти машины, как тогда было принято, поменяли наименование завода, но сохранили номера моделей такими, какими они были разработаны, то есть ещё из ЯАЗовского интервала (200–249). Опять же, по тогдашнему обычаю, кроме обозначения модели, автомобили получили название – «Днепр». Подобно имевшимся уже ГАЗ-М21В «Волга», ГАЗ-13 «Чайка», ЛАЗ-695Б «Львов», ЗАЗ-965 «Запорожец», кременчугские автомобили стали называть КраЗ-214 «Днепр», КраЗ-219 «Днепр» и т.д. На крышке капота вместо фигурки медведя укрепили красно-синий флажок, на облицовке радиатора – вместо эмблемы ЯАЗа – эмблему КраЗа, а на боковинах капота накладными буквами и цифрами сделали надписи: «Днепр-214», «Днепр-219» и т.д. Правда, название «Днепр» не прижилось, ведь в отличие от легковых автомобилей и автобусов КраЗы не были транспортом массового пользования, поэтому для краткости его просто перестали указывать.

В тексте статьи о КраЗах почему-то не упомянут седельный тягач КраЗ-221, хотя такая машина выпускалась. Зато на двух фотографиях, подписанных как КраЗ-221, изображены совсем другие машины – КраЗ-256Б1, появившиеся 20 лет спустя. Итак, что же внутренне и внешне представляли собой практически однотипные последние автомобили ЯАЗ и первые автомобили КраЗ? Грузоподъёмность бортового автомобиля 12 т по шоссе и 10 т по грунту, самосвала – 10 т, максимальная масса полуприцепа для седельного тягача – 30 т. КраЗ-214 имел грузоподъёмность 7 т, а наибольшую массу прицепа 50 т. База, то есть расстояние между передней осью и осью задней тележки у самосвала и

Пусковая установка на шасси КраЗ-214 первых выпусков. Фото А. Грачёв. 1960-е гг.



КраЗ-214



седельного тягача составляла 4780 мм, у бортового автомобиля – 5750 мм, у КраЗ-214 – 5300 мм. База задней тележки у всех моделей 1400 мм. Передний свес у КраЗ-214 – 1045 мм, у остальных – 1005 мм. КраЗ-214 имел бездисковые колёса с разъёмным ободом. Размер шин 15,00-20. Остальные машины имели дисковые колёса с шинами размером 12,00-20 (320-508). Все модификации комплектовались двумя запасными колёсами, однако, на самосвале место для их крепления не предусмотрено. Постепенно от корытообразных кронштейнов держателей запасных колёс перешли к облегчённым, сваренным из уголков. Дольше всех старые кронштейны продержались на седельных тягачах КраЗ-221. Топливные баки имели прямоугольное сечение и ёмкость 225 л. На самосвале установлен один бак с правой стороны, на остальных машинах – два бака, расположенных по обе стороны рамы.

Автомобили имели 12-вольтовое электрооборудование. Два утеплённых аккумуляторных ящика размещены также с двух сторон под кабиной, в каждом ящике – по две аккумуляторные батареи 6-СТЭ-128. При пуске дизеля пусковое реле включало аккумуляторы по последовательно-параллельной схеме, что давало напряжение 24В. Фары типа ФГ1 и подфарники ПФ10 были в отдельных обтекаемых корпусах, и для их защиты облицовка радиатора имела специальные решётки. Автомобили имели три воздушных баллона (ресивера) но с внешней стороны видны были только два на самосвале из-за отсутствия на нём левого топливного бака. Рулевое управление по существу досталось в наследство от ЯАЗ-210. Поэтому при более широкой кабине рулевое колесо оказалось сильно смещённым вправо относительно места водителя.

Автомобили КраЗ в автотранспортные предприятия общего назначения почти не поступали. КраЗ-214 в основном шёл в Советскую Армию, в том числе как шасси в составе различных спецмашин. КраЗ-222 направляли главным образом на крупные стройки и карьеры, из-за чего, кстати, эта модификация, хотя и была наи-



нерных войск и войск связи.

Автомобили ЯАЗ и КраЗ можно увидеть во многих фильмах того времени: «Добровольцы» (1958 г.), «Королева бензоколонки» (1963 г.), «Зной» (1963 г.), «Дайте жалобную книгу» (1965 г.), а фильм «Большая руда» (1964 г.) чуть не весь проходит на КраЗ-222, которые, правда, по сценарию фильма его герои называли ЯАЗами.

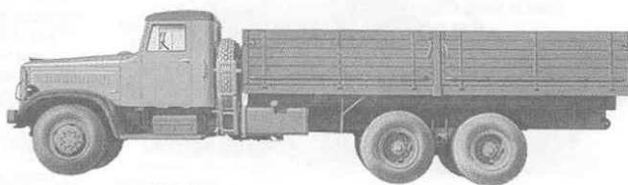
Так как ЗИЛовский редуктор для переднего моста КраЗ-214 оказался слабоват, с 1962 г. автомобили КраЗ-214 стали выпускать с редуктором переднего моста, выполненным с теми же основными деталями, что и редукторы заднего и среднего мостов, но с горизонтальной компоновкой. С 1963 г. ввели 24-вольтовое электрооборудование.

При этом, по совокупности с ранее внесенными изменениями, автомобилям присвоили новые обозначения КраЗ-214Б, КраЗ-219Б, КраЗ-221Б и КраЗ-222Б. Дизели на автомобилях с колёсной формулой 6x4 после модернизации с 24-вольтовым генератором обозначили ЯАЗ-М206И. Количество аккумуляторных батарей сократили с 4-х до 2-х, и соединили последовательно. Поэтому аккумуляторный ящик остался только с правой стороны. Был создан также самосвал с боковой выгрузкой КраЗ-254, но в серию он не пошел.

Почти одновременно с началом серийного выпуска автомобилей на заводе развернули работы по созданию автомобиля собственной конструкции нового поколения. Заводу выделили интервал шифров моделей от 250 до 299. Первые машины с индексом КраЗ-250 появились на рубеже 1950–1960-х гг. На этом автомобиле были предусмотрены новый четырёхтактный 8-цилиндровый V-образный дизель ЯМЗ-238, карданная передача так называемого проходного типа, то есть с передачей крутящего момента на задний мост через ведущий вал редуктора промежуточного (среднего) моста, бездисковые колёса, цельнометаллическая кабина и другие усовершенствования. Грузоподъёмность повысили с 12 до 14 т. На базе бортового КраЗ-250 были разработаны самосвал КраЗ-251 и седельный тягач КраЗ-252. Работы по созданию семейства КраЗ-250 шли практически одновременно с аналогичными работами на других автозаводах по автомобилям нового поколения. Несмотря на большие трудности, с 1965 г. остальные автомобили нового поколения ГАЗ-53А, ЗИЛ-130, МАЗ-500 пошли в серию, тогда как на КраЗе это было невозможно из-за отсутствия необходимого оборудования для изготовления кабин, ступиц колёс, редукторов ведущих мостов и т.д.

Поэтому были разработаны переходные модели, отличающиеся от прежних только новым силовым агрегатом ЯМЗ-238. Эти автомобили получили уже КраЗовские обозначения: КраЗ-255 (6x6), КраЗ-256 (самосвал), КраЗ-257

КраЗ-256



ЭТО БОРТОВОЙ ТРЕХОСНЫЙ АВТОМОБИЛЬ КраЗ-257
C'EST LE КраЗ-257, UN CAMION A TROIS ESSIEUX



ЭТО АВТОМОБИЛЬ-ТРАКТОР КраЗ-258, КОТОРЫМ МОЖЕТ ВЫКОНУВАТИ ВОЗРОПРАЦЮ НАВНУТРИ РАЙОНУ ДО 20 ТОНН
C'EST LE КраЗ-258, UN CAMION-TRACTEUR, QUI PEUT TRAINER UNE SEMI-REMORQUE DE POIDS TOTAL DE 20 T



(бортовой) и КраЗ-258 (седельный тягач). Наиболее серьёзное конструктивное изменение в самом автомобиле коснулось рулевого управления. Для установки более широкого V-образного двигателя рулевой механизм пришлось перенести с внутренней стороны левого лонжерона рамы на наружную сторону, и прямой вал рулевого управления заменить карданным. Удивительно, но это изменение расставило всё на свои места: рулевое колесо оказалось перед водительским сидением и более сильно наклонённым к горизонту. Первое время мощность дизеля была ограничена 215 л.с., затем её подняли до проектной величины в 240 л.с. Вскоре, ещё до начала серийного производства, автомобиль с колёсной формулой 6x6 получил новые колёса с широкопрофильными шинами размером 1300x530-533 с регулируемым давлением. Этот автомобиль получил индекс КраЗ-255Б. У самосвала по сравнению с предыдущими моделями была уменьшена высота боковых бортов с 800 до 650 мм. Автомобиль получил обозначение КраЗ-256Б. Переходные модели сменяли на конвейере се-

более массовой, очень редко встречалась на дорогах, быстрее других вышла из строя и исчезла. КраЗ-221 и КраЗ-219 кроме армии поступали в основном на предприятия строительных ведомств, где осуществляли перевозки тяжёлой строительной и дорожной техники, мостовых конструкций и т.д. Так же КраЗ-221 работали в спецавтобазах по перевозке негабаритных грузов и на аэродромах с полуприцепами-заправщиками.

Кстати, полуприцепов общего назначения для КраЗ-221 не делали. Промышленность выпускала для них только 25-тонные полуприцепы-тяжеловозы ЧМЗАП-5203 и авиационные топливозаправщики ТЗ-16 с ёмкостью котла 16000 л, позже модернизированные в ТЗ-22. Кроме того, было изготовлено много «самопальных» специализированных полуприцепов под конкретные грузы. Часть КраЗ-221 переделали в балластные тягачи для работы с прицепами-тяжеловозами и в качестве техпомощи, а также в специальные тягачи для буксировки башенных кранов в транспортном положении. В 1960-е гг. для упрощения эксплуатации некоторые тягачи КраЗ-221 переделывали в двухосные, устанавливая задние мосты от МАЗ-200. Для буксировки пневмоколёсных кранов «Январец» со стрелами длиной 10–15 м в основном применяли более длинные КраЗ-219 со срезанными наискось задними боковыми бортами.

В 1960-е гг. на военных парадах участвовали ракетные установки, выполненные по схеме «Катюши», но несшие на себе по шесть довольно больших ракет и смонтированные на шасси КраЗ-214. На дверцах их кабин установлены дополнительные подъёмные щитки, закрывающие в боевом положении дверные окна, отчего кабина выглядит несколько необычно (см. фото). Такая установка есть в Санкт-Петербургском Военно-историческом музее артиллерии, инже-



КраЗ-250 (1999)

Автомобили 1980 года – Lancia Delta, Opel Kadett II и Peugeot 505

Очередной европейский конкурс «автомобиль года», состоявшийся в конце 1979 г., был организован совместно журналами Auto Visie (Голландия), Vi Bildgare (Швеция), Daily Telegraph Magazine (Англия), «Кваттроруоте» (Италия), «Экитп» (Франция). В конкурсе «автомобиль 1980 года» приняли участие 52 автомобильных журнала из 16 западноевропейских стран. Они рассмотрели 15 моделей, производство которых было развёрнуто в 1979 г.



LANCIA DELTA

Первое место в европейском конкурсе «Автомобиль 1980 года» с 379 баллами заняла итальянский автомобиль малого класса Lancia Delta.

По габаритам Lancia Delta находилась на рубеже сверхмалого и малого классов. С ближайшим «родственником» по концерну «Fiat Auto» — Fiat Ritmo — она была унифицирована только по двигателю, да и то не полностью: были изменены впускной и выпускной коллекторы, установлен двухкамерный карбюратор, термостат на воздушном фильтре и бесконтактная система зажигания.

Кузов Lancia Delta был спроектирован фирмой Ital Design, и, помимо гармонии линий и хороших эргономических качеств, его отличал ряд интересных решений. Проникновению пыли в салон, например, препятствовали сплошные кольцевые уплотнители на всех пяти дверях, а также особая конструкция очень компактных петель пятой двери. В малом классе у Lancia Delta было больше всех элементов конструкции, препятствующих передаче кузову всякого рода вибраций и толчков. Система отопления и вентиляции, а также противокоррозийная защита кузова были разработаны совместно с фирмой «Saab», причём в Швеции Lancia Delta продавалась через торговую сеть «Saab» и называлась Saab Lancia.

У Lancia Delta передние ведущие колёса. Коробка передач пятиступенчатая с 1500-кубовым мотором или четырёхступенчатая (в самом дешёвом варианте с 1300-кубовым мотором). Рулевое управление с изменяемым положением вала имело реечный механизм и нулевое плечо обкатки передних колёс. Подвеска всех колёс сделана независимой, типа «МакФерсон».

В стандартное оборудование Lancia Delta входили электронный тахометр, омыватель-очиститель заднего стекла, противотуманные фонари сзади. За дополнительную плату машина оснащалась омывателем-очистителем фар, кондиционером, электроприводом передних стеклоподъёмников, литыми колёсами, люком в крыше и электроподогревом сиденья водителя.

В 1980-е гг. Lancia Delta завоевала много спортивных побед. Полноприводная Lancia Delta HF Integrale в течение 5 лет владела титулом чемпионата мира по ралли. Спортивные успехи Lancia Delta способствовали высокому спросу на её стандартную модификацию. Первая Lancia Delta выпускалась рекордно продолжительное время: с 1979 по 1993 гг.

А вот как одной фразой охарактеризовал Lancia Delta Integrale английский автомобильный журнал Autocar and Motor: «Необходим от начала до конца».

Весной 1993 г. на автосалоне в Женеве была представлена новая модификация. Вначале новую Delta, как и предшественницу, предлагали только с 5-дверным кузовом хэтчбек. Однако два года спустя на рынок вышла спортивная версия HPE с тремя дверями. Дизайн Delta типичен для современных автомобилей Lancia и представляет собой дальнейшую модификацию Delta, появившейся годом раньше.

В 1998 г. машина прошла лёгкий рестайлинг, в результате чего на всех версиях, за исключением HPE, передний и

задний бамперы, боковые молдинги и панель, на которой крепится номерной знак, окрашивались под цвет кузова.

Предлагаются три бензиновых рабочих мощностью от 103 до 193 л.с. и один дизельный агрегат, развивающий 90 л.с. Гордостью программы моторизации является 16-клапанный 2,0 л двигатель мощностью 193 л.с., разработанный собственными силами «Lancia». Этот бензиновый агрегат, оснащённый объёмным нагнетателем, устанавливается лишь на одну модель — 3-дверный спортивный хэтчбек HPE. На Delta стандартны передние дисковые тормоза с ABS и сервопривод руля. Задние тормоза — барабанные.

Масштабные модели Lancia Delta:
Lancia Delta 16V Campionato Europeo 1991 "A.R.T." C.Smeralda Decals Emmebi modelli LMC05

Lancia Delta 16V Campionato Europeo 1991 "Sitma" P.Liatti Meri KITS MK194

Lancia Delta 16V Race Day 1992 C.Liburna Decals Emmebi modelli L.M.C. 12

Lancia Delta 16V Rally Catalunya 1991 "YPF" Decals Emmebi modelli L.M.C. 15

Lancia Delta 16V Rally Costa Smeralda 1990 "Totip" Vita-De "Martini" Meri KITS MK318

Lancia Delta 16V Rally Della Lanterna 1991 "ERG" PG Deila Meri KITS MK192

Lancia Delta 16V Rally Di Adria 1990 "Totip" P.Andreucci Meri KITS MK358

Lancia Delta 16V Rally di Torino 1990 "Jolly Autosport" Decals Emmebi modelli LMC04

Lancia Delta 16V Rally Elba 1991 Husky Grossi Decals Emmebi modelli LMC57

Lancia Delta 16V Rally France - Rally Monte Carlo 1990 "Fina" B.Saby Meri KITS MK159B

Lancia Delta 16V Rally Monte Carlo 1990 "Fina" D.Cerrato Meri KITS MK159

Lancia Delta 16V Rally San Remo "Martini" Red Racing 43

Lancia Delta 16V Rally San Remo 1990 "Astra-Marlboro" G.Trelles Meri KITS MK204

Lancia Delta 16V Rally San Remo 1990 "Sitma" P.Alessandrini Meri KITS MK193

Lancia Delta 16V Rally San Remo 1991 "Compagnucci" Liatti - Campione Italiano Meri KITS MK288

Lancia Delta 16V Rally San Remo 1991 "Fina" Aurio/Ocelli Meri KITS MESR91

Lancia Delta 16V Targa Florio 1991 "Esso" P.Longhi Meri KITS MK189

Lancia Delta 4WD #3 Rally Monte Carlo Winner 1988 "Martini Racing" B.Saby IXO Models RAC015

Lancia Delta 4WD "Esso" Meri KITS ME0191

Lancia Delta 4WD 1986 red Vitesse Classic cars VCC070

Lancia Delta 4WD 24 ORE YPRES 1987 "Martini" Chardonnet Decals Emmebi modelli L.M.C. 21

Lancia Delta 4WD Campionato Europeo 1987 "Bastos" P.Snyers Meri KITS MK095

Lancia Delta 4WD Gr.A #4 Rally 1000 Lakes 1987 "Martini" Obsolete Provence Moulage PRO246

Lancia Delta 4WD Gr.A 1987 "Totip" Meri KITS ME0084

Lancia Delta 4WD Gr.A Bastos Provence Moulage PRO255

Lancia Delta 4WD Gr.A Rally Della Lana 1987 "Totip" D.Cerrato Meri KITS MK105

Lancia Delta 4WD Gr.A Rally Monte Carlo 1987 "Totip" A.Fiorio Meri KITS MK106

Lancia Delta 4WD Gr.N Concessionari Piancavallo 1987 Esaur. Racing KIT RK050B

Lancia Delta 4WD Gr.N Rally Germany 1988 Decals Emmebi modelli LMC76B

Lancia Delta 4WD Gr.N Rally Monte Carlo 1987 "Totip" Provence Moulage PRO247

Lancia Delta 4WD Limone Piemonte 1987 "Esso" F.Tabaton Meri KITS MK191

Lancia Delta 4WD Pregliasco 1987 Decals Emmebi modelli L.M.C. 76A

Lancia Delta 4WD RAC Rally Winner 1987 "Martini" J.Kankkunen/J.Piironen Vitesse rally classic SKC026

Lancia Delta 4WD Rally Antibes 1987 "Texaco" Snijers Esaur. Racing KIT R.K.050

Lancia Delta 4WD Rally Costa Brava 1988 "Camel" Servia Meri KITS MK125

Lancia Delta 4WD Rally Elba 1988 Isola Decals Emmebi modelli LMC76

Lancia Delta 4WD Rally Monte Carlo - Rally Svezia 1988 "Martini" Racing 43 RK051B

Lancia Delta 4WD Rally Monte Carlo 1987 "Campani" G.Del Zoppo Meri KITS MK108

Lancia Delta 4WD Rally Monte Carlo 1987 "Martini" Biasion Racing 43 RK049

Lancia Delta 4WD Rally Safari 1987 "Martini" Biasion Racing 43 RK051

Lancia Delta 4WD Rally San Remo - RAC Rally 1987 "Martini" Racing 43 RK051A



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

Lancia Delta IXO clc015



Lancia Delta 4WD Rally San Remo 1987 "Esso" Esaur. Racing KIT RK050A

Lancia Delta 4WD Rally San Remo 1987 "Esso" Tabaton/Tedeschini Vitesse rally classic SKC038

Lancia Delta 4WD Rally San Remo 1987 "Totip" A.Fiorio/L.Pirollo Vitesse rally classic SKC027

Lancia Delta 4WD Rally San Remo 1987 Esaur. A.R.T. Racing KIT RK052

Lancia Delta 8V Astra PG. Della Monte 1989 Decals Emmebi modelli LMC55

Lancia Delta 8V Astra Rally Monte Carlo 1990 "Kleint" Decals Emmebi modelli LMC41

Lancia Delta 8V Astra Roux Rally Monte Carlo 1990 "Lucky Strike" Decals Emmebi modelli LMC41A

Lancia Delta 8V Race Day San Remo 1989 Decals Emmebi modelli LMC01

Lancia Delta 8V Race Day Targa Florio 1989 Decals Emmebi modelli LMC02

Lancia Delta 8V Rally Safari 1990 "Martini" Kankkunen Decals Emmebi modelli LMC29

Lancia Delta Bburago 4135

Lancia Delta berlina KIT PB Model PBK062

Lancia Delta Beta Proto Rally di Monza 1996 Zanardi + Biason Microstyle by Merry KIT MSK033

Lancia Delta Evo 16V Rally Monte Carlo 1993 Sainz Provence Moulage PRO742

Lancia Delta HF #4 RAC Rally winner 1987 "Martini" Vitesse Classics Skid 026

Lancia Delta HF "Motul" 1992 Monte Decals Emmebi modelli LMC65

Lancia Delta HF #8 1995 "ERG" VImperiesi Decals Emmebi modelli LMC 60

Lancia Delta HF 4WD #11 Rally San Remo 1987 "Totip" Vitesse Classics Skid 027

Lancia Delta HF 4WD #4 or #1 Bastos, Antibes-Spa 1988 Obsolete Provence Moulage

Lancia Delta HF 4WD #4 Rally San Remo 1987 "Esso" Vitesse Classics Skid 038

Lancia Delta HF 4WD #6 Rally Monte Carlo winner 1987 Vitesse Classics Skid 015

Lancia Delta HF 4WD #7 Rally Monte Carlo 1988 "Totip" Obsolete Provence Moulage

Lancia Delta HF 4WD 1988 "Camel" Meri KITS ME0125

Lancia Delta HF 4WD Gr.N Rally Monte Carlo 1988 "Campani" Meri KITS ME0108

Lancia Delta HF 4WD Rally Monte Carlo 1988 "Martini" Provence Moulage PRO269

Lancia Delta HF ART #1 or 3 Championed 1992 "Medio Orientale" Decals Emmebi modelli L.M.C. 10

Lancia Delta HF ART Liatti 1992 R.Lana Decals Emmebi modelli LMC 10A

Lancia Delta HF Astra Biasion M. Show 1996 Decals Emmebi modelli LMC50A

Lancia Delta HF Astra Lancia Model Club Fiorio Casciana 1996 Decals Emmebi modelli LMC40

Lancia Delta HF Astra Raid Dracone 1994 R.Sardegna Decals Emmebi modelli LMC32A

Lancia Delta HF Astra #15 Rally Acropolis 1994 Fiorio Decals Emmebi Modelli LMC28A

Lancia Delta HF Astra Rally Acropolis 1995 "Valvoline" M.Biasion Decals

Lancia Delta S4 RAC Rally 1985
Taivonen/Wilson IXO rac068



Emmebi modelli LMC28

Lancia Delta HF Astra #1 Rally Catalonia 1992 "Marlboro" Decals
Emmebi modelli LMC36
Lancia Delta HF Astra Rally Cipro 1994 "Coca Cola" Decals Emmebi modelli LMC27
Lancia Delta HF Astra #3 Rally Cipro 1995 "Gitanes" Decals Emmebi modelli LMC39
Lancia Delta HF Astra #2 Rally Libano 1995 "Stimorol" Decals Emmebi modelli LMC48
Lancia Delta HF Astra #3 Rally Libano 1996 "Stimorol" Decals Emmebi modelli LMC48A
Lancia Delta HF Astra #3 Rally Libano 2001 "Marlboro" Decals Emmebi modelli LMC69
Lancia Delta HF Astra Rally Monte Carlo 1994 Gazzola Decals Emmebi modelli LMC56
Lancia Delta HF Astra Rally Portugal 1993 Jorge Bica (Melhor Portugues) Minipartes MNP1993
Lancia Delta HF Astra #8 Tour De Corse 1998 "Jamoi" Decals Emmebi modelli LMC59
Lancia Delta HF #1 Cerrato Limone P.te 1992 "Jolly Club" Decals Emmebi modelli LMC08
Lancia Delta HF Flamingo Isolani C.Romagnola 1997 Decals Emmebi modelli LMC52
Lancia Delta HF Gardemeister Tronto 1997 Decals Emmebi modelli LMC50
Lancia Delta HF Gr.A Rally Costa Brava 1988 "Camel" Provence Moulage PR0333
Lancia Delta HF Gr.A Rally Monte Carlo 1988 "Totip" Provence Moulage PR0329
Lancia Delta HF Integrale "Martini" road Microstyle by Mery KIT MSK009
Lancia Delta HF Integrale 16 "Fina" Promo
Lancia Delta HF Integrale 16v 1989 black metallic. Vitesse VCC101
Lancia Delta HF Integrale 1987 red Vitesse Classic cars VCC083
Lancia Delta HF Integrale 24H Van Ypres 1992 "Esso" F.Tabatoni Meri KITS MK263
Lancia Delta HF Integrale 6 "Martini" Roadcar white IXO Models CLC028
Lancia Delta HF Integrale 8V white Vitesse 27011
Lancia Delta HF Integrale Alan Garantie - Rally Ville De Grasse 1992 C.Baroni Meri KITS MK243
Lancia Delta HF Integrale Ancap Rally Dell'Asinara 1995 Trelles Meri KITS MK376
Lancia Delta HF Integrale Astra Rally Del Tronto 1997 T.Gardemeister Meri KITS MK322
Lancia Delta HF Integrale Astra Rally Elba 1992 Caselli Meri KITS ME0223
Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1992 Monza red IXO Models CLC015
Lancia Delta HF Integrale Evoluzione street "Hi Fi" MDS M15
Lancia Delta HF Integrale Evoluzione street "Martini" MDS M01
Lancia Delta HF Integrale Evoluzione street "Martini" MDS M09
Lancia Delta HF Integrale Evoluzione street black MDS M05
Lancia Delta HF Integrale Evoluzione street blue lag MDS M07
Lancia Delta HF Integrale Evoluzione street blue lor MDS M14
Lancia Delta HF Integrale Evoluzione street blue mad MDS M02
Lancia Delta HF Integrale Evoluzione street Club Ita MDS M08
Lancia Delta HF Integrale Evoluzione street Dealer MDS M16
Lancia Delta HF Integrale Evoluzione street Final Ed MDS M10
Lancia Delta HF Integrale Evoluzione street Giallo F MDS M11
Lancia Delta HF Integrale Evoluzione street red MDS M04
Lancia Delta HF Integrale Evoluzione street verde D MDS M03
Lancia Delta HF Integrale Evoluzione street verde Y MDS M12
Lancia Delta HF Integrale Evoluzione street white MDS M13
Lancia Delta HF Integrale Evoluzione street white MDS M06
Lancia Delta HF Integrale Husky Coppa Valtellina 1992 M.Stagni Microstyle by Mery KITS MSK010
Lancia Delta HF Integrale NSA Europe - Rally D'Antibes 1993 C.Baroni Meri KITS MK246
Lancia Delta HF Integrale Rally Della Lana 1993 "Esso" P.L.Longhi Meri KITS MK245
Lancia Delta HF Integrale Rally Della Lanterna 1993 "Esso" Ultron F.Tabatoni Meri KITS MK247
Lancia Delta HF Integrale Rally Impruneta 1992 "Balbosca" Andreucci Meri KITS MK333
Lancia Delta HF Integrale Rally Isola D'Elba 1992 "Lisola" C.Caselli Meri KITS MK223
Lancia Delta HF Integrale Rally Mille Miglia 1993 "Weipper" Panontin Meri KITS MK378
Lancia Delta HF Integrale Rally Monte Carlo 1992 "Martini" Auriol + KKK + Microstyle by Mery KIT MSK005
Lancia Delta HF Integrale Rally Piancavallo 1993 "Esso" Longhi/Pianezzola Meri KITS MK236
Lancia Delta HF Integrale Rally Portugal + Rally Acropolis 1993 "Totip" A.Aghini Meri KITS MK233
Lancia Delta HF Integrale Rally Safari 1992 "Martini" Kankkunen 2nd Arena Modelli AREM220
Lancia Delta HF Integrale Rally Safari 1992 "Martini" Kankkunen 2nd KIT Arena Modelli AREK220
Lancia Delta HF Integrale Rally Sainz Monte 1993 "Repsol" Arena



Modelli AREM221

Lancia Delta HF Integrale Rally Sainz Monte 1993 "Repsol" KIT Arena Modelli AREK221
Lancia Delta HF Integrale Rally San Remo 1993 "Repsol" C.Sainz Meri KITS MK232
Lancia Delta HF Media Profil Nocerini Camp. Italiano Salita 1993 Decals Emmebi modelli LMC20
Lancia Delta HF #7 Rally Alpi Orientali 1993 "Media Profil" Decals Emmebi modelli LMC20A
Lancia Delta HF Campionato Italiano 1993 "Nocerini" S.Marino Decals Emmebi modelli LMC26
Lancia Delta HF #1 Campionato Italiano Terra 1993 "Nocerini" Ciocco Decals Emmebi modelli LMC22
Lancia Delta HF RAC Rally 1992 Cowtra Decals Emmebi modelli LMC64
Lancia Delta HF Race Day 1992 R.Roma Decals Emmebi modelli LMC14
Lancia Delta HF Rally Monte Carlo Winner 1987 "Martini" M.Biasion/Siviero Vitesse rallye Monte Carlo winners SMC015
Lancia Delta HF Rally Monte Carlo Winner 1992 Int. Arena Modelli AREM205
Lancia Delta HF Rally Monte Carlo Winner 1992 Int. KIT Arena Modelli AREK205
Lancia Delta HF #5 Targa Florio 1995 "Jolly Autosport" Piancavallo Decals Emmebi modelli LMC47
Lancia Delta HF #11 YPF Recalde Decals Emmebi modelli LMC16
Lancia Delta HF5 Integrale road "Martini" Racing 43 - serie Numerata RKNR002
Lancia Delta HF6 Integrale Dealer's Collection road Racing 43 - serie Numerata RKNR018
Lancia Delta HF6 Integrale Edizione Finale Japan road Racing 43 - serie Numerata RKNR018A
Lancia Delta HF6 Integrale road "Martini" Racing 43 - serie Numerata RKNR007
Lancia Delta INT 16V #1 Rally Portugal 1989 "Martini" Biasion Mini Partes MPRP89
Lancia Delta INT 16V #1 Rally Portugal 1990 "Martini" Biasion Mini Partes MPRP90
Lancia Delta INT 8V #4 Rally Portugal 1988 "Martini" Biasion Mini Partes MPRP88
Lancia Delta Integrale - Rally Isola D'Elba 1990 "Astra" PG Deila Meri KITS MK203



Lancia Delta S4 Marlboro 1989 Emmebi
Lancia Delta Integrale "Martini" 1988 Provence Moulage PR0320
Lancia Delta Integrale "Martini" 5 Road Car Racing 43
Lancia Delta Integrale "Martini" 6 Dealer's Collect Racing 43
Lancia Delta Integrale "Martini" 6 Road Car Racing 43
Lancia Delta Integrale 16V #7 Rally Monte Carlo Winner 1990 D.Auriol/Occelli IXO Models RAC048
Lancia Delta Integrale 16V "Astra Team" 1991 Meri KITS ME0192
Lancia Delta Integrale 16V 1990 "A.R.T." Meri KITS ME0193 Lancia Delta Integrale 1991 "A.R.T." Meri KITS ME0194
Lancia Delta Integrale 16V 1991 "Fina" Cerrato Formula 43 F43020
Lancia Delta Integrale 16V 1991 "Fina" Formula 43 F43015
Lancia Delta Integrale 16V 1991 "Fina" Meri KITS ME0187
Lancia Delta Integrale 16V Astra Lanterna - Ciocco 1991 Deila Esaur. Racing KIT RK.161
Lancia Delta Integrale 16V Campionato Europeo 1991 "A.R.T." Halkidiki Esaur. Racing KIT RK.052B
Lancia Delta Integrale 16V Rally Acropolis - RAC Rally - Rally San Remo 1991 "Martini" Racing 43 RK289
Lancia Delta Integrale 16V Rally Monte Carlo - Rally Portugal - Tour de Corse - Rally San Remo 1990 "Martini" Racing 43 RK288
Lancia Delta Integrale 16V Rally Monte Carlo 1990 "Fina" Meri KITS ME0159
Lancia Delta Integrale 16V Rally Monte Carlo 1991 "Martini" Biasion Racing 43 RK017
Lancia Delta Integrale 16V Rally Monte Carlo 1991 Fina Provence Moulage PR0564
Lancia Delta Integrale 16v Rally Monte Carlo Winner 1992 Auriol/Occelli Vitesse rallye Monte Carlo winners SMC007
Lancia Delta Integrale 16V Rally Safari 1991 "Martini" Kankkunen Racing 43 RK016
Lancia Delta Integrale 16V Rally San Remo - Rally Elba - Tour de Corse 1991 "Fina" Racing 43 RK012
Lancia Delta Integrale 16V Rally San Remo 1989 "Martini" (Rossa) Biasion Racing 43 RK031
Lancia Delta Integrale 16V Rally San Remo 1989 "Martini" Provence Moulage PR0444
Lancia Delta Integrale 16V Targa Florio - Rally San Remo 1991 "Esso" Liatti Esaur. Racing KIT RK165
Lancia Delta Integrale 8V "Esso" Halkidiki 1989 Loubet Camp. Europeo Esaur. Racing KIT RK164
Lancia Delta Integrale 8V Astra Rally Elba - Aosta 1990 Deila Esaur. 1 ass. Racing KIT RK160
Lancia Delta Integrale 8V Costa Brava 1989 "A.R.T." Esaur. Racing KIT R.K.052A
Lancia Delta Integrale 8V Lancia France (white-blue) Garrigues 1989

Lancia Delta HF Martini 1992 IXO clc028



Esaur. Racing KIT RK.045B
Lancia Delta Integrale 8V Rally Safari 1988-1989 "Martini" Biasion Racing 43 RK032
Lancia Delta Integrale 8V Rally San Remo 1988 "Totip" Esaur. Racing KIT RK045A
Lancia Delta Integrale 8V Rally San Remo 1989 "Totip" Fiorio/Cerrato Esaur. Racing KIT RK140
Lancia Delta Integrale cabriolet Ministar MST111
Lancia Delta Integrale Campionato Europeo 1989 "Esso" Y.Loubet Meri KITS MK190
Lancia Delta Integrale Charms - Rally San Remo 1988 Meri KITS MK270
Lancia Delta Integrale Evo Rally Monte Carlo 1992 "Martini" Provence Moulage PR0649
Lancia Delta Integrale Evo Rally Portugal 1993 "Totip" Meri KITS ME0233
Lancia Delta Integrale HF Alpitour Targa Florio 1992 Racing 43 RK009
Lancia Delta Integrale HF Astra Rally Portugal - Ciocco 1993 Racing 43 RK044
Lancia Delta Integrale HF Lana 1993 "Esso" Longhi Esaur. Racing KIT RK027A
Lancia Delta Integrale HF Messina - Bassano 1992 "Esso" Esaur. Racing KIT RK027
Lancia Delta Integrale HF Oikos Coppa Liburna 1994 Camp. Terra Racing 43 RK087
Lancia Delta Integrale HF Rally Acropolis 1993 "Repsol" Sainz Racing 43 RK028B
Lancia Delta Integrale HF Rally Elba 1993 "Martini" Cerrato Racing 43 RK004A
Lancia Delta Integrale HF Rally Monte Carlo 1992 "Martini" Racing 43 RK004
Lancia Delta Integrale HF Rally Monte Carlo 1993 "Repsol" Sainz Racing 43 RK028
Lancia Delta Integrale HF Rally New Zeland 1992 "A.R.T. Racing 43 RK029
Lancia Delta Integrale HF Rally Portugal - Ciocco 1993 "Astra" Racing KIT RK044
Lancia Delta Integrale HF Rally Portugal 1993 "Totip" Racing 43 RK034
Lancia Delta Integrale HF Rally Safari 1992 "Martini" Racing 43 RK025
Lancia Delta Integrale HF Targa Florio 1992 Alpitour Racing KIT RK009
Lancia Delta Integrale HF Ultron (verde) Lanterna 1993 Tabatoni Racing 43 RK027B
Lancia Delta Integrale Lana 1993 "Esso" Meri KITS ME0245
Lancia Delta Integrale RAI2 - Rally Monte Carlo 1989 D.Cerrato Meri KITS MK271
Lancia Delta Integrale Rally d'Italia 1988 "Charms" Robustelli Riva RV0101
Lancia Delta Integrale Rally Monte Carlo 1989 "Martini" Provence Moulage PR0370
Lancia Delta Integrale Rally Monte Carlo winner 1992 Auriol Vitesse Skid Monte Carlo 00007
Lancia Delta Integrale Rally Portugal 1988 "Campari" Meri KITS MK116
Lancia Delta Integrale Rally Portugal 1989 "Totip" P.Andreucci Meri KITS MK359
Lancia Delta Integrale Rally Safari 1988 "Martini" Meri KITS ME0117
Lancia Delta Integrale Rally Safari 1989 "Totip" Fiorio Meri KITS MK317
Lancia Delta Integrale Rally San Remo 1988 "Totip" J.Recalde Meri KITS MK122
Lancia Delta Integrale yellow Lmt. Ed. IXO Specials S02.004
Lancia Delta Presentation 1993 ABC ABC031
Lancia Delta Presentation 1993 Brianza KIT BRK43031
Lancia Delta Proto Campionato di Spag. Terra 1991 "Marlboro" G.Trelles Microstyle by Mery KITS MSK008
Lancia Delta Proto Galleni Ciochetto 1993 Arena Modelli AREM250
Lancia Delta Proto Galleni Ciochetto 1993 KIT Arena Modelli AREK250
Lancia Delta Proto Rally Monza 1996 "Team Beta" Biasion Arena Modelli AREM189R43
Lancia Delta Proto Rally Monza 1996 "Team Beta" Biasion KIT Arena Modelli AREK189R43
Lancia Delta Proto Rally Monza 1996 Manenti Arena Modelli AREM190R43
Lancia Delta Proto Rally Monza 1996 Manenti KIT Arena Modelli AREK190R43
Lancia Delta Proto TAG Campionato di Spag. Terra 1996 P.Diego Microstyle by MERY KITS MSK035
Lancia Delta Rally Liban 1999 Karam CB COM CBCK581
Lancia Delta Rally Monte Carlo 1988 Provence Moulage K269
Lancia Delta Rally Monte Carlo 1989 "Martini" Starter Serie Rally STR124
Lancia Delta Rally Monte Carlo 1996 Ducasteiv 21st CB COM CBCK583
Lancia Delta Rally Monte Carlo 1997 Bonifis CB COM CBCK582
Lancia Delta S4 #6 RAC Rally 1985 H.Toivonen/N.Wilson IXO RAC068
Lancia Delta S4 #7 Rally Monte Carlo 1986 Toivonen/Cresto IXO RAC031
Lancia Delta S4 "Marlboro" 1989 Emmebi modelli EMMEBIM01

Lancia Delta S4 "Marlboro" 1989 KIT Emmebi modelli EMMEBIK01.
 Lancia Delta S4 "Martini" 1985-1986 Aprilile Racing 43 - serie Numerata RKNR012
 Lancia Delta S4 Bburago 4135
 Lancia Delta S4 Campionato Europeo 1986 "Esso" F. Tabaton Meri Kits MK068
 Lancia Delta S4 Gr.B Rally Argentine 1986 Meri Kits ME0094
 Lancia Delta S4 RAC Rally 1885 "Martini" Toivonen Racing 43 RK055
 Lancia Delta S4 RAC Rally 1985 Meri Kits ME0062
 Lancia Delta S4 Rally "Martini" H-FI H10058
 Lancia Delta S4 Rally Costa Brava - Rally Elba 1986 "Esso" Esaur. Racing KIT RK057
 Lancia Delta S4 Rally Elba - Targa Florio 1986 "Totip" Camp. Italian Esaur. Racing KIT RK056
 Lancia Delta S4 Rally Monte Carlo - Rally Argentina - Rally Olympus 1986 "Martini" Racing 43 RK055A
 Lancia Delta S4 Rally Monte Carlo 1986 "Martini" Meri Kits ME0067
 Lancia Delta S4 Rally Monte Carlo Winner 1986 "Martini" Make Up LSJ093
 Lancia Delta S4 Rally Olympus 1986 "A.R.T." Racing KIT RK085
 Lancia Delta S4 Rally Olympus "A.R.T." Palessandrini MERI KITS MK087
 Lancia Delta S4 Rally Olympus 1986 Art MDS R05
 Lancia Delta S4 road red Make Up LSJ092
 Lancia Delta S4 street / Rally Monte Carlo 1986 "Promo Service" Riva RV0007
 Lancia Delta S4 street 1985 red IXO Models CLC044



ОПЕЛ КАДЕТТ II

Автомашина марки Opel Kadett была самой популярной среди автомобилей среднего класса, пока не появился Volkswagen Golf. На заводе «Opel» забеспокоились. Срочно требовалась машина, способная бороться с соперниками в одном из густонаселенных секторов автомобильного рынка.

И вот осенью 1979 г. была представлена новая модель Opel Kadett, имеющая, пожалуй, лишь общее название со своим знаменитым предшественником. Это полностью измененная модель, основанная на совершенно иной конструкторской концепции, вызвала восторг у специалистов уже после первых испытаний. В конкурсе «Автомобиль 1980 года» Opel Kadett второго поколения с 301 баллом занял второе место.

В новой модели второго поколения Kadett инженеры заводов «Opel» не поспешили на новшества. Особая новинка — передний привод (это первая модель Opel с передними ведущими колесами) при поперечном расположении двигателя. Как заявили конструкторы, подобное решение было продиктовано целью достичь у «относительно небольших автомобилей максимальной площади салона при возможно компактных внешних габаритах». Несмотря на то, что новый Opel Kadett на 120 с лишним миллиметров короче своего предшественника, на задних сиденьях стало просторнее (на 7 см шире и на 5 см просторнее для ног). Ни один из автомобилей данного класса не располагал таким просторным салоном. И при этом автомобиль имеет в данном классе самую малую высоту.

Одно из следующих достоинств Opel Kadett — его экономичность. И в первую очередь за счет аэродинамических свойств кузова. Наряду с «опелевским» двигателем ставились моторы, сконструированные бразильским филиалом концерна «General Motors» (немецким филиалом которого является «Opel») — рабочий объем 1297 см³, распределительный механизм ОНС с зубчатым ремнем и гидравлические толкатели. В 1979 г. предлагались на выбор двигатели рабочим объемом в 1,196 л (53 л.с.) и 1,297 л (60 или 75 л.с.), которые в среднем потребляли от 8 до 10 л высокооктанового бензина на 100 км.

Наибольших успехов конструкторы нового автомобиля смогли достичь в области технических новинок. На прессу особое впечатление произвела «единственная в своём роде для автомобилей данного класса гидравлическая выборка люфтов клапанов», что делает излишним их регулировку. Главная передача — пара цилиндрических косозубых шестерён, более простых в производстве, чем конические гипоидные шестерни со спиральными зубьями. Прямой передачи в трансмиссии нет. На Opel Kadett (1979) диск сцепления можно было заменить без демонтажа двигателя в

очень тесном моторном отсеке всего за 65 мин против 2 ч 25 мин у Ford Fiesta и 3 ч 15 мин у Fiat 127.

Дизайнеры «Opel» постарались придать Opel Kadett новое «лицо». Кузов с передним спойлером, гладким днищем и простыми формами получился хорошо обтекаемым — коэффициент сопротивления воздуху улучшился на 15% и равен 0,39. У автомобиля независимая пружинная подвеска спереди и зависимая с коническими пружинами сзади, реечный рулевой механизм, дисковые тормоза спереди и барабанные сзади. В общем, по компоновке и устройству у нового Opel Kadett мало отличий от Volkswagen Golf или Ford Fiesta. И всё-таки новый Opel Kadett имел традиционный профиль «Opel». Слегка спадающая передняя часть с прямоугольными фарами похожа на другие модели Opel, а скошенная задняя часть («хэтчбек») напоминает модели конкурентов. Результат этих преобразований — очень вместительный багажник.

Но самым важным являлся передний привод. Один из специализированных журналов назвал Opel Kadett «мастером по поворотам», который способен на «самые невероятные манипуляции» благодаря «лёгкому и точному рулевому управлению». Секрет этих необычных способностей кроется в соответствующем расстоянии между центром опорной поверхности шины и точкой пересечения продольной оси шворня с дорогой, регулирующем направление и помогающем при торможении. Другие особенности — разделённый по диагонали привод тормозов, плавающие скобы передних дисковых тормозов, компактные конические витые пружины «Миниблок».

Конструкторы постарались избежать пустот и тем самым защитить автомобиль от коррозии. Особенно подверженные коррозии части покрыты слоем воска, а пороги кузова и внутреннюю поверхность колёсных ниш покрыли тонким слоем полихлорвинилового пластика.

Одним из важнейших аспектов является вопрос безопасности. Эту проблему трудно решить особенно для небольших автомобилей, ибо следует до предела уменьшить так называемые «зоны возможных вмятин». От инженеров «Opel» потребовалась немалая доля изобретательности при решении этой задачи. Среди подобных находок — расположение бензобака под задним сидением, то есть вне зоны возможных вмятин, а также система замков и шарниров, позволяющая уменьшить возможные повреждения.

Масштабные модели Opel Kadett:
 Opel Kadett station wagon Nagel Opel Gamma Models 1124
 Opel Kadett "ADAC" Gamma 1106
 Opel Kadett "AVD" Gamma 1118



Opel Kadett Caravan "Liebherr" Gamma 1112
 Opel Kadett Caravan "Nagel" Gamma 1124
 Opel Kadett Caravan Gamma 1199
 Opel Kadett D 1979 brown Minichamps 400044100
 Opel Kadett D 1979-1984 red (Opel Promotional) Schuco 93199159



Opel Kadett D 5-doors Lino orange Gamma
 Opel Kadett D Aero JMM 005
 Opel Kadett D Caravan 1979 red Minichamps 400044110
 Opel Kadett Gamma 1105



Opel Kadett GL Caravan red Gamma 1199
 Opel Kadett GLS 4-doors 1985 gray met. Gamma 1198
 Opel Kadett GLS AVD 5-doors white violet Gamma 1195
 Opel Kadett GSI 3-doors cabriolet white Gamma 1196
 Opel Kadett GSI cabriolet opens Gamma 1135
 Opel Kadett GTE 2000 Gr.1 Biasion Modena 1979 KIT or build Arena Modelli ARE067
 Opel Kadett GTE 2000 Gr.2 Cerrato 4 Regioni 1979 KIT or build Arena Modelli ARE068
 Opel Kadett GTE 2000 Gr.2 Colline Rom. 1979 KIT or build Arena Modelli ARE087
 Opel Kadett GTE 2000 Gr.2 Haspengow 1979 Colsoul/Lopes KIT or build Arena Modelli ARE341
 Opel Kadett rennversion Dealersteam Gamma 1122
 Opel Kadett rennversion Luk Gamma 1120



PEUGEOT 505

В европейском конкурсе «Автомобиль 1980 года» со 199 баллами третье место занял французский автомобиль среднего класса Peugeot 505.

А вот как одной фразой охарактеризовал Peugeot 505GTI английский автомобильный журнал Autocar and Motor: «Слишком тихходный для действительно спортивного седана».



Масштабные модели Peugeot 505:
 Peugeot 505 1987 Jabouille/Beltoise KIT Mini Racing MRK221
 Peugeot 505 beige Norev N0000005
 Peugeot 505 black Norev N0000004
 Peugeot 505 danc meije Norev 475411
 Peugeot 505 blue Norev N0000003
 Peugeot 505 break Dangel 4X4 Phase II 1986/91 MINI Racing - serie Prestige MRPK096
 Peugeot 505 break Dangel 4X4 Pompieri Aeroporto Parigi Mini Vehicules Incendie MVIK106
 Peugeot 505 break Phase I 1980/85 MINI Racing - serie Prestige MRPK081
 Peugeot 505 break serie I Monte Carlo 1985 "Peugeot Talbot Sport Assistenza Rally" KIT Mini Racing MRK621
 Peugeot 505 Dangel Alta Ambulanza Mini Vehicules Incendie MVIK086
 Peugeot 505 Production 1984 metal KIT or build JPS JFS02
 Peugeot 505 Production 1984 KIT JPS JPSK01
 Peugeot 505 Rally Monte Carlo "Esso" Record RZ0008
 Peugeot 505 Rally Monte Carlo 1981 Laurent/Marche CB COM CBCK011



Peugeot 505 Rally Monte Carlo 1982 "Esso" Off Laurent CB COM CBCK228
 Peugeot 505 STI/SRD Turbo Record RZ0007
 Peugeot 505 Superproduction 1988 "Esso" Jabouille KIT Mini Racing MRK191
 Peugeot 505 SystEme U Norev 4754110
 Peugeot 505 Taxi De Lisboa Norev N0000002
 Peugeot 505 Tour de Corse - Rally Acropole 1981 "Esso" Laurent CB COM CBCK072
 Peugeot 505 Tour de Corse 1980 Dorche CB COM CBCK664
 Peugeot 505 Tour de Corse 1980 Laurent CB COM CBCK665
 Peugeot 505 Turbo 1986 Mini Racing - serie Prestige MRPK015
 Peugeot 505 V6 1989 Mini Racing - serie Prestige MRPK016

ИСТОРИЯ МЕВЕТОУС

Дмитрий ЛИСИН (г. Томск)

lischita@mail.ru

Посвящая памяти Олега Назаровича Дудки, который очень любил модели этой фирмы, но, к сожалению, не успел достать для себя ни одной.

В предыдущих номерах нашего журнала Олегом Маликовым, Денисом Дементьевым и ещё рядом авторов были очень подробно раскрыты аспекты, посвященные «ремейкам», т.е. масштабным моделям иностранных фирм производителей возрожденных к выпуску в России и СССР. Мне же хочется рассказать коллегам-коллекционерам историю о компании, благодаря которой появились на свет многие формы и масштабные модели автомобилей, которые потом были воссозданы в нашей стране. Это компания «Mebetoys». Именно ей в этом году исполнилось бы 40 лет, но обо всё по порядку.

Рожденный в 1925 г., Марио Бесана (Mario Besana) был одним из тех упрямых людей, которые неспособны примириться с существующим положением вещей. В своей молодости он часто менял работу, дабы найти своё место в жизни. Это продолжалось даже в трудные годы Второй Мировой Войны. Его поиски были не лёгкими, так как для человека рождённого в семье со скромным достатком, желание иметь свой собственный игрушечный магазин было почти не осуществимым. В течении всех своих поисков Марио Бесана с энтузиазмом осваивал различные технические специальности. Работая в разных компаниях, он пытался освоить всё, что касалось литья, обработки и штамповки металла. Работая в компании «Molgoга», производившей примитивные игрушки из листового металла, он сделал свою первую металлическую копию револьвера по простому наброску, который передал ему Силва (Silva), работавший тогда дизайнером в журнале «Футбол в иллюстрациях». С тех пор Марио и стал задумываться о создании собственной компании. Это произошло, когда нашему герою исполнилось 35 лет. Бесана закончил свою деятельность в компании «Molgoга» в должности руководителя отдела по исследованию конкурентов и вместе со своими братьями Мартино (Martino) и Уго (Ugo) основал компанию «Mebetoys» (по итальянски полное название компании – Meccanica Besana Giocattoli, а по-английски – Mechanical Besana Toys) название которой переводилось как «Механические игрушки Бесано». В 1963 г. каталог фирмы содержал лишь металлические копии различного оружия. И только в 1966 г. основатели компании осуществили, наконец, свою детскую мечту и начали производство масштабных моделей автомобилей. В первое время «Mebetoys» развивалась в двух направлениях – параллельно с началом производства масштабных моделей продолжалось и производство копии оружия. Позднее направление по производству масштабных моделей автомобилей было признано предпочтительным, и выпуск копий оружия был прекращён.

Первыми тремя моделями, произведенными компанией были Fiat 850, Fiat 1500C и Alfa Romeo Giulia. Причём выполнены они

были в масштабе 1:42. Последующие модели имели уже более распространённый масштаб 1:43. У всех масштабных моделей «Mebetoys» первых выпусков были открывающиеся двери (причём двери у ранних моделей были выполнены правдоподобнее, чем у более поздних и открывались вместе с рамкой остекления, в дальнейшем их упростили – рамка исчезла), подпружиненную подвеску и проработанный интерьер салона. Цена первых моделей «Mebetoys» составляла 500 лир, что было меньше цены масштабных моделей основного конкурента – компании «Politoys», но у моделей конкурента были открывающиеся капот и багажник, что привлекало многих покупателей их продукции. Так что братьям было о чём подумать. Вторая группа моделей, представленных в 1966 г. состояла из Lancia Flavia saloon, Autobianchi Primula (эта модель была выпущена ранее подобной от «Politoys») и Alfa Romeo 2600 saloon. В это же время были выпущены две новые версии на базе Alfa Romeo Giulia – «Дежурный полицейский автомобиль» (Flying Squad) и автомобиль «Карabinieri» (Carabinieri), а также новая версия Fiat 1500C «Дорожная полиция» (Traffic police). Чуть позднее на базе модели Fiat 1500C был изготовлен «Пожарный автомобиль» (Fire Brigade). Далее последовали копии автомобилей Fiat 1100R и Maserati Mistral, причём у обеих моделей уже были не только открывающиеся двери, но и капот, затем Lancia Fulvia coupe, у которой уже открывался и багажник. Все автомобили имели копию двигателя. Помимо этого у Maserati Mistral были сделаны спицованные колёсные диски, а у копии двигателей Fiat 1100R и Lancia Fulvia coupe были имитированы из пластмассы катушка и свечи зажигания с присоединёнными проводками. Модели Fiat 1100R очень долго находились в производстве, но в процессе производства были упрощены элементы дверей – с них исчезли рамки остекления, также как у дверей следующей масштабной модели Porsche 912. Тринадцатой моделью «Mebetoys» стал Opel Kadett coupe за которым в 1967 г. последовала модель Ferrari Dino, так и не появившаяся в продаже. Место Ferrari занял Fiat Dino coupe – именно ему и был присвоен каталожный номер Ferrari. Двумя следующими моделями стали BMW 2000CS и Chevrolet Corvete Rondine Pininfarina, капоты которых открывались автоматически при открытии двери водителя. Затем вышла в свет модель Lamborghini Miura, у которой открывались двери, багажник, капот и двигатель был очень тщательно проработан. Следующей стала очень привлекательная модель Alfa Romeo Duetto со съёмным пластиковым тентом, позволяющим превратить её, по желанию владельца, в копию автомобиля как с закрытым, так и с открытым верхом. В 1968–1969 гг. были анонсированы и поступили в продажу несколько моде-

лей спортивных автомобилей: Ferrari P4, Chaparral 2F, Porsche Carrera 10 и Ford CT40 Mk. II, а также классические Mercedes 250S, Rolls Royce Silver Shadow и оригинальная и экзотичная в то время на европейском рынке модель автомобиля Toyota 2000GT coupe. Следующей новинкой стала Iso Revolta Fidia saloon, анонсированная вместе с первой выпущенной в Италии масштабной моделью популярного английского автомобиля Innocenti Mini Minor. В последующие годы были изготовлены Flat 500F, NSU Ro80, Matra M530 Vignale, Lotus Europa и прекрасная масштабная модель автомобиля Land Rover Station Wagon «Aziza», который использовали журналисты итальянского автомобильного журнала «Quattroruote» при тестовом пробеге от Аляски до Огненной Земли. К новым моделям добавились раллийные версии ранее произведенных Opel Kadett, Porsche 912, Fulvia coupe и Mini, переименованной по ошибке в Mini Cooper. Наряду с масштабными моделями реальных автомобилей фирмой «Mebetoys» была выпущена модель автомобиля Boo Boo's мультипликационного героя Yogi, которая имеет 35 каталожный номер и изготовлена в масштабе 1:40.

В 1969 г., заметив успехи на европейском рынке компании «Mebetoys», крупный производитель игрушек компания «Mattel» сделала Марио Бесана предложение, от которого он не смог отказаться и «Mebetoys» перешла в другие руки. Её продукция стала продаваться в разных странах Америки и Европы под марками «Mattel S.p.A.» и «Mebetoys» и входила в серию «Hot Wheels Gran Toros» (известная, как «Series Sputafuoco» в Италии и «Heisse Räder Supergross» в Германии).

На рубеже 1980–1981 гг. марка «Mebetoys» прекратил своё существование. Но её масштабные модели производились на нескольких заводах в СССР – об этом нам хорошо известно. Что касается самого Марио Бесана, то по истечении 4 летнего контракта о сотрудничестве с компанией «Mattel» он вернулся в бизнес и создал новую компанию по производству масштабных моделей, которую называл «Martoyo» – она не могла не преуспевать. В 1975 г. «Martoyo» сменила своё название и стала всем нам известной компанией «Vbtago», которая и по сей день выпускает прекрасные масштабные модели автомобилей, правда только в крупных масштабах, а их копии в масштабе 1:43 оставляют желать лучшего.

Вот так начиналась история всеми любимых наших «ремейков».

При написании статьи были использованы: книга P.Rampini. «Automodelli 1:43 Made in Italy 1900–1991», журнал для коллекционеров «Miniauto & Collectors» и материалы сети Internet

Список моделей, выпущенные компанией Mebetoys в 1966–1969 гг.



A-1 Fiat 850, год начала выпуска – 1966
A-2 Fiat 1500C, год начала выпуска – 1966



A-3 Alfa Romeo Giulia, год начала выпуска – 1966



A-4 Alfa Romeo 2600, год начала выпуска – 1967



A-5 Autobianchi Primula, год начала выпуска – 1966
A-6 Lancia Flavia, год начала выпуска – 1967
A-7 Alfa Romeo Giulia «Carabinieri», год начала выпуска – 1967



A-8 Alfa Romeo Giulietta «Squadra Mobile», год начала выпуска – 1967



A-9 Fiat 1100R, год начала выпуска – 1967



A-10 Maserati Mistral, год начала выпуска – 1967



A-11 Lancia Fulvia Coupé, год начала выпуска – 1967



A-12 Porsche 912, год начала выпуска – 1967



A-13 Opel Kadett Coupé, год начала выпуска – 1967



A-14 Fiat Dino Coupé, год начала выпуска – 1967



A-15 Fiat 1500C Vigili Urbani, год начала выпуска – 1967



A-16 Fiat 124, год начала выпуска – 1968



A-16B Fiat 124 Special, год начала выпуска – 1971



A-17 BMW 2000CS, год начала выпуска – 1967



A-18 Alfa Romeo Duetto Spider, год начала выпуска – 1967



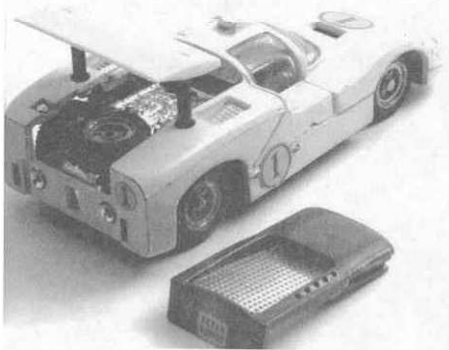
A-19 Mercedes Benz 250 Coupé, год начала выпуска – 1967



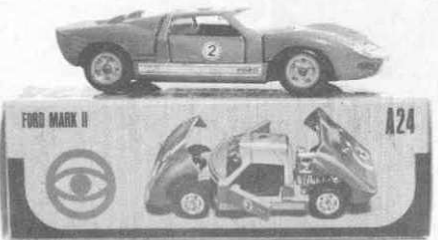
A-20 Lamborghini Miura, год начала выпуска – 1967
A-21 Fiat 1500C Pompieri, год начала выпуска – 1967



A-22 Chevrolet Corvette Pininfarina, год начала выпуска – 1967



A-23 Chaparral 2F, год начала выпуска – 1968



A-24 Ford GT40 Mark II, год начала выпуска – 1968



A-25 Porsche Carrera 10, год начала выпуска – 1968



A-26 Rolls Royce Silver Shadow Coupe, год начала выпуска – 1968



A-27 Ferrari P4, год начала выпуска – 1968



A-28 Innocenti Mini Minor, год начала выпуска – 1968



A-29 Toyota 2000GT, год начала выпуска – 1968



A-30 ISO S4 Berlina, год начала выпуска – 1968

A-31 Innocenti Mini Cooper Rally, год начала выпуска – 1969

A-32 Lancia Fulvia Coupe HF Rally, год начала выпуска – 1969

A-33 Porsche 912 Rally, год начала выпуска – 1969

A-34 Opel Kadett Coupe Rally, год начала выпуска – 1969



A-35 Auto di Yoci&Vooboo, год начала выпуска – 1969



A-36 Fiat 500F, год начала выпуска – 1969



A-37 NSU Ro80, год начала выпуска – 1969



A-38 Matra Vignale M530, год начала выпуска – 1969



A-39 Lotus Europa, год начала выпуска – 1969



A-40 Land Rover Trans American Tour, год начала выпуска – 1969

МИР АВТОМОБИЛЕЙ

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

ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА

АДРЕСА МАГАЗИНОВ:

ТЦ "Останкино", зол. В, 2 этаж, пов. 3
Москва, ул. 1-я Останкинская, д. 55
(Метро ВДНХ)

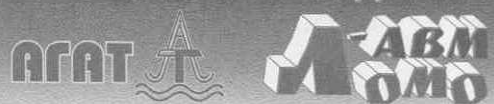
тел.: 8-903-118-58-65

e-mail: auto-model@rambler.ru

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

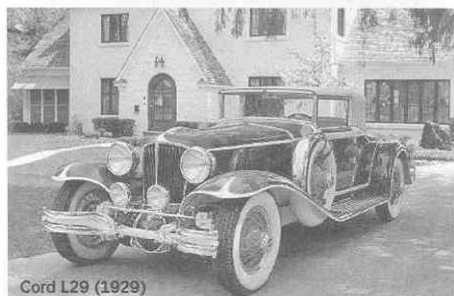


ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

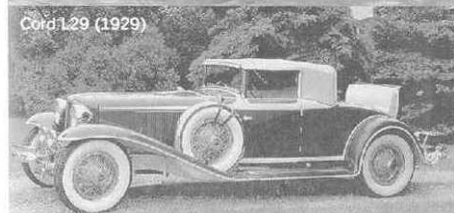


CORD L29

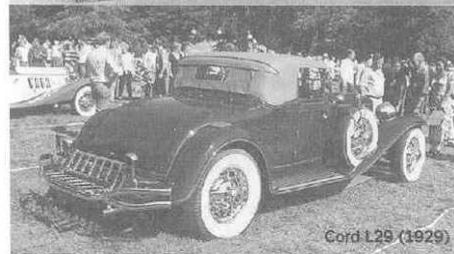
Алексей ТОПОРКОВ



Cord L29 (1929)



Cord L29 (1929)



Cord L29 (1929)

Каждый год в сентябре небольшой, насчитывающий сегодня всего-то пару десятков тысяч жителей американский городок Оберн вдруг преобразается – со всех уголков Америки в «забытый Богом» по словам его жителей, город, расположенный в штате Индиана съезжаются десятки клас-

сических автомобилей забытых ныне марок Auburn, Cord и Duesenberg. Давайте перенесёмся эдак лет на 80 назад...

В первые три десятилетия прошлого века в Американских Соединённых Штатах, как тогда называли США, было официально зарегистрировано около тысячи автомобильных марок. Как известно, до нашего времени дожили всего около десятка, остальные канули в лету. Но некоторым повезло, и память о них осталась. К одной из таких марок относится Cord.

Ответ на вопрос, чем знаменит Cord, вполне ясен. Это первый американский переднеприводный автомобиль серийного производства. Точности ради надо отметить, что Cord должен был бы поделить пальму первенства с автомобилем марки Ruxton фирмы New Era Motors. Но этот автомобиль и эту фирму и в самих США мало кто помнит. А вот автомобиль Cord L29 выпустила фирма Auburn Automobile, которая также выпускала такие знаменитые авто, как Auburn и Duesenberg! И человеком, который сумел объединить три такие марки и организовать производство столь интересных автомобилей был мистер Эррет Лобан Корд (Erret Lobban Cord).

Родился Корд в 1894 г. в городе Уорренсбург (Warrensburg) штата Миссури. Его отец был потомственным купцом. Автомобилями Корд увлёкся с детства, ездил на автомобиле Ford T, ремонтировал и

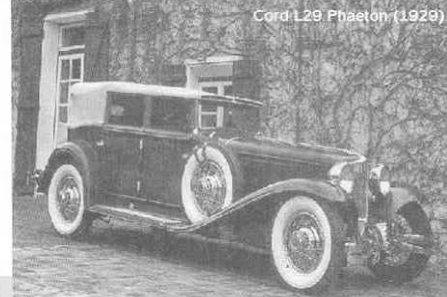
Cord L29 с кузовом седан (1929)



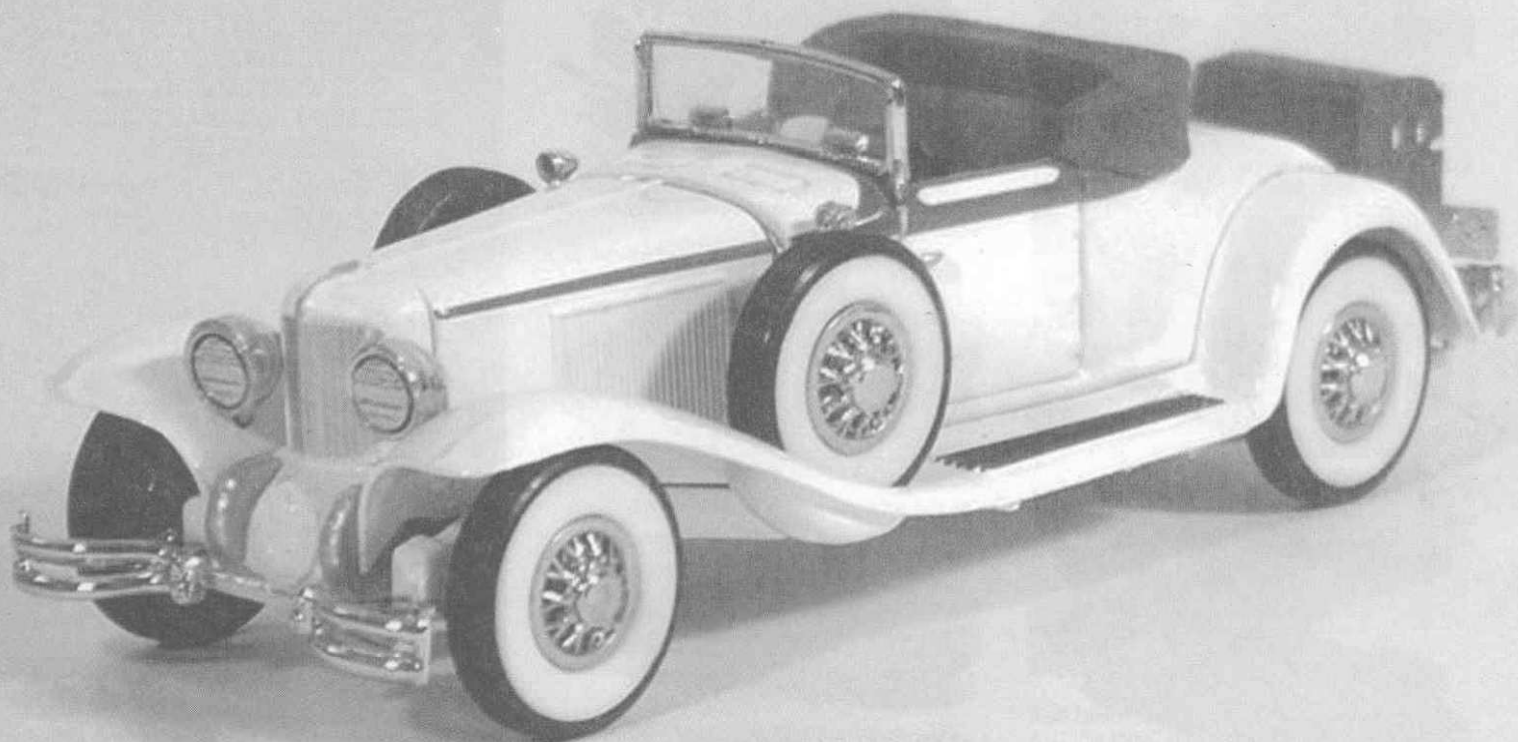
Cord L29 Town Car (1930)

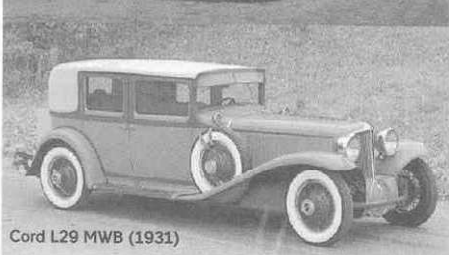


Cord L29 Phaeton (1929)



Модель Cord L29 (Franklin Mint)





переделывал его. Даже участвовал в местных соревнованиях. Но талант Корда проявился отнюдь не в конструировании автомобилей или в автогонках. Корд был гениальным финансистом! Уже в 21 год он стал председателем транспортного агентства, а затем и его владельцем. Но его родной город был мал для Корда. Не тот масштаб! Поэтому Корд отправляется в Чикаго и после непродолжительной обработки акционеров становится генеральным директором агентства по сбыту автомобилей Moon. 25% акций – доля Корда в этой фирме.

Аппетит приходит во время еды. В 1925 г. Корд приобретает фирму Auburn. В 1926 г. – McFarlan и Duesenberg! До конца 1920-х гг. и его автомобильную империю вливаются фирмы Lycoming и Limousine Body. Первая занимается производством двигателей, вторая делает кузова для автомобилей.

Собрав такую славную компанию под своим руководством, Корд сразу распределил обязанности. Auburn должны были стать, по его мнению, относительно массовыми по тем временам автомобилями с высокими техническими показателями. Duesenberg – уникальными автомобилями штучного производства. Была придумана и новая марка – Cord! Эти автомобили должны были занять промежуточное положение между вышеназванными. Но это только по цене, а вот в техническом плане Cord должны были стоять в авангарде автопрогресса.

В принципе, всё это Корду сделать удалось!

Решив увековечить своё имя в автомобильной истории, мистер Корд прекрасно понимал, что такое мероприятие требует и соответствующего автомобиля. В то вре-

мя Америку уже трудно было чем-то особо удивить, но Корд, со свойственной ему прозорливостью, быстро нашёл нужное решение. Дело в том, что в то время на гоночных трассах Американских Соединённых Штатов блистали переднеприводные автомобили конструктора Миллера (Miller). Вот такой парадокс – американский массовый автомобиль был примером классицизма, а на гоночных трассах выступали весьма авангардные по конструкции автомобили. И это было не случайно! Американцы в то время соревновались, да и сейчас продолжают, на треках, имеющих овальную форму. Здесь очень важна высокая скорость на поворотах, но передние колёса не надо поворачивать на большой угол. Просто раздолье для переднеприводных машин. Не удивительно, что, например, в знаменитых гонках в Индианаполисе (Indianapolis) 1926 года первые девять мест были заняты автогонщиками на автомобилях Миллера.

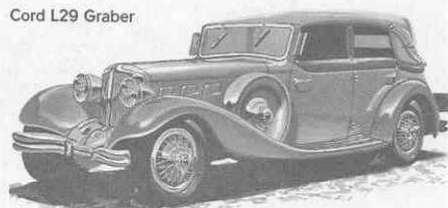
Корд приобрёл в 1927 г. патент на «схему Миллера» и поручил конструктору Корнелиусу Ван Рансту (Cornelius Van Ranst) спроектировать новый легковой автомобиль, взяв за основу именно эту схему. Конечно, двигатель использовали не гоночный, а обычный рядный 8-цилиндровый фирмы Lycoming с двумя валами в алюминиевой головке чугунного блока, развивавший при рабочем объёме 4932 см³ мощность 115 л.с. Это была практически копия мотора легендарного Duesenberg J, но с уменьшенным на 1 л объёмом. Да и собирали оба силовых агрегата на фирме Lycoming, также принадлежавшей Корду. Примечательно, что заключительная часть испытаний двигателя проходила на шасси легендарного Miller, покрывшего себя неуязвимой славой на «старой кирпичнице» Индианаполиса. Хотя сотня с лишним «лошадей» под капотом – это и нынешним временам немало, на версии «GG» 1932 г. появился новый мотор, развивавший уже 125 л.с. при рабочем объёме 5270 см³.

Схема всей конструкции была прямо противоположна той, какую использовали на обычных автомобилях. Двигатель был сдвинут к салону, потом шло сцепление, затем коробка передач, которая жёстко крепилась к главной передаче. Тормоза располагались рядом с главной передачей. Колёса были прикреплены к трубчатой передней оси, которая, в свою очередь, крепилась к раме с помощью двух пар четвертьэллиптических рессор. Такая схема подвески обычно называется «De Dion», но её использование для передних ведущих колёс практически уникально.

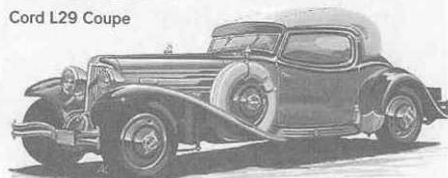
В общем, такая конструкция для того времени была вполне удачной. Но пришлось решать пару проблем. Как управлять автомобилем и самое главное – как передавать усилие от двигателя к колёсам,

ведь шарниров равных угловых скоростей тогда ещё не выпускали. Первую проблему Ван Ранст решил легко. Механический привод тормозов он заменил гидравлическим, а рычаг переключения передач установил так, что тот как бы протыкал

Cord L29 Graber



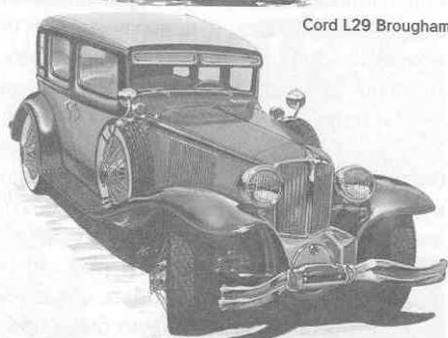
Cord L29 Coupe



Cord L29 Sedan



Cord L29 Brougham



Cord L29



Cord L29 Cabriolet Green



Cord L29 Cabriolet
Image Copyright, William Spear



панель приборов. Действовать рычагом приходилось по совершенно оригинальной схеме – вытягивать и поворачивать в ту или иную сторону. На европейских автомобилях такая конструкция встречалась до 1960-х гг, но для Америки конца 1920-х гг. это была большая экзотика. Решить проблему привода к передним колёсам было куда сложнее. Пришлось использовать двойные карданные шарниры обычного типа. Таким образом, всего в этой схеме используется шесть карданных сочленений. А это неизбежно должно было привести к ухудшению надёжности всей конструкции.

Также в конструкции автомобиля Cord L29 можно отметить жёсткую раму с высокими боковыми лонжеронами, зависимую рессорную подвеску задних колёс, гипоидную главную передачу, колёса с центральной гайкой и проволочными спицами, двухкамерный карбюратор.

Внешний вид автомобиля был разработан дизайнером Альфредом Лийми (Alfred Lyumi). В целом дизайн обычен для конца 1920-х гг. и решён в стиле «коробка из под ботинок». Но! Компоновка, более чем необычная для своего времени, наложилась соотвествующий отпечаток на весь облик Cord L29. Блок – рядная «восьмёрка» – коробка передач, расположенный большей частью в базе, обусловил очень длинную линию капота, подчёркнутую к тому же входящим в моду плавно изогнутыми крыльями. Одной из первых машина получила «фальшивый» радиатор округлой формы и эллипсоидные (вместо традиционных барабанных) фары. Абсолютно уникальной чертой экстерьера стала располо-

женная перед передним мостом хромированная крышка картера главной передачи – ни до, ни после ничего подобного не встречалось. В сочетании с низкой посадкой даже кузов «лимузин» (а всё, что находилось за задней кромкой капота, строили специальные ателье вроде «Ле Барон» и «Мэрфи») выглядел очень динамично.

Чего-же удалось добиться конструкторам и дизайнерам? Конечно, несколько понизился центр тяжести автомобиля (примерно на 25 см в сравнении с аналогичными автомобилями классической схемы). А это в сочетании с передним приводом действительно сделало автомобиль более устойчивым на поворотах, особенно на мокрой или обледенелой дороге. Там, где заднеприводные модели срывались в занос на скорости чуть большей 50 км/ч, Cord L29 уверенно держал дорогу и при 70! Также плюсом можно назвать и то, что салон автомобиля не имел туннеля, хотя расположен был достаточно низко. Всё это привлекло к автомобилю покупателей, даже, несмотря на весьма высокую цену. Cord L29 стоил почти в полтора раза дороже автомобилей с 8-цилиндровыми двигателями, например Buick или Packard. Правда, Lincoln или Cadillac были дороже Cord и таким образом у него было своё место на автомобильном рынке.

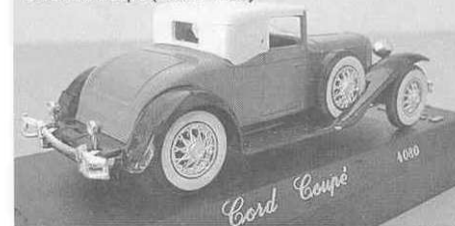
Хуже было то, что в процессе эксплуатации вылезли и кое-какие серьёзные недостатки. Например, автомобиль оказался малопригоден для эксплуатации в горной местности, плохая у него была и проходимость. Это и не удивительно, ведь на передние колёса у пустого автомобиля приходилось менее 40% всей массы. А при разгоне, езде на подъём и полной загрузке – ещё меньше. При определённых обстоятельствах Cord не мог тронуться с места даже на относительно хорошей дороге, колёса просто проскальзывали. Другая проблема выявилась при эксплуатации автомобиля в городских условиях. Радиус поворота автомобиля, в зависимости от кузова, составлял весьма внушительную величину – от 6,4 до 7 м. Но главной проблемой оказались карданные шарниры, точнее их надёжность. Они долго не выдерживали, их приходилось часто обслуживать, смазывать, менять.

тем не менее за период с 1929 по 1932 гг. было выпущено около 4400 автомобилей. В основном они имели кузов типа «четырёхдверный

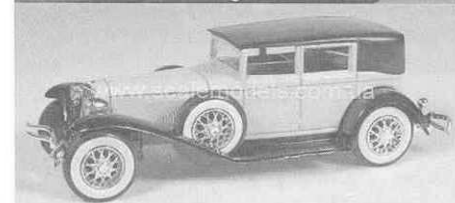
седан». Ещё было изготовлено около 1200 шасси. Эти шасси были переданы специализированным кузовостроительным фирмам, таким как, Murphy или Freestone/ Webb, которые устанавливали кузова исключительно по заказу покупателя. Самыми популярными были двух- или четырёхместные кабриолеты спортивного типа, также встречались лимузины, ландо с открывающейся задней частью крыши и некоторые другие.



Cord L29 Coupe (Solido 4080)



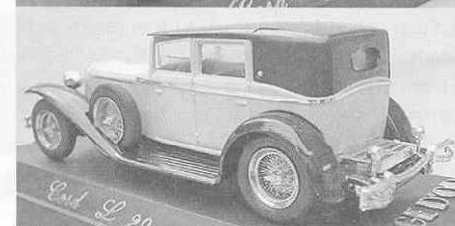
Cord L29 (Solido 4055)



Cord L 29 4055



Cord L 29



Навесные полки «ЛОТТЕКС» для коллекционеров.

100% отсутствие пыли, труднодоступно для детей
Глубина – 150 мм, высота и ширина по желанию заказчика

Стоимость от 2000 руб. в зависимости от размера и комплектации

Магазин «Мир моделей» (ТК «Останкино», метро «ВДНХ») тел. 8-903-118-58-65

e-mail: auto-model@rambler.ru

НОВЫЕ МОДЕЛИ ОТ WELLY

Сегодня мы познакомим вас с новой продукцией фирмы Welly, представленной компанией «Премьер Игрушка» на прошедшей в Москве выставке «Мир детства». На стенде были представлены все анонсированные на весенней выставке модели-игрушки российских автомобилей для нас 43 масштабе, так и продолжение «Русской серии» в масштабе 1:36.

В масштабе 1:43 была показана линейка ГАЗ-13 «Чайка» в девяти вариантах и ГАЗель в трёх новых вариантах окраски:



№11478 ТАКСИ



№11484 ВОЕННАЯ



№11485 ТЕХПОМОЩЬ



№11486 ЭКСКУРСИОННЫЙ АВТОБУС

В масштабе 1:34–36 были представлены: модели-игрушки УАЗ-31514 и УАЗ Hunter, каждая в девяти вариантах;



№11470 ГРАЖДАНСКАЯ



№11471 СКОРАЯ ПОМОЩЬ



№11472 ДВУХЦВЕТНАЯ



№11473 ПОЖАРНАЯ ОХРАНА



№11474 КГБ



№11475 СЛУЖЕБНАЯ



№11476 СОВЕТСКАЯ МИЛИЦИЯ



№11477 СВАДЕБНАЯ



№11442 ГРАЖДАНСКАЯ



№11443 СОВЕТСКАЯ МИЛИЦИЯ



№11444 СКОРАЯ ПОМОЩЬ



№11445 АРМЕЙСКАЯ



№11446 ВДВ



№11454 ИНКАССАЦИЯ



№11447 ВОЕННАЯ ИНСПЕКЦИЯ



№11448 ПОЧТА РОССИИ



№11449 ЭКСПЕДИЦИОННАЯ



№11450 ЛЕСООХРАНА



№11451 ГРАЖДАНСКАЯ



№11452 ПОЖАРНАЯ ОХРАНА



№11453 МИЛИЦИЯ



№11455 МЧС



№11456 СПЕЦНАЗ



№11457 ТЕХПОМОЩЬ



№11458 СПОРТ



№11459 АВАРИЙНАЯ
Модель УАЗ-2106 в девяти вариантах:



№11460 ГРАЖДАНСКАЯ



№11461 СКОРАЯ ПОМОЩЬ



№11462 АВТОШКОЛА



№11463 СЛУЖБА АЭРОПОРТА



№11464 ПОЖАРНАЯ ОХРАНА



№11465 МИЛИЦИЯ



№11466 СОВЕТСКАЯ МИЛИЦИЯ



№11467 ПОЧТА РОССИИ



№11468 МЧС



№11469 ТАКСИ

Модель ВАЗ «Калина» в одиннадцати вариантах:



№11489 ГРАЖДАНСКАЯ



№11490 АВТОШКОЛА



№11491 АВАРИЙНАЯ



№11492
ПОЖАРНАЯ ОХРАНА



№11493
ПОЧТА РОССИИ



№11494 МЧС



№11495
СКОРАЯ ПОМОЩЬ



№11496 МИЛИЦИЯ



№11497 ТАКСИ



№11498
СПОРТВЕРСИЯ



№11499 СЛУЖБА АЭРОПОРТА
Три новых варианта окраски
ВАЗ-2108 и ВАЗ-2121 «Нива»:



№11479
ДОЛМАТИН



№11480 ПИЦЦА



ПОЧТА РОССИИ №11481



№3300 ТЕХПОМОЩЬ



№11487 АВАРИЙНАЯ



№11488 ЛЕСООХРАНА

С 2007 г. фирма Welly начинает производство моделей в масштабе 1:43. Модели будут иметь премиум-детализировку и будут упаковываться в пластиковые витрины на подставке. В следующем году планируется выпустить семнадцать моделей:



№12169 MERCEDES-BENZ SL500
серия СПОРТИВНЫЕ АВТОМОБИЛИ



№12170 OPEL ASTRA GTC
коллекция «СИТИ»



№12171 BMW X3
серия ВНЕДОРОЖНИКИ И Пикапы



№12172 BMW 645CI
коллекция «СИТИ»



№12173 MERCEDES-BENZ A200
коллекция «СИТИ»



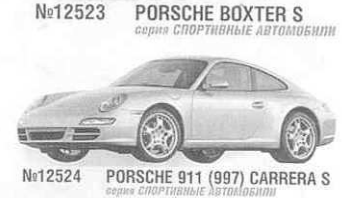
№12521 VW GOLF GTI
коллекция «СИТИ»



№12522 MERCEDES-BENZ ML350
серия ВНЕДОРОЖНИКИ И Пикапы



№12523 PORSCHE BOXSTER S
серия СПОРТИВНЫЕ АВТОМОБИЛИ



№12524 PORSCHE 911 (997) CARRERA S
серия СПОРТИВНЫЕ АВТОМОБИЛИ



№12525 MINI COOPER CABRIO
коллекция «СИТИ»



№12526 MERCEDES-BENZ SLK350
серия СПОРТИВНЫЕ АВТОМОБИЛИ



№12527 AUDI A3 SPORTBACK
серия СПОРТИВНЫЕ АВТОМОБИЛИ



№12529 BMW 330I
коллекция «СИТИ»



№12528 PEUGEOT 407 COUPE
коллекция «СИТИ»

КОНКУРС «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»

Дорогие друзья и коллеги!

Сегодня мы публикуем окончательный вариант номинаций конкурса «Модель года», условия участия в нём и критерии оценки моделей.

Участие в голосовании могут принять все коллекционеры («один человек – один голос за одну модель в одной номинации»), при этом каждый может принять участие в голосовании во всех номинациях. К участию в номинации «Лучшая модель ручной работы отечественного изготовителя» принимаются только модели ручной работы, изготовленные «с нуля» в количестве не более 10 экз. К участию в номинации «Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя» принимаются модели, изготовленные, как мастерскими, так и отдельными коллекционерами для себя.

Окончательные итоги конкурса будут подведены специальным жюри по итогам голосования с учётом не только потребительских качеств модели (соответствие прототипу, точность масштабирования, оригинальность, качество дизайна, изготовления, отделки и т.п.), но и по соотношению цена/качество.

Принять участие в голосовании по конкурсу «Масштабная модель 2006 года» можно до 31 декабря 2006 г.

Результаты конкурса будут опубликованы в журнале «Автомобильный моделизм» №2/2007.

В журнале будет регулярно публиковаться информация о моделях, участвующих в конкурсе. В связи с этим приглашаем производителей моделей, их представителей, дистрибьюторов и дилеров оперативно выдвигать свои новинки на конкурс, присылая информацию в журнал. Планируется конкурс и среди продавцов моделей.

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. Единственные условия для участия – модель впервые должна быть изготовлена в 2006 г. и должен быть известен её изготовитель.

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

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

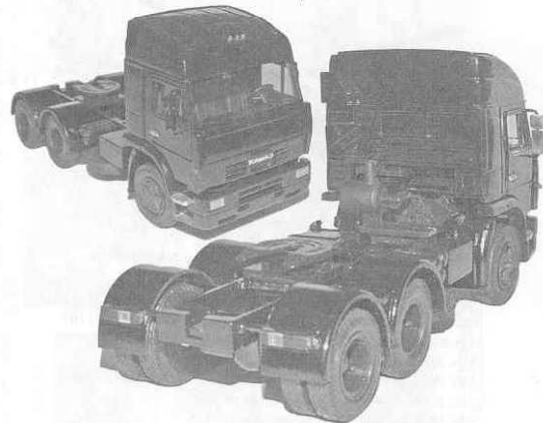
линия отреза

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)	
поддрессоривание 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 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)	

Моделист из Красноярска Павел Косицын представил для участия в конкурсе свою модель автомобиля КамАЗ-6460. Модель является конверсией элеконовской КамАЗ-5410. Все детали подверглись конструктивным изменениям в соответствии с прототипом. Общее количество деталей – более 100. Вновь изготовленных деталей – более 40. При изготовлении модели использовались: полистирол, пластик, жёсть, металл, холодная сварка. Весь процесс изготовления занял около 3 месяцев.



Наш читатель Игорь Стеклов из Владивостока представил для участия в конкурсе свою модель-конверсию автомобиля Урал-43206 Трак-триал. Модель изготовлена по чертежам в статье Валерия Дмитриева. Основой является модель от Элекона. Колёса и кабина взяты от Урал-4320, которая подверглась переделке: отрезаны старые подножки и сделаны новые. Изготовлены новые зеркала, брызговики, установлены два анатомических кресла. Кузов модели обрезан по длине и сдвинут вперёд. Переделан передний бампер. Рама обрезана по длине в соответствии с чертежами. Удалена родная выхлопная система и сделана новая. Изготовлены новый подвесной подшипник и два карданных вала вместо одного. Задние рессоры обрезаны и сдвинуты назад. Установлены две защиты: передняя и подвесного подшипника.

Из подручных материалов изготовлены дуги безопасности кабины и кузова, огнетушители, топливные баки в кузове.

Окрашена модель в жёлтый и чёрный цвета.



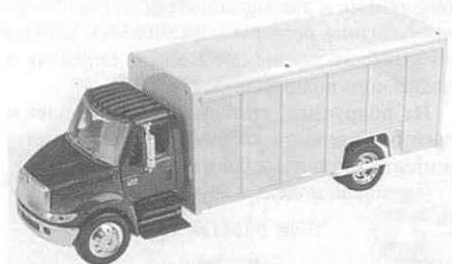
НОВИНКИ ОТ NEWRAY

Материалы и фотографии предоставлены компанией «Берадо», г. Санкт-Петербург

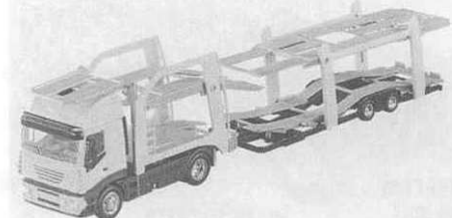
На выставке «Мир детства» компания «Берадо» из Санкт-Петербурга (www.berado.ru) продемонстрировала серию моделей в масштабе 1:43, изготавливаемую фирмой NewRay (www.newray.ru), официальным дистрибьютером которой она и является. Большинство представленных моделей уже продаются в магазинах. В помощь коллекционерам мы публикуем список моделей фирмы NewRay.



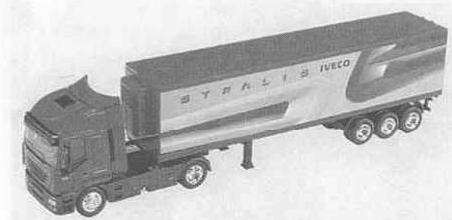
Agusta A109 helicopter off-white NewRay NR21147WH
 Agusta A109 helicopter red NewRay NR21147RD
 Agusta A109 power helicopter Ferrari silver NewRay 21135SIL
 Agusta A109 helicopter "Vigili Del Fuoco" NewRay 21163
 Agusta A109 helicopter Polizia Di Stato NewRay 21173
 Alfa Romeo 8C 2900 1938 NewRay 4846L
 Alfa Romeo Giulietta Spider 1600CC 1962 NewRay 4856L
 Alfa Romeo Spider 1989 NewRay 4857L
 Alfa Romeo Spider 1996 NewRay 48583
 BMW 507 1956 NewRay 4847L
 BMW Z8 2000 NewRay 4805L
 Buick cabriolet 1949 NewRay NR48683
 Buick cabriolet 1958 NewRay NR48703
 Cadillac Coupe de Ville 1976 NewRay NR48893
 Cadillac Eldorado cabriolet 1955 NewRay NR48883
 Cadillac Series 62 1959 cabriolet NewRay NR48733
 Chevrolet Corvette '57 cabriolet 1957 NewRay NR48523
 Chevrolet Corvette '67 cabriolet NewRay NR48533
 Chevrolet Corvette '69 cabriolet NewRay NR48543
 Chrysler 300E cabriolet 1959 NewRay 48073
 Chrysler C300 cabriolet 1955 NewRay NR48063
 Chrysler Turbine cabriolet 1964 NewRay NR48083
 Citroen C4 blue met NewRay 19113
 Citroen C4 grey met NewRay 19113
 Dodge RAM 1500SLT NewRay 45670
 Ford Mustang 1964 cabriolet NewRay NR48633
 Ford Mustang Mach III NewRay 4866LA
 Ford Thunderbird cabriolet 1956 NewRay NR48613
 Ford Thunderbird cabriolet 1966 NewRay NR48623



International Thermo van dark blue metallic NewRay 15903F



Iveco Stralis avtovoz + trailer-avtovoz yellow NewRay 15633

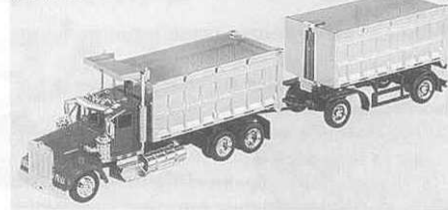


Iveco Stralis + refrigerator semitrailer "Iveco Stralis" red NewRay 15633

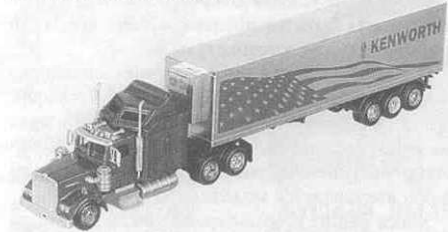
wRay 15613
 Jaguar E-type cabriolet 1961 NewRay 4883L
 Jaguar SS100 1937 NewRay 4844L
 Jaguar XJ-S V12 1988 NewRay 4884L
 Jaguar XK120 roadster 1950 NewRay 4845L
 Kenworth W900 tractor red NewRay 15202



Kenworth W900 avtovoz + trailer-avtovoz 1979 dark blue NewRay 5213



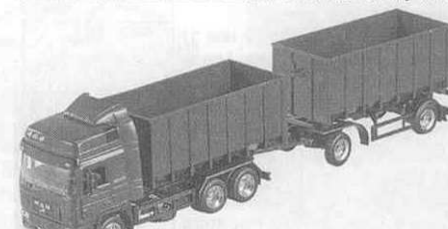
Kenworth W900 dumper with dumper-trailer red NewRay 15223
 Kenworth W900 with refrigerator semitrailer "Kenworth" 1979 yellow/silver NewRay 15333YW



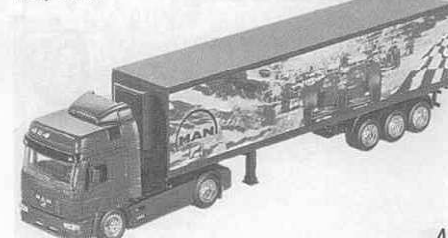
Kenworth W900 with refrigerator semitrailer "Kenworth" 1979 blue/silver NewRay 15333BL
 Kenworth W900 with refrigerator semitrailer "Kenworth" 1979 black NewRay 15333
 Kenworth W900 with refrigerator semitrailer "Kenworth" 1979 NewRay 15313
 Kenworth W900 with refrigerator semitrailer 1979 black NewRay 15353
 Kenworth W900 with tanker-semitrailer "Kenworth" 1979 black NewRay 15343



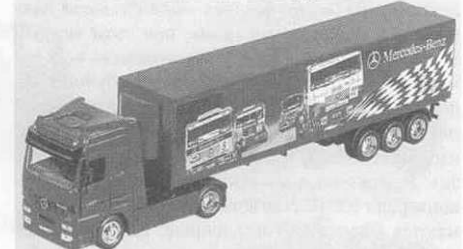
Kenworth W900 with tanker-semitrailer 1979 black NewRay 15323



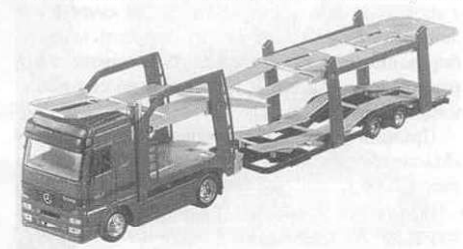
MAN F2000 dumper with dumper-trailer 1994 dark blue NewRay 15043



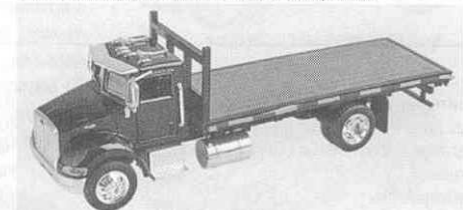
MAN F2000 with refrigerator semitrailer "MAN" 1994 blue NewRay 15013
 MAN F2000 with tanker-semitrailer 1994 yellow NewRay 15023
 MAN TG-A racing tractor "Haldex" NewRay 06426
 Mercedes 280SL 1968 NewRay 4841L
 Mercedes 300SL Carrera Panamericana 1952 NewRay
 Mercedes 350SL 1971 NewRay 4842L
 Mercedes 600SL 1992 NewRay 4843L
 Mercedes A-class 2005 5-doors many colors NewRay 19113
 Mercedes Actros 1857 tractor red NewRay 15102



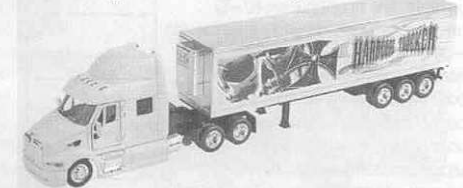
Mercedes Actros 1857 with refrigerator semitrailer "Mercedes-Benz" NewRay 15113
 Mercedes Actros 1857 with tanker-semitrailer blue NewRay 15123



Mercedes Actros 1857 avtovoz + trailer-avtovoz 1979 blue 15133
 Mercedes SSKL 1931 NewRay 4867L
 Mercedes W125 silver Arrow 1937 NewRay 4887L
 MG MGB 1967 NewRay 4877L
 MG MGF 1996 NewRay 4878L
 Oldsmobile 4-4-2 1966 cabriolet NewRay 48033
 Oldsmobile 4-4-2 W30 1970 cabriolet NewRay 48753
 Oldsmobile Super 88 cabriolet 1955 NewRay 48743



Peterbilt truck black NewRay 15803B
 Peterbilt refrigerator truck blue NewRay 15803E







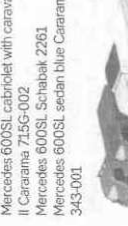
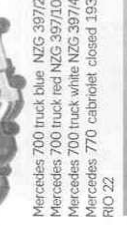





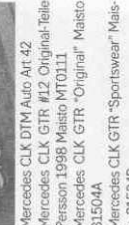
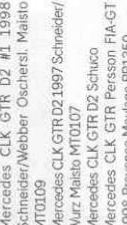
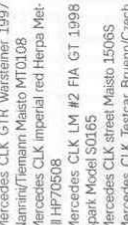
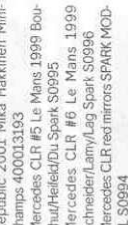


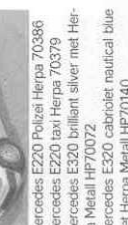


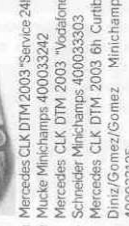


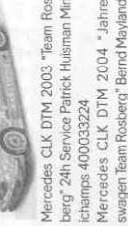
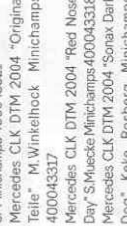
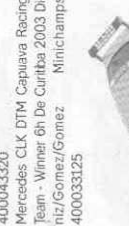




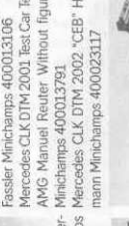







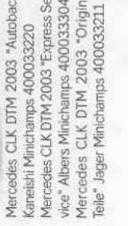

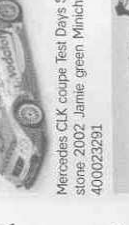


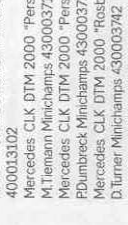
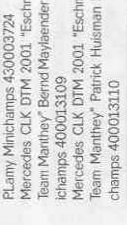







Peterbilt 387 with refrigerator semitrailer "Hardcode Trucker" yellow NewRay 15413
 Pontiac Bonneville 1957 cabriolet NewRay 48023
 Pontiac GTO 1966 cabriolet NewRay 48043
 Pontiac Starchief cabriolet 1955 NewRay 48013
 Renault Modus green met NewRay 19113
 Renault Modus silver NewRay 19113



Scania R124/400 with refrigerator semitrailer "Scania" blue NewRay 15513
 Scania R124/400 with tanker-semitrailer yellow NewRay 15523
 Smart Forfour red many colors NewRay 19113
 Volkswagen 1200 1937 NewRay 4848L
 Volkswagen 90LF cabriolet 1993 NewRay 4851L
 Volkswagen Beetle 1200 cabriolet 1951 NewRay 48483

MERCEDES

																																																			
Mercedes 770 with figurine ReichFuhrer Adolf Hitler 1942 RIO 64	Mercedes 770 Matchbox	Mercedes 600SEL almandine red met Herpa Metall HP70003	Mercedes 600SEL beryl met Herpa Metall HP70010	Mercedes 600SEL Bonnet-Fliegen red met Herpa Metall HP70041	Mercedes 600SEL perlmutt grey met Herpa Metall HP70034	Mercedes 600SL 1992 New-Ray 4843L	Mercedes 600SL cabriolet Cararama	Mercedes 600SL cabriolet sottop Cararama	Mercedes 600SL cabriolet with caravan Il Cararama 715G-002	Mercedes 600SL Schabak 2261	Mercedes 600SL seban blue Cararama 343-001	Mercedes 770 cabriolet closed 1938 RIO 22	Mercedes 770 cabriolet opens 1938 RIO 21	Mercedes 770 pullmann black Rio	Mercedes E220 Polizia Herpa 70386	Mercedes E220 taxi Herpa 70379	Mercedes E320 brilliant silver met Herpa Metall HP70072	Mercedes E320 cabriolet nautical blue met Herpa Metall HP 70140	Mercedes E320 cabriolet polar white Herpa Metall HP70164	Mercedes E320 coupe malachite met Herpa Metall HP70119	Mercedes CLK DTM 2003 'Original Telle' Maylander Minichamps 400033212	Mercedes CLK DTM 2003 'Service 24h' Mucke Minichamps 400033242	Mercedes CLK DTM 2003 'Vodalone' Persson 1998 Maisto MT0111	Mercedes CLK DTM 2003 6h Curitiba 31504A	Mercedes CLK DTM 2003 'Sportswear' Maisto 31504B	Mercedes CLK DTM 2003 race taxi Minichamps 400033200	Mercedes CLK DTM 2002 'Original Telle' Dumbreck Minichamps 400023112	Mercedes CLK DTM 2002 'Original Telle' Jager Minichamps 400023111	Mercedes CLK DTM 2003 'Team Rosberg' 24h Service Gary Fallett Minichamps 400033274	Mercedes CLK DTM 2003 'Team Rosberg' 24h Service Patrick Hulsmann Minichamps 400033224	Mercedes CLK DTM 2004 'Jahreswagen' team Rosberg Bernd Mayländer Minichamps 400043321	Mercedes CLK DTM 2004 'Original Telle' M Winkelhock Minichamps 400043317	Mercedes CLK DTM 2004 'Red Nose Day' Shuckett Minichamps 400043318	Mercedes CLK DTM 2004 'Sonax Dark Dog' Keke Rosberg Minichamps 400043320	Mercedes CLK DTM 2004 Capuiva Racing Team - Winner 6h De Curitiba 2003 Dini/Gomez/Gomez Minichamps 400033125	Mercedes CLK DTM 2002 'Test car' Schneider/Alesi Minichamps 400023290	Mercedes CLK DTM 2003 'AMG-Alesi' Minichamps 400033310	Mercedes CLK DTM 2003 'Autobacs' Kaneishi Minichamps 400033220	Mercedes CLK DTM 2003 'Express Service' Albers Minichamps 400033304	Mercedes CLK DTM 2003 'Original Telle' Jager Minichamps 400033211	Mercedes CLK DTM 2001 'Team AMG' Bernd Schneider Minichamps 400013101	Mercedes CLK DTM 2001 'Team AMG' Peter Dumbreck Minichamps 400013102	Mercedes CLK DTM 2000 'Persson' M Tiemann Minichamps 430003718	Mercedes CLK DTM 2000 'Persson' PDumbreck Minichamps 430003719	Mercedes CLK DTM 2000 'Rosberg' D Turner Minichamps 430003742	Mercedes CLK DTM 2000 'Rosberg' P Lamy Minichamps 430003724	Mercedes CLK DTM 2001 'Eschmann' team Manthey Bernd Mayländer Minichamps 400013309	Mercedes CLK DTM 2001 'Eschmann' team Manthey Patrick Hulsmann Minichamps 400013110	Mercedes CLK DTM 2001 'Original Telle' Albers Minichamps 400013715	Mercedes CLK DTM 2001 'Original Telle' Jager Minichamps 400013714	Mercedes CLK DTM 2001 'Warsteiner' Alzen Minichamps 400013105

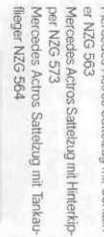
MERCEDES

										
Mercedes CLK coupe DTM 'Test-Car' 2002 Schneider/Alesi Minichamps 400023290	Mercedes CLK coupe Test Days Silverstone 2002 Jamie green Minichamps 400023291	Mercedes CLK D2 DTM 2001 'Team AMG' Bernd Schneider Minichamps 400013101	Mercedes CLK D2 DTM 2001 'Team AMG' Peter Dumbreck Minichamps 400013102	Mercedes CLK DTM 2000 'Persson' M Tiemann Minichamps 430003718	Mercedes CLK DTM 2000 'Persson' PDumbreck Minichamps 430003719	Mercedes CLK DTM 2000 'Rosberg' D Turner Minichamps 430003742	Mercedes CLK DTM 2000 'Rosberg' P Lamy Minichamps 430003724	Mercedes CLK DTM 2001 'Eschmann' team Manthey Bernd Mayländer Minichamps 400013309	Mercedes CLK DTM 2001 'Eschmann' team Manthey Patrick Hulsmann Minichamps 400013110	Mercedes CLK DTM 2001 'Original Telle' Albers Minichamps 400013715

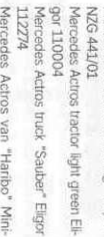
Eigor 112730
Mercedes Actros MP2 Cab 3-axe Eigor
112648
Mercedes Actros Porte-avalos grey Eigor
111989
Mercedes Actros Porte-avalos red Eigor
111981



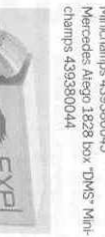
Mercedes Actros Porteur "Trigo Keesling"
Eigor 111593
Mercedes Actros rigid fig van "Pomona"
Eigor
Mercedes Actros rigid van "Agessy" Eigor



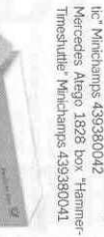
Mercedes Actros Sattelzug mit Continer
er NZG 563
Mercedes Actros Sattelzug mit Hinterflapper NZG 573
Mercedes Actros Sattelzug mit Tankanflieger NZG 564



Mercedes Actros Semi "Dargy" Eigor 111854
Mercedes Actros tanklastzug "Hoyer" NZG 441/01
Mercedes Actros tractor light green Eigor 1110004
Mercedes Actros truck "Salzer" Eigor 112774
Mercedes Actros van "Hambö" Minichamps 499039101
Mercedes ambulance "Policia" Norway N0000047



Mercedes ambulance Norway N0000049
Mercedes AMG "Smar" Eigor 110989
Mercedes Atego 1828 box "Ascherl" Minichamps 439380045
Mercedes Atego 1828 box "DKM" Minichamps 439380044



Mercedes Atego 1828 box "Evel Logistics" Minichamps 439380042
Mercedes Atego 1828 box "Hammer-Trostel" Minichamps 439380041



Mercedes Atego 815 box van "Eckfeld" Minichamps 439037040



Mercedes Atego 815 van "Eiro 3" Minichamps 439037041
Mercedes Atego canvas "Talle" blue Minichamps 439380020



Mercedes Atego canvas "Darsler" Minichamps 439380022



Mercedes Atego canvas truck "Stiebel Eitor" Minichamps 439380021
Mercedes Atego Race truck "DEK 1999" Minichamps M990303
Mercedes Avor 1840 tractor unit "Nord-sud" Minichamps 439031090



Mercedes Avor 1840 truck "Nord-Sud" Minichamps 490039100
Mercedes Avor Semi 3 axes "CHL" Schuco 34909052



Mercedes B-class green metallic Minichamps



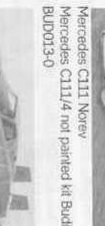
Mercedes B-class silver Minichamps



Mercedes C111 Max
Mercedes C111 gunmetallic Polish
Mercedes C111 orange Gama



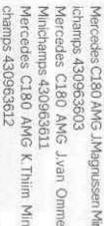
Mercedes C111 Norway
Mercedes C1114 not painted kit Buildg BUD013-0



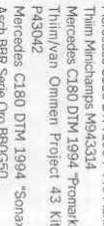
Mercedes C1114 silver Buildg BUD013-4



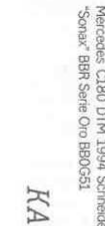
Mercedes C1111 1970 orange met Minichamps 439603080
Mercedes C180 "Team Persson" BMWlander Minichamps 430963522
Mercedes C180 "Team Persson" ELLT Minichamps 430963521



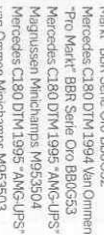
Mercedes C180 AMG A.Grau Minichamps 430963504
Mercedes C180 AMG B.Schneider Minichamps 430963501
Mercedes C180 AMG JMagnussen Minichamps 430963503
Mercedes C180 AMG Ivan Ommen Minichamps 430963511



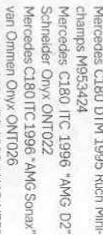
Mercedes C180 AMG K.Thim Minichamps 430963512
Mercedes C180 DTM 1994 "AMG-02 Privat" Ludwig/Lohr Project 43 Kils P43041
Mercedes C180 DTM 1994 "AMG-Sonax" Asch/Schneider Project 43 Kils P43040
Mercedes C180 DTM 1994 "Pro Markt" Thim Minichamps M943314
Mercedes C180 DTM 1994 "Promark" Thim Ivan Ommen Project 43 Kils P43042
Mercedes C180 DTM 1994 "Sonax" Asch BBR Serie Dio BB00550
Mercedes C180 DTM 1994 "Sonax" Asch Minichamps M943303
Mercedes C180 DTM 1994 "Sonax" Schneider Minichamps M943304
Mercedes C180 DTM 1994 D2 Lohr Minichamps M943308
Mercedes C180 DTM 1994 Schneider "Sonax" BBR Serie Dio BB0051



Mercedes C180 DTM 1994 Thim "Pro Markt" BBR Serie Dio BB00552



Mercedes C180 DTM 1994 Van Ommen
Mercedes C180 DTM 1995 AMG-JPS
Magnussen Minichamps M953504
Mercedes C180 DTM 1995 AMG-JPS Van Ommen Minichamps M953503
Mercedes C180 DTM 1995 "Persson" Alzen Minichamps M953422
Mercedes C180 DTM 1995 "Promark" grey Minichamps M953505
Mercedes C180 DTM 1995 "Promark" Thim Minichamps M953506
Mercedes C180 DTM 1995 Rich Minichamps M953424
Mercedes C180 TTC 1996 "AMG-D2" Schneider Olyx ONT022
Mercedes C180 TTC 1996 "AMG Sonax" Van Ommen Olyx ONT026



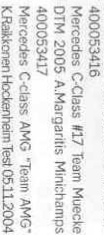
Mercedes C180 TTC 1996 "AMG JPS" Thim Olyx ONT022
Mercedes C180 TTC 1996 "AMG Waister" grey Olyx ONT025
Mercedes C180 Zakspeed Lohr Presshalen 1995 Minichamps M953317



Mercedes C220 1993 blue black met Minichamps 430032108
Mercedes C220 1993 green met Minichamps 430032100
Mercedes C36 AMG 1993 yellow Minichamps 430032161



Mercedes C36 AMG 1993 yellow Minichamps 430032161
Mercedes Car Transporter Sagama Minichamps C-Class #16 Team Muelle DTM 2005 S. Muscule Minichamps 400033416
Mercedes C-Class #17 Team Muelle DTM 2005 A.Margaritis Minichamps 400033417



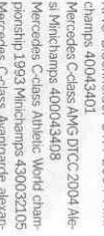
Mercedes C-Class AMG "Team AMG" K.Rajakorn/Hocke/Lein/Reis 05.11.2004 Minichamps 400043498



Mercedes C-Class "Daimler-Chrysler Bank" Team AMG C-Albers DTM 2004 Minichamps 400043402



Mercedes C-class "Vodafone" Team avana 2100-001



AMG B.Schneider DTM 2004 Minichamps 400043401
Mercedes C-class sedan Police Germany 400043409
Mercedes C-class AMG DTM 2004 Minichamps 400043408
Mercedes C-class Amlics Wind champion 1993 Minichamps 430032105
Mercedes C-class Avangarde alexander green Schuco 4571
Mercedes C-class Avangarde black Schuco 4573
Mercedes C-class Avangarde traxentire beige Schuco 4572



Mercedes C-class Avantgarde silver Schuco



Mercedes C-class Break 1996 silver Minichamps 430032111
Mercedes C-class Saab/hilari Italy Caravana 4.4.2800X
Mercedes C-class DTM 2004 "Team AMG" C-Albers Minichamps 400043402
Mercedes C-class Elegance 2000 black met Schuco 4612



Mercedes C-class Elegance 2000 blue met Schuco 4611



Mercedes C-class Elegance 2000 red met Schuco 4613
Mercedes C-class Guadala Civil Espana Minichamps 4.4.2830X
Mercedes C-class TTC 1996 Fitball/Minichamps 430963582



Mercedes C-class Tripoli 2001 blue met Minichamps 430030111



Mercedes C-class sedan Police Germany 400043401



Mercedes C-class sedan silver Caravana 252-008
Mercedes C-class silver M1510 15055 Minichamps



Mercedes C-class Sport coupe 2001 red Minichamps 430030000



Mercedes C-class Sport coupe 2001 light green met Minichamps 430030001



Mercedes C-class Sport coupe 2001 silver Schuco



Mercedes C-class Tripoli 2001 black Minichamps 430030110



Mercedes C-class 2001 blue met Minichamps 400031420
Mercedes C1K 24H Team Redberg DTM 2001 "Service" Darren Turner Minichamps 400013742
Mercedes C1K 24H Team Redberg DTM 2001 "Service" Pedro Lamy Minichamps 400013724
Mercedes C1K AMG DTM 2000 B.Schneider Minichamps 430003701
Mercedes C1K AMG DTM 2000 M.Graesser Minichamps 430003708
Mercedes C1K AMG DTM 2000 Kludwig Minichamps 430003705
Mercedes C1K AMG DTM 2000 T.Jaegeer Minichamps 430003702
Mercedes C1K AMG DTM 2002 "Waister" Alzen Minichamps 400023205
Mercedes C1K AMG DTM 2002 "Waister" Fasser Minichamps 400023206



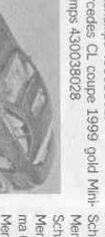
Mercedes C1 coupe 1999 blue met Minichamps 430038024



Mercedes C1 coupe 1999 blue met Minichamps 430038025



Mercedes C1 coupe 1999 blue Minichamps 430038026



Mercedes C1 coupe 1999 dark blue Minichamps 430038027
Mercedes C1 coupe 1999 gold Minichamps 430038028



Mercedes C1500 coupe green metallic Caravana 4320-013
Mercedes C1500 coupe silver Caravana 4320-013



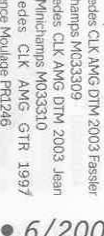
Mercedes CLK cabriolet 2003 black Minichamps 400031430
Mercedes CLK cabriolet 2003 blue metallic Minichamps 400031431
Mercedes CLK cabriolet red Caravana 253-003
Mercedes CLK cabriolet soft top white Caravana 253-005
Mercedes CLK cabriolet softpor black Schuco 4453



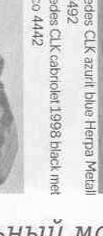
Mercedes CLK cabriolet softpor dark blue Schuco 4451
Mercedes CLK Caravana Guibla 2003 Minichamps 400033129
Mercedes CLK coupe 2000 blue Caravana 00250A



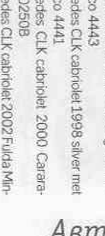
Mercedes CLK AMG DTM 2002 Alessi Minichamps 400023202
Mercedes CLK AMG DTM 2003 Fasser Minichamps M933309
Mercedes CLK AMG DTM 2003 Jean Alesi Minichamps M933310
Mercedes CLK AMG GT-R 1997 Provence Mollay PRC246



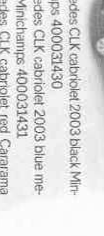
Mercedes CLK 24h blue Hendra Metall HP70492
Mercedes CLK cabriolet 1998 black met Schuco 4442



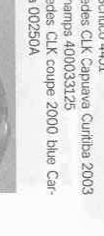
Mercedes CLK cabriolet 1998 green met Schuco 4443
Mercedes CLK cabriolet 1998 silver met Schuco 4441
Mercedes CLK cabriolet 2000 Caravana 00250B
Mercedes CLK cabriolet 2002 Florida Minichamps 43803432



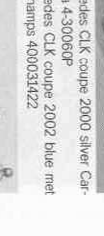
Mercedes CLK cabriolet 2003 black Minichamps 400031430
Mercedes CLK cabriolet 2003 blue metallic Minichamps 400031431
Mercedes CLK cabriolet red Caravana 253-003
Mercedes CLK cabriolet soft top white Caravana 253-005
Mercedes CLK cabriolet softpor black Schuco 4453



Mercedes CLK cabriolet softpor dark blue Schuco 4451
Mercedes CLK Caravana Guibla 2003 Minichamps 400033129
Mercedes CLK coupe 2000 blue Caravana 00250A



Mercedes CLK coupe 2000 silver Caravana 4.3006P
Mercedes CLK coupe 2002 blue met Minichamps 400031422



Mercedes CLK coupe DTM 2002 Hockenheim with figur Alessi Minichamps





КОМПАКТ-ДИСК

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

Содержание:

1. Полноцветная версия журналов «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2000–2006 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.

BM toys Оживи свою коллекцию!

Студия **BM-Toys** предлагает более 100 авторских фигурок в масштабе 1/43 для любой коллекции.

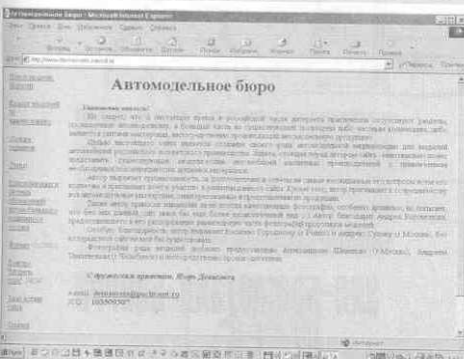
Полный ассортимент: WWW.BM-TOYS.COM
Телефон в Москве: 8-916-978-91-83. shop@bm-toys.com

ЛОКОТРАНС

Издается в России с 1993 г.

ИНФОРМАЦИОННЫЙ АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

Подписка через редакцию: I полугодие 2007 г. – 570 руб.
Оплата почтовым переводом: РОССИЯ 140100, Московская обл., г.Раменское, а/я 38, Ивониной Ирине Александровне
www.lokotrans.info e-mail: lokotrans@telecont.ru



Информация об отечественных моделях, история авто транспорта

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

- 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



ЖУРНАЛ О ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ

ПАНТОГРАФ

Новости, очерки, статистика, история трамвая, троллейбуса, автобуса, метро

Формат А5, 40 страниц + информативная обложка. Печать черно-белая.

Часть номеров с полноцветной полиграфией обложки

Подписка на первое полугодие 2007 года с доставкой в пределах РФ - 165 рублей почтовым переводом на адрес: 300012, г. Тула, ул. Н. Руднева д. 25/13, кв. 5 Денисову Денису Николаевичу

Возможно получение номеров за 2006 год и полного архива за 2001-2005 годы на CD
Справки: pant@klax.tula.ru, 8 (4872) 356-322 (После 18:00)

Целью нашего сайта является создание своего рода энциклопедии по моделям автомобилей советского и российского производства. Задача, стоящая перед авторами сайта – максимально полно представить существующие модели-копии различных производителей с необходимой исторической справкой о прототипе и подтверждением этих данных авторскими материалами и фотографиями.

В данном разделе публикуются объявления частных лиц о приобретении, продаже (в нетоварных количествах) или обмене предметов 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 – самоадресный конверт; К№ – номер по каталогу; М – масштаб; Ж – журнал; Б – брошюра; К – книга.

• Предлагаю модели отечественных изготовителей (Компаньон-модель, 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)

• Продаю из личного архива фотографии самоходных машин, спецтехники, тракторов, автомобилей. Стоимость от 10 руб. за снимок. Подробности в САК или по тел. (8422)32-24-63. Круглов А. 432000, г. Ульяновск, ул. К.Либкнехта, д. 30, кв. 16

• 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

• Продаю модели 1:43: Caragama, Solido, Maisto. Обменяю ЛАЗ-695Н (ФИНОКО) на ЗИЛ-ММЗ-4502. Давыдов С.Ю. 165654, Архангельская обл., г. Коряжма, а/я 139.

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

КУПЛЮ

ПРОДАМ

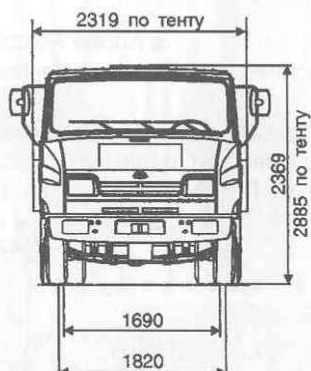
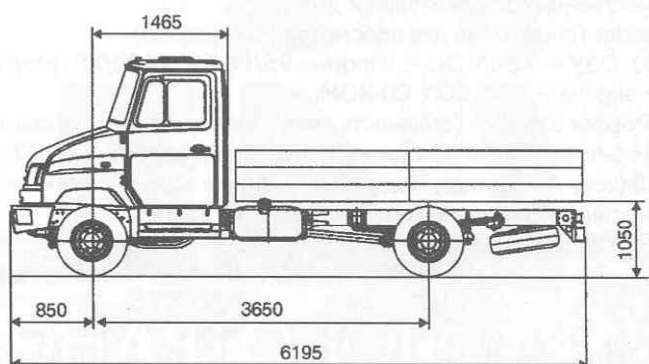
ОБМЕНЯЮ

РАЗНОЕ

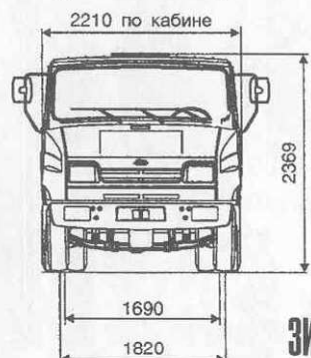
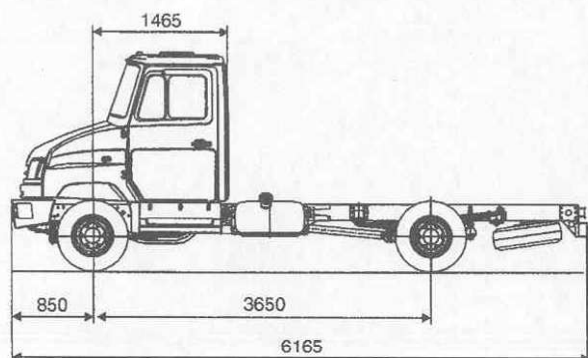
Почтовый адрес: _____



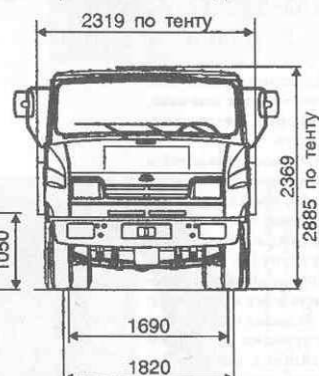
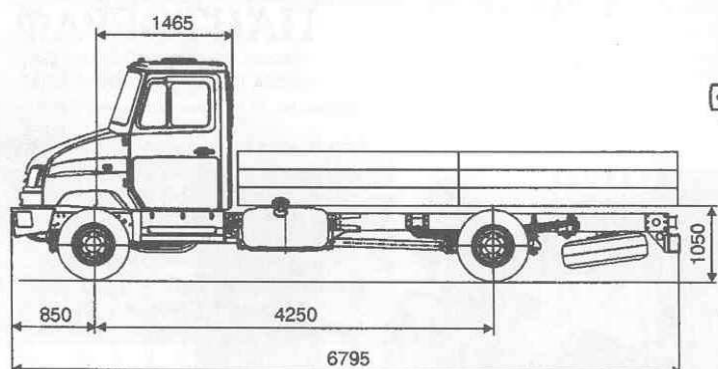
Малотоннажные автомобили ЗИЛ



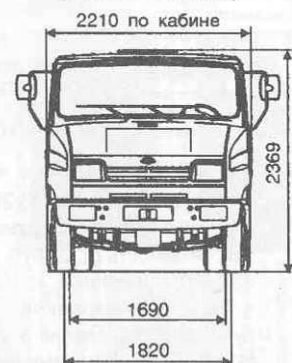
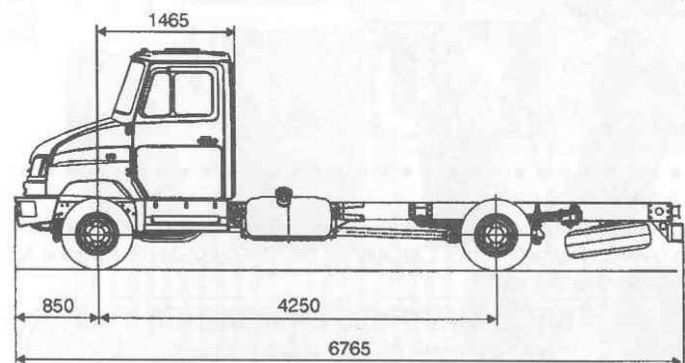
ЗИЛ-5301А0/ЗИЛ-5301К0



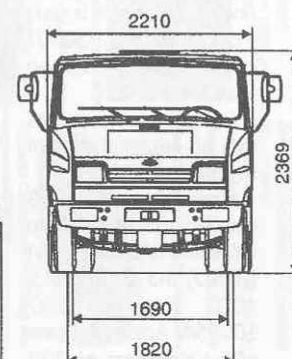
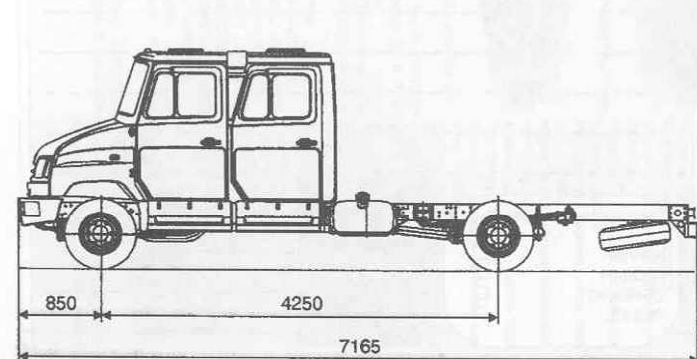
ЗИЛ-5301Б0/ЗИЛ-5301П0/ЗИЛ-5301ВЕ



ЗИЛ-5301Д0/ЗИЛ-5301Ф0

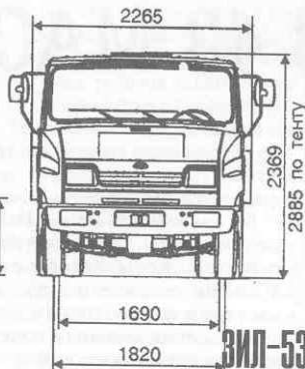
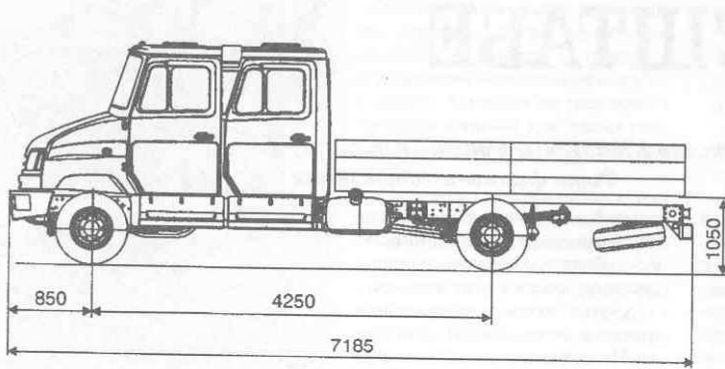


ЗИЛ-5301Е0/ЗИЛ-5301V0

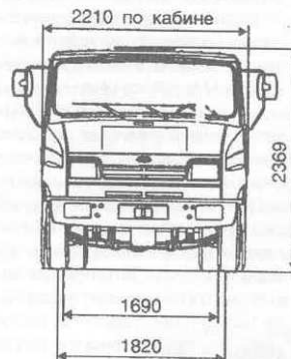
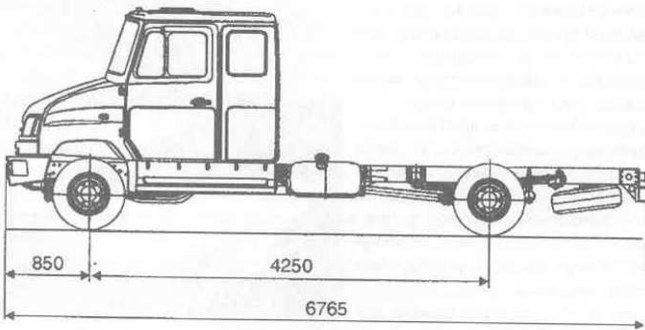


ЗИЛ-5301ТА/ЗИЛ-5301ТА

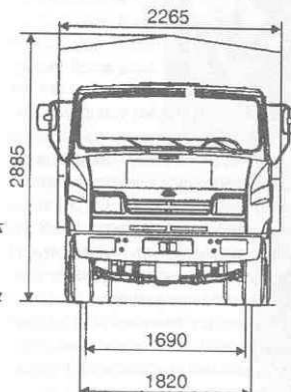
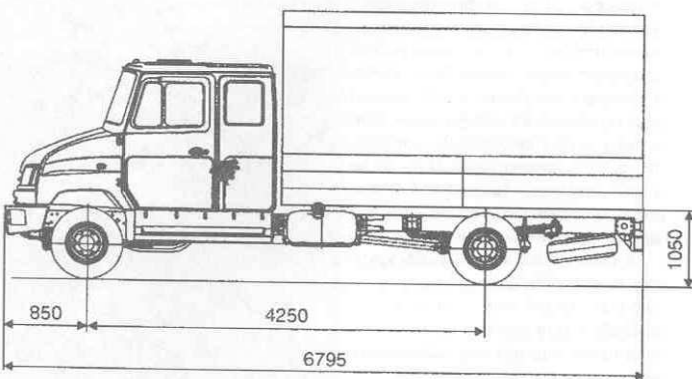
МОДЕЛИСТАМ НА ЗАМЕТКУ



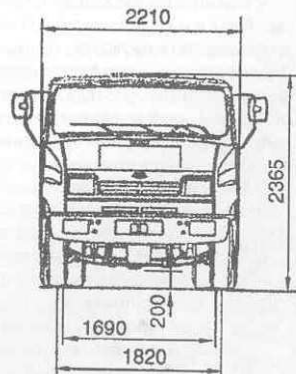
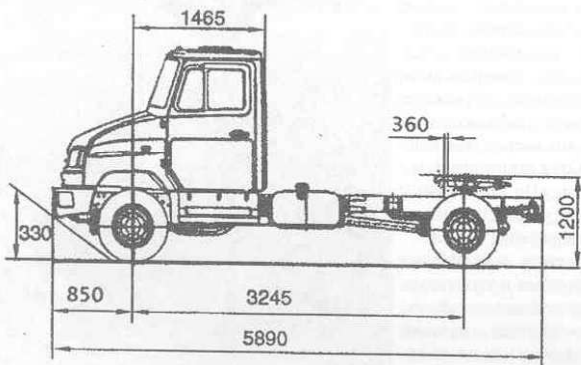
ЗИЛ-5301Т0/ЗИЛ-5301УА/ЗИЛ-5301МЕ



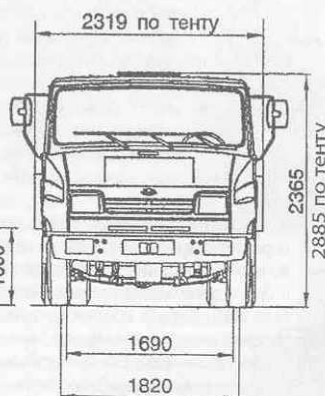
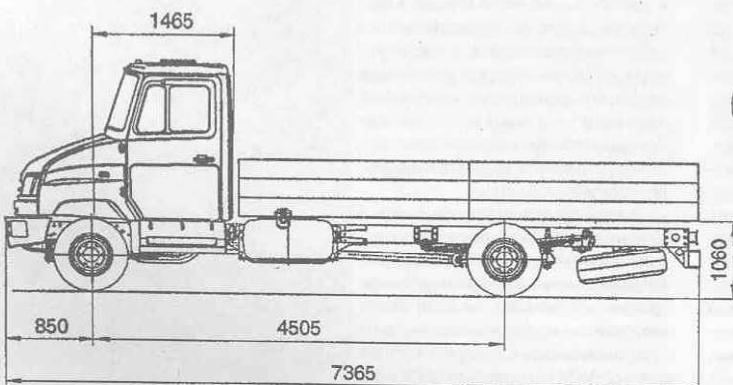
ЗИЛ-5301Ю0/ЗИЛ-5301МА



ЗИЛ-5301Я0/ЗИЛ-5301НА



ЗИЛ-540100



ЗИЛ-234362

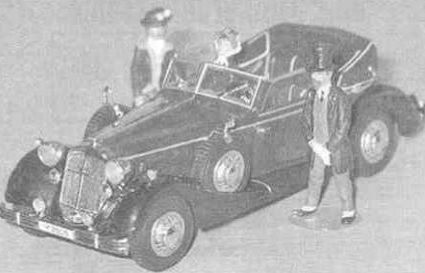
ВМ-ТОYS – ЖИЗНЬ В 43 МАСШТАБЕ



Владимир КНЯЗЕВ (г. Санкт-Петербург)
Фото фирмы-изготовителя



Все мы родом из детства. Из той счастливой поры, когда тысячи мальчишек весёлой гурьбой неслись с утра к большим песочницам во дворе, сжимая в кулачке заветные игрушки, и среди возведенных замков и крепостей с воодушевлением гоняли по песку самосвалы и легковушки. А иногда устраивали целые сражения с помощью танков, бронемашин и солдатиков, которыми были завалены полки магазинов. И эта весёлая возня продолжалась до самого вечера, пока крики мам из окошек и дверей парадных, зовущих к ужину, не разлучили друзей до следующего утра. А потом появились волшебные копии настоящих автомобилей, привезенные папами из командировок или чудесным образом купленные мамами и тетями и припасенные ими до вашего дня рождения. И это был лучший подарок, и казалось, никого счастливее вас не было в этот день.



А, как забыть всех детей целого двора, бросивших игру и разглядывающих автомобиль на вашей ладошке широко открытыми от восторга глазами. И ваше твёрдое в 10 лет решение начать собирать коллекцию. И не беда, что пока рядом с вашим сокровищем расположился потрепанный огромный самосвал или танк. И десятка два солдатиков и рыцарей. Это ведь только начало.

С годами ваша коллекция становилась больше. Солдатики и рыцари давно уж затеряны в песочнице, самосвал и танк отданы на «растерзание» младшему поколению. Но каждый раз, оглядывая свой растущий «автопарк», вас не покидало ощущение, что в нём чего-то не достаёт.

Одни, махнув рукой, гнали от себя сомнения и ставили на полку новое «сокровище», часто желанное и долгожданное. И только они знают сколько трудов им стоило набрать заветную сумму, будь то мальчишка, сэкономивший на завтраке, студент, выкормивший из стипендии или почтенный отец семейства, украдкой потративший заначку. Другие же, в очередной раз взглянув на длинные и не очень ряды машин в коллекции, вдруг с удивлением осознавали, что видят перед собой симпатичную автостоянку в миниатюре, очень похожую на ту, что расположилась у них под окном.

И сразу всё начинало представлять перед ними в ином свете. Да это именно автостоянка, где рядом стояли бок о бок и роскошный правительственный ЗИЛ, гордый и недоступный, и машина начальников «Волга», и мечта советского человека «Жигулёнок», и дачная реальность «Запорожец». А

рядом бок о бок удивительные в наших краях соседи-ремейки: «Мерседесы», «Фиаты», «Феррари» и многие другие герои зарубежных фильмов.

А чуть в стороне ряды тружеников: грузовики, тягачи, фургончики и самосвалы. И совсем нереальные, занесенные «машиной времени» Руссо-Балтты, а у более счастливых – шедевры от «Матчбокс». И казалось что все они с тоской и нетерпением ждут, когда же к ним придут их долгожданные и любимые друзья и хозяева – такие же маленькие и симпатичные люди.

С какой радостью многие коллекционеры подарили бы своим любимым автомобильчикам водителей, пассажира и пешеходов. Да и могло ли, хоть маленькое по размерам, но почти настоящее автомобильное движение обойтись без постовых, регулировщиков, ремонтников.

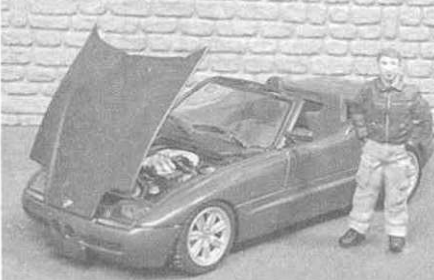
Но, увы! Этих миниатюрных друзей для наших автопарков мы могли лицезреть только на фотографиях и картинках зарубежных каталогов моделей игрушек, да и то лишь редкие счастливицы, понававшие по эту сторону «железного занавеса». В те годы наша промышленность усердно штамповала только солдатиков, матросов, рыцарей да кавалеристов. Чуть позже к ним добавились фигурки из ГДР или отечественного производства – ковбои, индейцы, пираты и неандертальцы.

К сожалению, все они были крупнее по размерам и не отличались качеством, достойным наших коллекций. Да и нелепо было бы создавать диорамы из моделей, окружённых первобытными людьми.

Ветер перемен, унесший СССР в последние годы прошлого тысячелетия не внесли существенных изменений в сложившуюся ситуацию. Количество новинок, пополнявших полки счастливых коллекционеров росло теперь благодаря не только заводам, но и многочисленным мастерским, фирмам, кооперативам и талантливым мастерам-одиночкам. Но положение с масштабными фигурками оставалось всё таким же плачевным.

Несколько фигурок выпущенных модельными фирмами и уродливые, безобразно окрашенные китайские пластмассовые человечки, не могли удовлетворить запросы огромной армии коллекционеров. Сложившийся к новому тысячелетию перекос в сторону производства моделей машин привёл к парадоксальной ситуации, когда множество страстно увлечённых людей, поставивших на свою полку не одну сотню «стальных коней» не могли пополнить свои собрания качественно выполненными масштабными фигурками обывателей.

Именно фигурками простых людей – своих друзей, соседей, сослуживцев, с которыми общаешься каждый день. Именно их хотелось многим поставить рядом с любимыми «москвичами», «жигулями» и «запорожцами», а не предлагавшимися в ту пору фигурками солдат с АКМ и офицерами с ПМ в ко-





буре, а тем более фашистов и прочих, вооруженных до зубов головорезов.

Кто-то мечтал поставить на полочку рядом с Руссо-Балтами фигурки начала прошлого века, а с пожарными линейки «ЛОМО» бравых мужественных пожарных. Другие страстно желали создать композиции из моделей и граждан эпохи «великого комбинатора», а рядом с Роллс-Ройсом расположить чопорных англичан или бравых гвардейцев... Но желания так и оставались желаниями.

Такое положение дел не могло продолжаться бесконечно. Устав ждать милости от известных производителей и потеряв последние остатки многолетнего терпения, наиболее энергичные коллекционеры решили взять дело в свои руки. Памятуя старую восточную мудрость «Если гора не идёт к Магомету, то Магомет идет к горе» они организовывали небольшие фирмы и мастерские, и на свой страх и риск начали

изготовление долгожданных фигурок и других аксессуаров в масштабе 1:43, ставших весьма популярными среди коллекционеров.

Одним из таких энтузиастов и организаторов производства стал Владимир Мячин, основатель мастерской «BM-toys». А началось всё с того, что во время длинных новогодних праздников наступившего 2005 года Владимир установил на полку тысячную модель коллекции и понял, что созрела необходимость больших перемен. Многократные перестановки моделей, мучительные поиски их лучшего расположения рядом друг с другом уже не приносили прежнего удовлетворения. Стало ясно, что огромной коллекции не хватает тепла и душевности. Все переживания и раздумья, как часто бывает в жизни, помог разрешить случай.

Зайдя в супермаркет, он обратил внимание на ряды красочных импортных коробок с моделями гоночных автомобилей. Но на него наибольшее внимание произвели не сами модели, а великолепно выполненные склонившиеся над болидами фигурки в комбинезонах. И хотя все они были очень большими, идея дополнить и украсить коллекцию фигурками в масштабе 1:43 целиком захватила творческую натуру. Возвращаясь домой Владимир уже мысленно строил грандиозные планы преобразования своей коллекции.

Энергичная натура требовала действий и, составив предварительный список желаемого, он начал поиски. Но суровая реальность тут же опустила его на землю. Он не смог найти ни одной фигурки из списка. К глубочайшему изумлению Владимира никто серьёзно не занимался производством фигурок. Да были отдельные великолепные экземпляры, но это скорее являлось исключением из правил.

Некоторое время он ещё пытался что-нибудь найти, но вскоре понял, что на этом пути ничего не добиться. И Владимир решил попробовать самостоятельно наладить производство необходимых ему фигурок. Именно с этого смелого и несколько авантюрного решения и начала свой отсчёт мастерская «BM-toys».

Оглядываясь на прошедший год, невольно поражаешься, какой большой путь продела мастерская за это время.

На сегодняшний день в ассортименте «BM-toys» более 100 фигурок, способных удовлетворить чаяния коллекционеров самых различных направлений, будь то поклонники советских моделей или любители старины, фанаты пожарной или полицейской техники, а так же растущая армия собирателей иностранных автомобилей. Каждый из них сможет украсить свою коллекцию маленькими шедеврами.

Изготовление из белого металла на основе оригинальных мастер-моделей, ручная окраска, неповторимая индивидуальность каждого изделия – вот слагаемые успеха, которые позволили «BM-toys» завоевать признание не только на просторах бывшего Советского Союза, но и среди коллекционеров Европы, США, Канады и Израиля.

Особое направление в деятельности «BM-toys» занимают совместные проекты с двумя самыми популярными в русскоязычном интернете автомобильными сайтами. А о миниатюрной мототехнике, изготавливаемой «BM-toys» можно писать только в восторженных тонах.

К сожалению рамки одной статьи не позволяют рассказать обо всей продукции мастерской, и поэтому мы ограничимся описанием обывателей всех времён и эпох или серии «Простые люди», как она позиционируется в каталоге продукции фирмы.

«Простые люди» – это наиболее широко разработанное и разнообразное направление мастерской. Достаточно сказать, что эти обаятельные миленькие человечки – серьёзные и важные, весёлые и задорные, а иногда и легкомысленные оккупировали большинство разделов каталога продукции «BM-toys». Глядя на них иногда не можешь избавиться от ощущения, что через миг они оживут и займутся своими делами

– серьёзный мужчина вытащит руку из куртки и в ладони окажутся ключи от «Копейки» или «Москвичёнка» (101а), а рядом парни только подыжав, вынимают чемоданы и сумки из багажника 24-й «Волги» (104а). А неподалёку рядом со своими любимцами стоят другие граждане – интеллигент (109а), работяга (110а), пижон (112а) и парень руки в брюки (111а). Вот холодной зимой уважаемый завмаг или не менее уважаемый профессор, только что вылез из 21-й «Волги» и зябко кутается в свое дорожное дефицитное пальто (103а).

Чуть в стороне только что, выйдя из своего «Мерседеса» или BMW стоит бизнесмен в молдном пиджаке. Он остановился на секунду в раздумье, в каком ресторане ему отобедать (102а).

Ну и, конечно же, как в большом мире, так и в маленьком не обойтись без прекрасной половины человечества. Серьёзные и весёлые, строгие и кокетливые и даже фривольные красавицы вышли под стать мужчинам. Здесь и строгая дама с сумочкой, только что выпешдая из своего «Фиата» (201а). Мимо неё стремительно проносится влюблённая парочка на мотороллере. Симпатичная девушка крепко держится обеими руками за поручень и с замиранием сердца следит за сумасшедшими выражениями своего бой-френда, а её прическа и юбка в стиле Мерелин Монро развываются на ветру (202а).

А за ней с изумлением и завистью наблюдает идущая по тротуару подружка (204а), чей приятель сегодня занят важными делами.

Другая же, не полагаясь на своего парня-«ботаника» сама научилась управлять мотороллером и оживлённо болтает сидя на своем «железном пони», дожидаясь, когда придет её неотёпа. Слушая её болтовню её собеседница (308) облокотилась на мотороллер своего приятеля (310), который снисходительно слушает разговор о косметике (206а, в).

Рядом с вечно занятыми взрослыми крутится детвора. Симпатичная девчунка с медвежонком ждёт когда папа закроет дверцу машины и они пойдут в кафе есть мороженое. Паренёк с мячиком с нетерпением ждёт друзей, с которыми договорился поиграть в футбол. А его старшая сестра рядом высматривает подружек, с которыми собралась в кино. В общем, жизнь течёт также бурно и стремительно...

Но оставим вторую половину XX века, и мысленно перенесёмся на машине времени в эпоху мужественных кавалеров и утончённых дам. Нет никакого асфальта, только пыльные сельские дороги да бульварные мостовые крупных городов. Первые самоходные экипажи делят проезжую часть с колымагами, телегами и каретами. Бравый шофёр вылез из Руссо-Балта или Роллс-Ройса проверить двигатель (105а, с), а состоятельный пассажир с супругой собираются посетить пассаж или ресторацию (106а и 205а, в). Прикащик полез за тривенником для извозчика (305а), поодаль другой шофёр пытается завести свой «Рено» или «Бенц», а на сидении скромно ждёт поездки пассажирка в модной шляпке (304).

Но вот пролетели, как мгновение два десятилетия и всё преобразилось. На окраине города стартуют большие гонки и уже другие фотографы (401ф) снимают знаменитых сыщиков (301, 302). Крутом томятся зеваки – вот джентльмен приподнимает поля шляпы, здороваясь с молодой девушкой и её матерью (205).

И вдруг сказка обрывается и мы снова дома, около полки с моделями.

Теперь каждому самостоятельно придётся решать, что приобрести. Но стоит потропиться, ибо увы уже сейчас за фигурками «BM-toys» образовалась очередь из желающих их приобрести. На некоторые экземпляры запись сделана на два месяца вперед. Над росписью каждой из них трудятся профессиональные художники, люди творческие и не терпящие суеты.

К сожалению, в своей деятельности мастерской пришлось сталкиваться и с откровенными халтурщиками, из-за «творчества» которых фигурки приходилось перекрашивать заново.

Тем не менее «BM-toys» не поступилась своим основным принципом – качество превыше всего и не смотря на все трудности продолжает выпускать только качественную продукцию.

К сожалению, в рамках данной статьи мы вынуждены были ограничиться только описанием фигурок серии «Простые люди».

Мы надеемся, что о бравых пожарных, механиках, милиционерах и других тружениках различных профессий, о спецпроектах, а так же о мототехнике «BM-toys» вы прочтёте в одном из следующих номеров журнала.

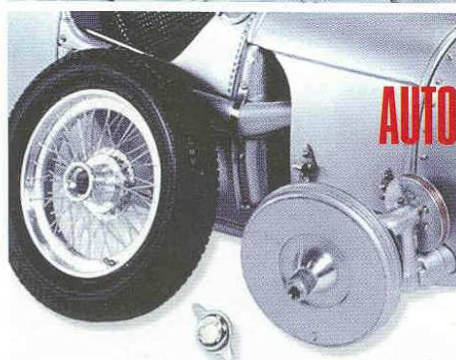
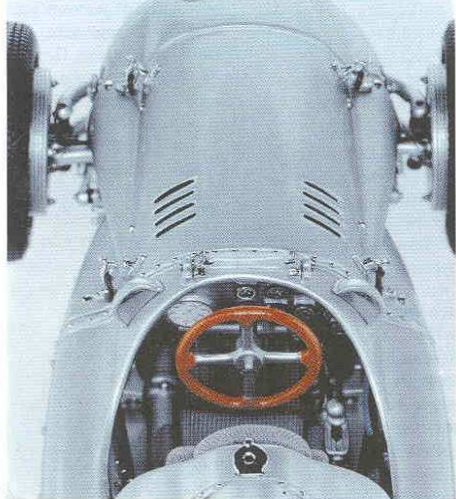
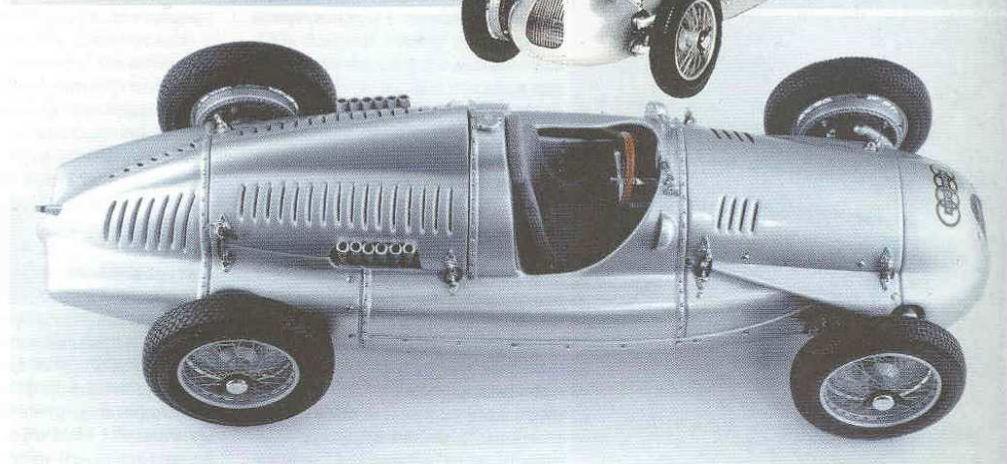
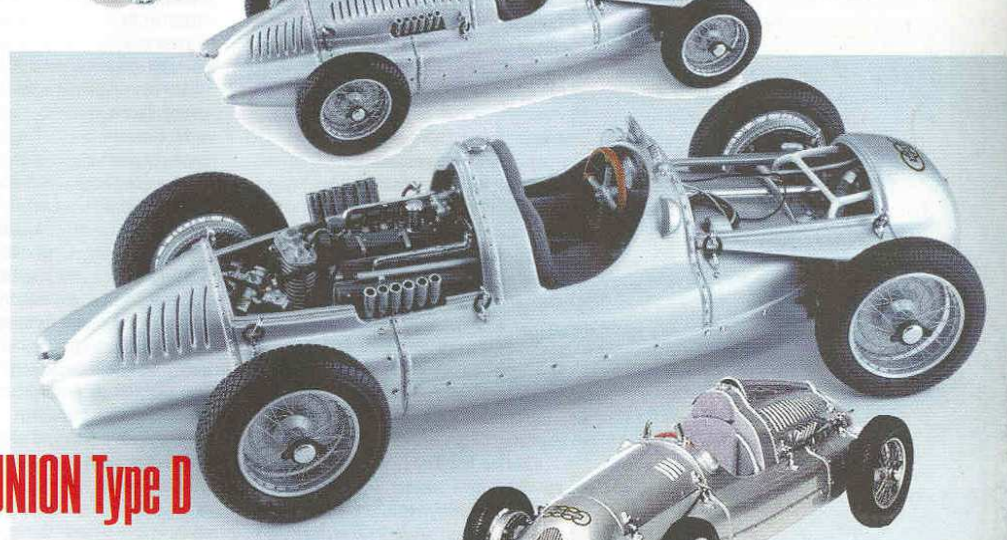
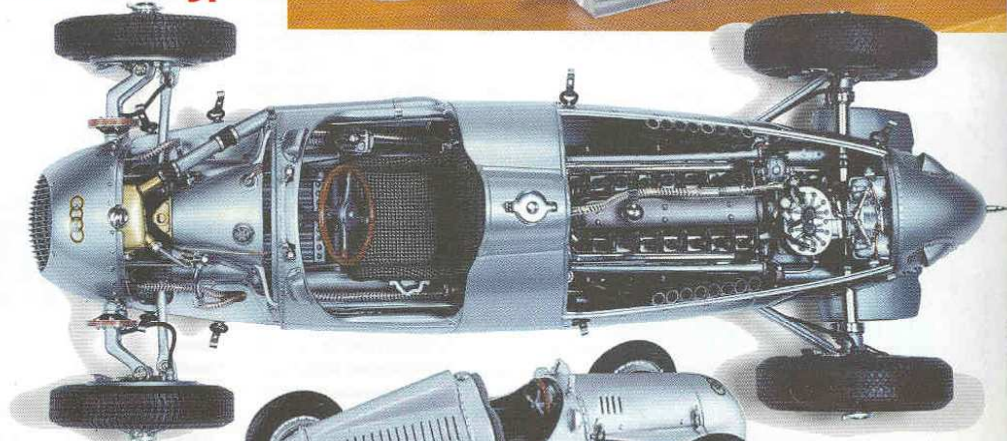
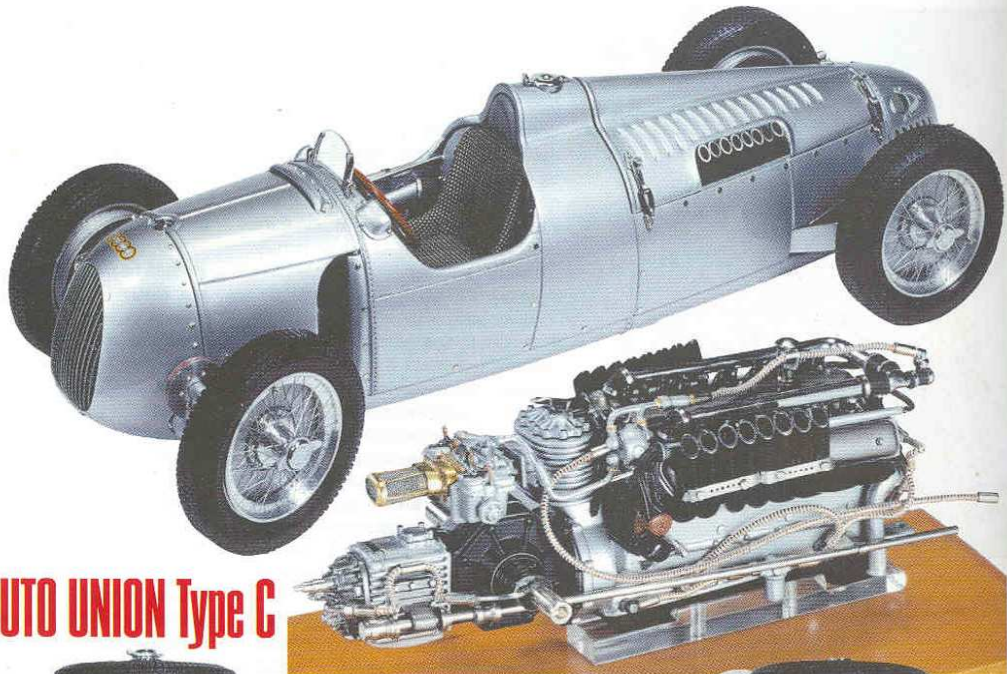


О ФИРМЕ «СМС»

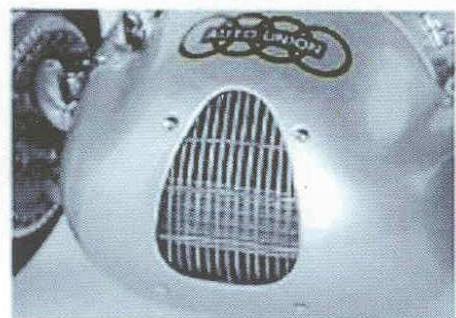
Эта модельная фирма сравнительно молодая, т.к. на рынке моделей появилась только в 1994 г. Немецкий предприниматель Perbert Nickerl основал её совместно с китайским партнёром Shao Xiao. Фирма, названная «СМС Modelcars» зарегистрирована в г. Ostfildern недалеко от Штутгарта (Stuttgart), с самого начала специализируется на выпуске моделей довоенных автомобилей немецких автоконцернов «Daimler-Benz» и «Auto Union». Первой удачей на рынке стала модель автомобиля Mercedes Benz SSK, построенного для графа Trossi в 1930-е гг. по специальному заказу и известную как «Чёрный принц». С начала «СМС» выпускала модели в масштабе 1:24, но позднее, учитывая спрос, освоила выпуск моделей в ещё более крупных масштабах 1:18 и 1:12.

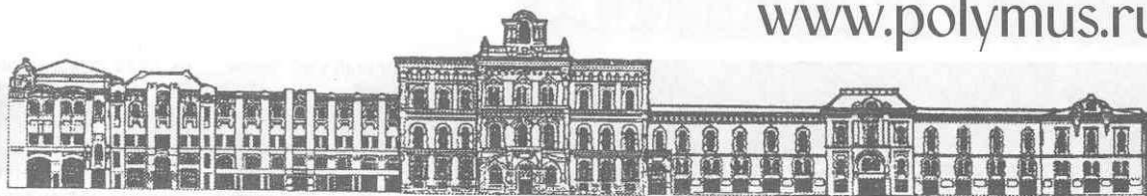
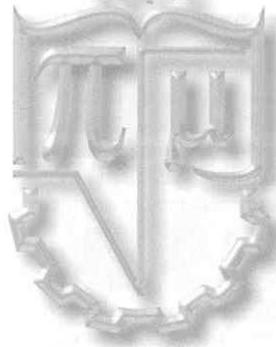
Развивая производство, «СМС» пошла несколько иным путём, нежели другие европейские модельные фирмы, полностью перенеся процесс изготовления моделей в Китай. Желая обеспечить наивысшее качество, немцы большую часть деталей для моделей изготавливают у себя, а в Китае модели только собирают. В большом цеху трудится около 200 китайянок. Сборка моделей поручена женщинам потому, что, по словам руководителей фирмы, «только женские руки могут столь точно работать с мелкими деталями». Поэтому не особо ошибёмся, назвав модели «СМС» ручным высококачественным изделием.

AUTO UNION Type C



AUTO UNION Type D





Федеральное государственное учреждение культуры

ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ

ИЗ ИСТОРИИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ЛИМУЗИНОВ

(Часть II)

Packard 180 — прототип ЗИС-110



В 1937 г. завершилась вторая реконструкция московского автомобильного завода им. Сталина. В строй вступили инструментальный, штампомеханический, второй механосборочный цеха, ТЭЦ. Были значительно расширены и площади старых производственных помещений. К 1941 г. ЗИС выпускал около 20 типов автомобилей, собрал несколько экспериментальных моделей. 22 июня 1941 г. началась Великая Отечественная война. Продолжая в меньшем количестве выпуск авто-

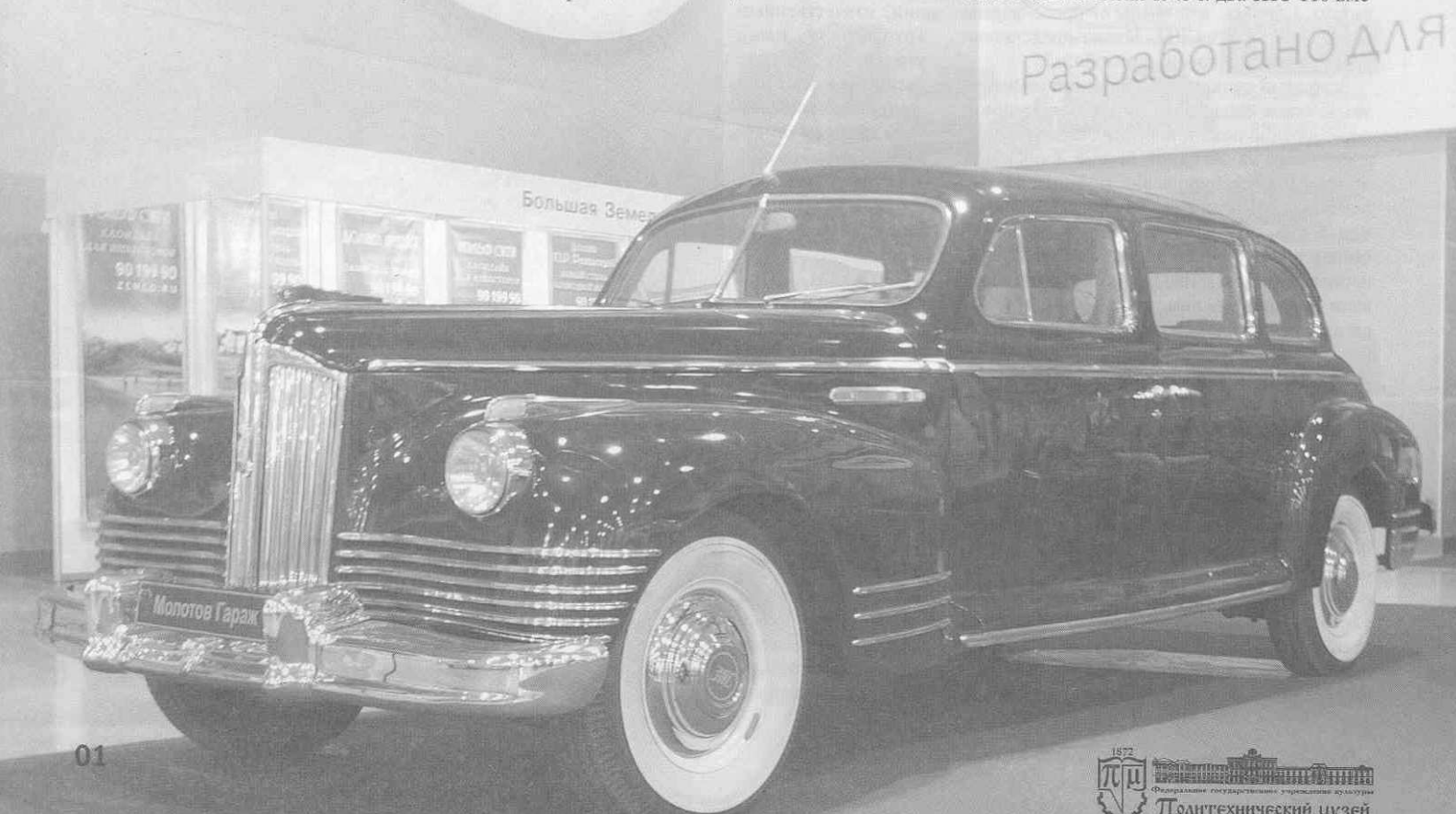
билей, завод им. Сталина приступил к производству военной продукции. А в октябре 1941 г. началась эвакуация предприятия в восточные районы нашей страны. Но уже 6 января 1942 г. вышло решение Государственного Комитета Обороны о восстановлении на ЗИСе автомобильного производства. В скором времени на заводе возобновился выпуск «Трёхтонок» ЗИС-5, а в сентябре 1942 г. по указанию И.В. Сталина организовано конструкторско-технологическое бюро по проектированию нового легкового автомобиля высшего класса. Работу над представительским автомобилем поручили возглавить Андрею Николаевичу Островцову — опытному конструктору, ранее работавшему в НАТИ, а затем на заводе имени Коммунистического Интернационала Молодежи.

Среди первых пришедших на ЗИС в КБ легковых автомобилей были В.Ф. Родионов, А.А. Евсеев, Е.Д. Курицина, В.Н. Минаев, Н.К. Веденеев, А.П. Зигель, Л.Н. Гусев, И.Ф. Герман, Д.А. Канонькин, Р.В. Кугель, Б.М. Тихомирова, А.А. Тарутин, А.Е. Аксентьевич, Н.С. Лаврищев, Л.П. Дажин, Г.А. Воронцов, И.С. Игнатов.

В начале 1943 г. в Народном комиссариате среднего машиностроения состоялось совещание конструкторов автомобильных предприятий нашей страны. Там же были объявлены основные технические данные нового правительственного автомобиля. Оригинальный обтекаемый кузов без выступающих крыльев, с прямоугольными фарами и задним расположением двигателя предложил художник-конструктор Валентин Николаевич Ростов.

Однако заводу был указан конкретный прототип — американский Packard 180 модели 1942 г.

Проектирование нового представительского автомобиля, которому присвоили индекс ЗИС-110, началось летом 1943 г., в сентябре 1944 г. его образцы были утверждены правительством. 19 июня 1945 г. два ЗИС-110 вме-





сте с другими новыми отечественными автомобилями в Кремле демонстрировались высшему руководству страны. Осмотрев их, И.В. Сталин остался доволен, выразил благодарность директору завода И.А. Лихачеву. В скором времени А.Н. Островцов, другие конструкторы, технологи и инженеры ЗИСа были удостоены Сталинской премии II степени.

В августе 1945 г. началась сборка первой партии автомобилей. Таким образом, всего за 10 месяцев были разработаны чертежи, технологическая документация, подготовлены оснастка и оборудование. Для сравнения, подготовка к выпуску автомобиля ЗИС-101 заняла 1,5 года, а штампы и пресс-формы были закуплены в США. Что же представлял собой новый легковой автомобиль?

Закрытый цельнометаллический семиместный кузов типа «лимузин» со стеклянной перегородкой позади передних сидений устанавливался на солидной раме с Х-образной поперечиной. Прекрасная шумоизоляция, ровный пол, пятидиапазонный радиоприемник А-695, прикуриватель, часы, гидравлический привод стёкол дверей и перегородки, набивка сидений гагачьим пухом способствовали повышению комфорта. Салон отделывался деревом дорогостоящих сортов и кожей. Рядный восьмицилиндровый нижнеклапанный двигатель рабочим объёмом 6007 куб. см. мощностью 140 л.с. позволял этому, довольно тяжёлому автомобилю развивать скорость до 140 км/ч. В конструкции «сто десятого» использовались многие интересные конструкторские решения: такие как привод кулачкового вала газораспределительного механизма пластинчатой цепью Морзе, гидравлические толкатели клапанов, герметизированная система охлаждения двигателя. Жалюзи радиатора открывались автоматически с помощью термостата. Оригинальна была конструкция фар этого автомобиля – их нити, отражатель и стекло составляли единый не-

применение, ставшие сегодня уже привычными независимая подвеска передних колес, гидравлический привод тормозов, стабилизаторы поперечной устойчивости. Но при этом ЗИС-110 не был точной копией своего американского прототипа: учитывая условия эксплуатации, отечественный автомобиль имел усиленные ходовую часть, трансмиссию, двигатель, существовали отличия по кузову.

Стоит отметить, что параллельно с налаживанием выпуска нового легкового ЗИСа, для И.В. Сталина и его ближайшего окружения готовилась модификация с бронированным кузовом, получившая обозначение ЗИС-115. По внешнему виду, ЗИС-115 почти ни чем не отличался от «сто десятого», но в переборках и под наружной обшивкой его кузова были вварены броневые листы, что позволяло защитить водителя и пассажиров

разборный узел, имеющий «лампа-фара». Рычаг управления трёхступенчатой коробкой переключения передач располагался на рулевой колонке. Любопытно, что стрелка спидометра у ЗИС-110 в зависимости от скорости движения меняла окраску: до 40 км/ч она была зелёной, в интервале от 40 до 100 – жёлтой, а если скорость превышала 100 км/ч – становилась красной. Так же настраивался и радиоприемник – при регулировке тембра звука менялся цвет его шкалы. Впервые в отечественном автомобилестроении на этом автомобиле нашли

от пуль стрелкового оружия и взрывов гранат. Для большей безопасности, двери ЗИС-115 дополнительно запирались накладными цепочками с крючками. Поднимание и опускание пуленепробиваемых стекол, толщина которых составляла 45 мм, осуществлялось гидравлическим домкратом. Усиление кузова повлекло за собой и уменьшение внутренних размеров салона, что сказалось на комфорте и увеличении массы. Всё это потребовало существенной доработки рамы, трансмиссии, подвесок, мостов, тормозной системы, колёс. Кроме того, ЗИС-115 оснащался более мощным – 162-сильным двигателем с двумя карбюраторами, который, правда, уже не давал возможность развивать 140 км/ч, да и время разгона и расход топлива существенно возросли.

Использовались ЗИС-110 для обслуживания высших государственных и партийных учреждений, посольств, имели высокую репутацию в таксомоторных парках.

В 1949 г. начался выпуск легковых автомобилей ЗИС-110Б с кузовом «фаэтон». Не смотря на лёгкий тент, в связи со сложным для него оборудованием, ЗИС-110Б оказался немного тяжелее лимузина. Открытые легковые ЗИСы предназначались для торжеств на Крас-



ЗИС-115

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Alfa Romeo 156 #16 WTCC 2006 Gianni Morbidelli Spark Model 0477



Alfa Romeo GT 3.2 V6 2004 red IXO Models MOC060



Audi A4 #16 DTM 2006 "Audi Gebrauchtwagen Plus" Timo Scheider (Audi Promotional) Minichamps 5020600503



Austin Princess Police Diplomatic Protection Group Vanguard's 10202



BMW M3 GTR street dark green Kyosho 3531GL



Citroen C4 berline bronze green metallic Norev 155413



Citroen Traction Avant Taxi Madrid 1955 IXO Junior cixj000044



Ferrari 246GT Dino red Looksmart LS176A



Alfa Romeo 166 berlina 2004 new front black Tron bon169b



Alfa Romeo P3 Tipo B #12 Nurburgring 1935 Tazio Nuvolari RIO 4178



Audi A4 #20 DTM 2006 "Audi Zubeher" Vanina Ickx (Audi Promotional) Minichamps 5020600903



Autobianchi Bianchina berlina 1962 red Edison Giocattoli 801021



BMW Sauber F1.06 2006 - Nick Heidfeld Minichamps 400060016



Citroen C6 silver Norev 155610



Citroen Xsara WRC #1 Rally Germany Winner 2005 Loeb/Elena IXO Models RAM206



Ferrari 246GTS Dino orange Looksmart LS177B



Alfa Romeo 166 road car 2004 new front red Tron bon169a



Alfa Romeo P3 Tipo B #4 Monza 1934 Achille Varzi RIO 4177



Audi Road Jet 2006 Detroit silver Lim Ed 299 ps Looksmart LS208



Auto Union Type D GP England 1938 Tazio Nuvolari Brumm as25



Bugatti limousine 57C Galibier black/silver lim 25 ps Heco Miniatures hcc396na



Citroen DS Presentielle serie lim. 25 ps redition Heco Modeles hcc354m



Citroen Xsara WRC #26 Rally Monte Carlo 2006 Sordo/Marti IXO Models RAM214



Ferrari 246SP #152 Targa Florio Winner 1962 Rodriguez/Gendebien/Maioresse Best Model STF03



Alfa Romeo 8C 2900B cabriolet Pinin Farina 1937 red Alfa Model 43 am43_233



Alfa Romeo Spider 2004 red alfa Minichamps 400120332



Audi RS4 2000 Derim blue metallic Minichamps 430019315



Bentley Speed Six Blue Train 1930 dark green Vitesse Mus003



Bugatti Royale Park Ward 1st version (ch. 41.131) Carrosserie Body #10 1933 Miniatures du Chateau mdc55



Citroen DS Proto SM 1967 blue Paracar P161B



Citroen Xsara WRC #26 Rally Monte Carlo 2006 Sordo/Marti IXO Models RAM214



Ferrari 248 F1 Michael Schumacher 2006 Hot Wheels j2967



Alfa Romeo 8C 2900B 1938 red IXO Models MUS002



Alfa Romeo TZ1 #100 Tour De Corse 1963 Masoero/Maurin Best Model 9313



Audi RS4 DTM Safety Car 2005 PLux Minichamps 5010509153



BMW Mini Cooper S #2 Rally Monte Carlo Winner 1966 Makiinen/Easter (disqualified) IXO Models RAC085



Bugatti T57SC Corsica Colonel Giles 1938 blue fonce Classiques ccc1024



Citroen DS19 Cabriolet Reuter green with hard top Classiques 1025



Citroen DS19 Cabriolet Reuter ivory with hard top Classiques 1026



Clas Hercules Maehdrescher - Harvester Schuco 02987



Alfa Romeo 8C 2900B Lungo 1938 blue Minichamps 436120420



Alpine A110 1600 Gr.4 ouverte JPS ps311



Audi Shooting Brake White Lim Ed 399ps Looksmart Is206



BMW 1600-2 1966 florida green Minichamps 430022110



Bussing SDKFZ 231 Germany 1944 Edison 852121



Citroen DS23 Pallas + Citroen DS19 Cabriolet "50 years DS" set Norev 158111



Delage D8-120 cabriolet 1939 Chapron lim ed 300 ex Miniature du Chateau MC53



DAF Dafodil 30 1961 blue/white Norev 880013



Alfa Romeo 8C spider 2005 red alfa Spark Model S0397



Ansaldo AB41 Italy 1942 Schuco 3246375



Audi Sport Quattro 1984 red Minichamps 400012121



BMW 501 Polizei Munchen Minichamps 430022490



Chaparral 2F (Chevrolet) #7 Le Mans 1967 Hill/Spence IXO Models LMC091



Citroen ID19 break "Michelin Test" Norev 155035



Delahaye 135S #15 Le Mans Winner 1938 Chaboud/Tremoulet IXO Models LM1938



Ferrari 288GTO 1984 by Bosica red specific inside red + black MR collection mrbosica2



Alfa Romeo Disco Volante coupe 1953 red Bizarre



Aston Martin ARI 2004 black metallic Spark Model S0378



Audi TT Coupe 2006 apollo grey metallic Schuco 04762



BMW 507 white 1956 Minichamps 430022510



Chevrolet Corvette C5R #72 Le Mans 2006 Alphon/Policand/Goueslard Spark ModelL s0175



Citroen Jumper X250 2006 White Norev 155910



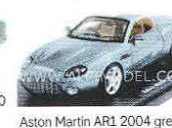
Delahaye 175 Coach Motto 1951 Paracar per153



Ferrari 312PB Targa Florio 1972 Merzario/Munari with driver Brumm as41



Alfa Romeo Giulia 1300 1970 green Ischia Minichamps 400120904



Aston Martin ARI 2004 green metallic Spark Model S0377



Audi TT Coupe 2006 blue metal Schuco 4761



BMW 520 1972 Phoenix red with engine detail Minichamps 431023001



Chevron B16 BMW #44 Le Mans 1970 Baker/Martland Bizarre bz310



Citroen SM Maserati "URIC Unite Rapide d'Intervention Chimique" 1970 Minichamps 400111091



Deutz F1 M414 Tractor with trailer Diorama Schuco 02884



Ferrari 330P4 Targa Florio 1967 Nino Vaccarella Brumm as18



Alfa Romeo Giulietta Guardia di Finanza 1959 RIO 4184



Aston Martin DBS 007 James Bond "Casino Royale" Minichamps 436137620



Audi TT Roadster 2006 phantom black (Audi promotional) Schuco 5010500533



BMW 730i 1986 silver Minichamps 100023000



Citroen 2CV Bijou 2 salon de Londres 1959, lim. 213 ps en Grande Bretagne entre 1960 et 1964 Ministyle minm82_78



Citroen Traction Avant 11 berline 1938 black Solido 4152



Dodge Magnum SRT-8 2006 Black Spark Model S0872



Ferrari 365GTB/4 1969 yellow Kyosho 5051Y



Alfa Romeo Giulietta Polizia Progetto K PK271A



Aston Martin V12 Vanquish green Norev 270511



Audi TT Roadster 2006 silver (Audi promotional) Schuco 5010500513



BMW M3 GTR #2 Nurburgring Winner 2005 Lamy/Said/Huisman/Pitiaux IXO Models GTM032



Citroen Berlingo 2005 Gendarmerie Canine Elgor Autos 100960



Citroen 11 Traction Avant cabriolet 1938 black Solido 4150



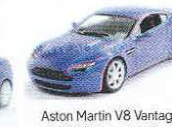
Ferrari 246GT Dino dark blue metal Looksmart LS176B



Ferrari 365GTB/4 Daytona 1968 IXO Models FER034



Alfa Romeo GT 2003 blue chiaro di luna pearl Minichamps 400120326



Audi TT Roadster 2006 tiefsee blue (Audi promotional) Schuco 5010500523



BMW M3 GTR street blue Kyosho 3531BL



Citroen DS19 Cabriolet Reuter ivory with hard top Classiques 1026



Citroen DS19 Cabriolet Reuter green with hard top Classiques 1025



Citroen DS19 Cabriolet Reuter ivory with hard top Classiques 1026

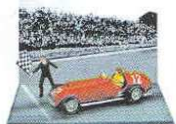


Citroen DS19 Cabriolet Reuter green with hard top Classiques 1025



Citroen DS19 Cabriolet Reuter ivory with hard top Classiques 1026

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Ferrari 375 GP England 1951 1st Ferrari F1 Victory - Frolein Gonzales with figures Brumm as11



Ferrari F50 coupe red BBR BBR78A



Fiat Dedicca Stola 1996 Concept Car ABC 129



Ford Transit Bus 1969 blue Norev 270526



Jaguar XJ220 1991 Jaguar racing green Minichamps 430102224



Lamborghini Miura Concept - Los Angeles Motorshow 2006 Looksmart: green LS172A; yellow met LS172B



Maserati Biturbo spider 1986 red Minichamps 400123530



Mercedes Atego 815 Koffer 2004 "Sinaco" Minichamps 439034040



Ferrari FXX 2005 red Red Line Models RL058



Ferrari Mondial Coupe 1982 red Ixo Fer023



Fiat Dino 2400 Spider 1972 green Inglese Minichamps 400121432



Freightliner Century silver Eligor Camions 111789



Jaguar XJ220C #57 Le Mans 1995 Weaver/Piper/Needell Spark Model s0764



Lancia Ansaldo 12M Italy 1939 Schuco 3246380



Maserati Ghibli 1969 blue metallic Minichamps 100123320



Mercedes GL-Class 2006 caramel red Minichamps B66962226



Ferrari 575GTC #13 Spa 2004 "Team GPC" Vosse/Babini/Peter/Salo Lim. Ed. 500 pcs Gasoline gas10002b



Ferrari Sbarro Alcador 1995 Concept Car Geneva ABC 140



Fiat Iveco 6614 Italy 1993 Edison Giocattoli 852521



GAZ 67B USSR 1945 Schuco 3246372



Jaguar XJR Quartz Vanguard 09107



Lancia Delta Integrale 1992 green york Special Edition Ixo Models CEC001



Maserati Mistral Cabriolet 1963 red Ixo Cio077



Mercedes GL-Class 2006 iridium silver Minichamps B66962227



Ferrari 599GTB Fiorano 2006 black Daytona BBR bbr183d



Ferrari Mondial Coupe 1982 red Ixo Fer023



Fiat Ritmo 60CL 1978 white 5-doors Progetto K PK440



Jeep Moteur Peugeot 203 Paracar par163



Lancia Delta Integrale 1992 green york Special Edition Ixo Models CEC001



Maserati 90th "Anniversario" 2004 Gasoline: blue mediterraneo lim quantity gas10018a; azzurro argentina lim qty gas10018b



Mercedes GL-Class 2006 tansanite blue Minichamps B66962228



Mercedes GL-Class 2006 tansanite blue Minichamps B66962228



Ferrari 599GTB Fiorano silver nurburgring Racing 43/43el089



Fiat 1100-103 1953 blue Edison Giocattoli 800921



Fioravanti F100 roadster 2000 Concept Car Turin ABC 138



Hanomag Kurier Canvas Fire Brigades Dortmund Minichamps 439154090



Jeep Willys 1944 "Liberation of Paris" Schuco 3246362



Lancia Flaminia Z sport 1958 blue Tron p207



Maserati Tipo 61 LA Times/Mirror GP Sports Car Riverside 1960 Carroll Shelby Minichamps 400601298



Mercedes GL-Class 2006 tansanite blue Minichamps B66962228



Ferrari 599GTB Fiorano 2006 silver Red Line Models RL110



Fiat 128 1971 4-doors Taxi Milan RIO 4179



Ford Cortina Mk.III Police Lancashire Constabulary Vanguard 10301



Healey Sport Coupe #19 Le Mans 1951 Robt/Hamilton Bizarre bz092



Jide Renault 1600 version routiere JPS jps312



Lancia Hyena Delta Zagato 1990 black Tron bb013n



Matra Simca MS 630 #30 1967 Jaussaud/Pescarolo Bizarre bz319



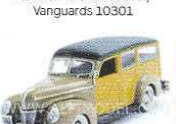
Mercedes L319 "Dachser Spedition" Premium ClassXXs 11055



Ferrari 599GTB Fiorano 2006 yellow Red Line Models RL109



Fiat 128 4-doors Polizia 1969 RIO 4182



Ford Deluxe Woody 1940 brown Minichamps 400082111



Hilman Avenger polar white Vanguard 10401



Jordan Toyota EJ15 1st Podium GP USA 2005 Tiago Monteiro Minichamps 400050118



Lexus SC430 #35 Bandal Direzza Super GT 500 Ebtro 43807



Mercedes 300D 1960 Hearse RIO 4137



Mercedes L319 "Schenker & Co. GmbH" Premium ClassXXs 11006



Ferrari 612 Scaglietti black with grey roof Gasoline gasopen001b



Fiat 128 #23 Monza 1970 Crassevig RIO 4185



Ford Escort RS Cosworth #23 Rally Portugal 1994 Migue/ Magalhaes Ixo Junior CIXJ000043



Hindustan Ambassador 1980 gold metal Ixo Cto070



Kreidler Florett red Schuco 5318



Lotus Cortina Mk1 1963 Ermine White/Sherwood green Minichamps 400082071



Mercedes 300SL #21 Le Mans Winner 1952 Lang/Riess Ixo Models LM1952



Mercedes L3500 Canvas "Lammbräu" Premium ClassXXs 12451



Ferrari BB LM #66 Daytona 1979 Andruet/Dini Best Model 9318



Fiat 131 Abarth Fr.4 #9 Rally Monte Carlo 1980 Andruet/Biche Ixo Models RAC074



Ford Focus WRC #3 Rally Monte Carlo 2001 Carlos Sainz Ixo Junior CIXJ000042



Hino Contessa dark blue metallic Vitesse-SunStar 24851



Hispano Suiza J12 coupe Rothschild Hecco Miniatures 402M



Lada Niva Poch Paris-Dakar 1983 3-versions: J.C.Briavoine/A.Dellaire #156 A.Trossat/E.Briavoine #157 Nanouk/M.de Cortanze #211 Gaffe gal2603



Mercedes 560SEC 1986 astral silver Minichamps 400035120



Mercedes L911 canvas "Dachser Spedition" Premium ClassXXs 12053



Ferrari Dino 206GT light blue metallic Looksmart LS175



Fiat 500A Topolino "30th Hobby Model Expo 1976-2006 - 70th Anniversary Topolino 1936-2006" Brumm s0613



Ford Focus WRC #9 Rally Monte Carlo 2006 Wilson/Orr Ixo Models RAM216



Hummer Command Car closed U.S. Army Desert Storm 1991 Schuco 3246373



Iveco Stralis "Ferrari 2006 Scuderia Ferrari" Eligor camions 113189



Lotus Esprit S300 #61 Le Mans 1994 Thyrring/Fuchs/Zwart Spark Model so446



Mercedes 600LWB Auto Art white 56198; black 56197



Mercedes L911 canvas dark red Premium ClassXXs 12052



Ferrari Dino 246GT dark blue metallic Looksmart LS176B



Fiat 8V Zagato spyder white ABC 89



Ford Taunus FK1000 + Mercedes L911 canvas set "Gaffel-Koelsh" Schuco 03196



Jaguar SS100 FHC ABC Brianza abc197



Lamborghini Diablo GTR white Kyosho 3215W



March Ford 761 GP Italia Winner 1976 Ronnie Peterson Minichamps 430760010



Mercedes Adenauer 1951 grey metallic RIO 4090-1



Mercedes M-Class Dutch Police 2003 Ixo Models MOC050



Ferrari Dino 246GT red Looksmart LS176A



Fiat Abarth 1000 #454 Trento-Bondone 1964 Arturo Merzario Brumm s0601



Ford Taunus Transit FK1000 Feuerwehr Stadt: Wels Schuco 3195



Jaguar SS100 FHC ABC Brianza abc197



Lamborghini Jarama 1974 green metal Minichamps 400103402



Maserati Biturbo 1982 marrone 80 metallic Minichamps 400123500



Mercedes Atego 815 "Minichamps" Minichamps 439037042



Mercedes N1000 "Correios" 1969 Portuguese Post Ixo Cio147



Ferrari F40 Racing Presentation 1991 Ixo Models FER018



Fiat Abarth 1000 #454 Trento-Bondone 1964 Arturo Merzario Brumm s0601



Ford Taunus Transit FK1000 Feuerwehr Stadt: Wels Schuco 3195



Jaguar SS100 FHC ABC Brianza abc197



Lamborghini Jarama 1974 green metal Minichamps 400103402



Maserati Biturbo 1982 marrone 80 metallic Minichamps 400123500



Mercedes Atego 815 "Minichamps" Minichamps 439037042



Mercedes N1000 "Correios" 1969 Portuguese Post Ixo Cio147

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Mercedes W196C Test Monza 1955 Brumm r281b



Opel Commodore 2-doors 1970 silver metallic Minichamps 430046162



Panhard VBL France 1990 Schuco 3246371; Edison 852421



Porsche 356B cabriolet 1960 blue Minichamps 400064330



Renault B120 fourgon 'France Telecom' Elgor Camions 110043



Setra S6 Kassbohrer Vestischer Reisedienst with trailer Schuco 2825



Triumph Spitfire Mk.III valencia blue Vanguard's 06711



Volkswagen Cox cabriolet 'Lufthansa' Schuco 27256



MG ZT Police PS.N.I. Vanguard's 09304



Opel Commodore B GS/E #22 Roehrl/Berger Schuco 02776



Porsche 911 Targa (997) black (Porsche Promotional) Minichamps WAP02016017



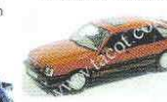
Renault Clio RS 2006 silver metal Norev 517531



Simca 8 1200 berline 1950 dark blue Norev 570801



Vauxhall Cavalier Mk.II SRI 130 carmine red Vanguard's 09804



Volkswagen Fridolin Premium ClassXXs 11200



Mitsubishi Eclipse spider 2006 blue metallic Norev 800167



Opel Frogster 2001 Concept Car Norev 360015



Porsche 911GT3 Cup #61 Daytona 2005 G.Wilkins/M.Wilkins Minichamps 400056261



Renault Fittie concept car yellow metallic Norev 517997



Simca 9 Aronde Messagere 1954 Velox La Plus Collante Norev 570952



Venturi Fetish Concept Car Norev 250000



Volkswagen Fridolin PTT Switzerland Premium ClassXXs 11204



Morris Oxford VI dove grey Vanguard's 05405



Opel Kadett D 1979 brown metallic Minichamps 400044100



Porsche 911GT3-RSR #80 Flying Lizard Motorsport Le Mans 2005 Ebbro 43778



Renault Kerax Pompiers Poste De Commandement Elgor Camions 112733



Simca P60 Ranch 1962 cream/black Norev 576010



Voin Ambassade 1935 grey metal Classiques ccc1023



Volkswagen Golf GTI '30 Years Edition' black Norev 840061



Nissan Micra C+C blue metallic Norev 420130



Opel Kadett D caravan 1979 carmine red Minichamps 400044110



Porsche 911GT3-RSR #90 White Lightning Racing Le Mans 2005 Ebbro 43777



Renault Megane break 2003 grey boreal Elgor Autos 100893



Studiotorino RUF RK spyder P 1 2 built ABC Brianza abc209



Volga M21 1958 cream/pink IXO Models CLC088



Volkswagen Golf R32 2005 red Minichamps 400054500



Nissan Navara 4 doors silver Norev 800240



Opel Kapitaaen 1959 light yellow/white Minichamps 430040006



Porsche 924 Autobahnpolizei Duesseldorf 1984 Minichamps 400062190



Renault Midium double cabine vehicule Ecole Pompiers Paris Elgor Camions 112929



Suzuki Ignis S1600 #43 Rally Monte Carlo 2005 Prokop/Gross Spark Model S0626



Volkswagen 1200 Export 1951 blue Minichamps 431051204



Volkswagen Phaeton W12 2005 Bundeskanzler Gerhard Schroeder Minichamps 436051000



Nissan R390 GT1 #31 Le Mans 1998 'Unisia Jecs' Comias/Lammers/Montertermini IXO Models LMC065



Paganini Zonda C12S 2001 black IXO Mcc063



Peugeot 307 WRC #63 Rally Monte Carlo 2006 Burri/Hofmann IXO Models RAM215



Porsche 959 1987 Grand Prix white Minichamps 400062524



Renault R26 2006 Giancarlo Fisichella Minichamps 400060002



Toyota Avensis break 2002 green metal Minichamps 400166212



Volkswagen 1200 Export Fire Brigades Dortmund 1951 Minichamps 431051290



Volkswagen Schwimmwagen closed Wehrmacht 1944 Schuco 3246363



Opel Ascona A green Schuco 02654



Panhard 178 France 1942 Schuco 3246368; Edison 852321



Peugeot 504 #42 Safari Rally 1976 Nicolas/Lefebvre IXO Models RAC065



Renault 1000kg fourgon 'Plastor' Elgor Camions 100816



Renault VAB France 1998 Schuco 3246383



Toyota BJ Safari 1970 Ixo c1c084



Volkswagen Beetle Ambulance 1963 RIO 4183



Volkswagen T2 Canvas Fire Brigades Dortmund Minichamps 400053290



Opel Astra 2004 breeze blue metallic Minichamps 400043001



Panhard Dyna Z 1953 light green Ixo C1c101



Peugeot 601 Cabriolet Pourtout du film Le Schpountz de Marcel Pagnol avec Fernandel Paradcar par165



Renault 14GTS 1980 Silver IXO Junior C1XJ000040



Renault Viva sport cabriolet 1934 brown/beige Norev 7711420086



Toyota Celica fastback 1975 yellow Minichamps 400166470



Volkswagen Beetle Polizei 1953 RIO 4180



Volkswagen 121 Amazon 1966 green/white Minichamps 430171005



Opel Astra Caravan 2004 magma red Minichamps 400043011



Panhard Panoramique coupe 1935 ivoire/caramel Classiques ccc1027



Peugeot Boxer X250 grey metallic Norev 479054



Renault 4L 1964 cream Solido 4544



Rover SD1 'Vitesse 30' Anniversary silver metal Vanguard's 09009



Toyota Showcar 2006 Jarno Trulli Minichamps 100060078



Volkswagen Bora Variant 1999 black Minichamps 430058212



Volvo 121 break 1966 red Minichamps 430171014



Opel Astra GTC 2005 magma red Minichamps 400043021



Panhard Panoramique Coupe 1935 pame/violet le coupe de Mistingett Passiques Classiques ccc1028



Peugeot Jeep 203 1953 sand Paradcar P162



Renault B120 Ambulance Protection Civil Elgor Camions 112498



Sd.Kfz. 231 Germany 1944 Schuco 3246376



Toyota Yaris 2005 red Minichamps 400166500



Volkswagen Combi T1 Transporter red/black Schuco 27253



Volvo 121 break 1966 red Minichamps 430171014



Opel Astra Twin Top light blue metallic (Opel Promotional) Minichamps B24910027



Panhard PL17 1961 red Solido 4586



Porsche 356 cabriolet 'Stuttgart' 1954 silver Minichamps 400065030



Renault B120 fourgon 'Ernie De... Maggi' Elgor Camions 112439



Sd.Kfz. 234/2 Puma Germany 1944 Schuco 3246377



Trottore TL37 Italy 1942 Edison 852221



Volkswagen Cox blue Schuco 27254



Willeme WR8 Michelin Type LD 810DL 'Test Michelin' Norev 879999

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



Studebaker US6 (MBK)



Studebaker US6 (MBK)



Studebaker US6 U3 (MBK)



Руссо-Балт «VII Олдтаймер галерея Ильи Сорокина» (АГАТ)



GAZ-67B (Schuco)



Scania 143M (Харьков)



Studebaker US6 (МиниКлассик)



Studebaker US6 (МиниКлассик)



YA3-31514 (конверсия)



Chevrolet Niva санитарный (Bauer)



Цистерна на шасси ГАЗ-66 (АГАТ)



МЗ-66 на шасси ГАЗ-66 (АГАТ)



ЗИЛ-5301 «Бычок» (Bauer)



ЗИЛ-5301 «Бычок» (Bauer)



ДТ-75Б-С2



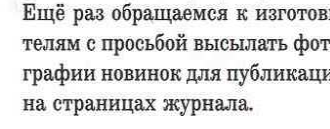
GAZ-2705 «Передвижной автосервис» (Welly)



YA3 Hunter (конверсия, GM Art)



BA3-2106 «Жигули» (Welly, 1:36)



Фигурки (BM-Toys)

Фигурки (Универсал)

YA3-34514 (Welly 1:34)

YA3 Hunter (Welly 1:34)

Ещё раз обращаемся к изготовителям с просьбой высылать фотографии новинок для публикации на страницах журнала.

ной Площади в Москве, где они в 1955 г. сменяли белых коней. Окрашивались ЗИС-110Б в цвет парадной шинели действующего на момент парада министра обороны. Помимо этого, лимузины и фэтоны ЗИС обслуживали участников Московского международного фестиваля молодежи в 1957 г.

Ещё одна модификация – автомобиль скорой медицинской помощи ЗИС-110А, производство которого началось в 1952 г. Эти автомобили имели белую окраску кузова с соответствующими надписями, фонарь с изображением красного креста на крыше. В салоне располагались носилки, вынимаемые через пятую дверь в задней стенке кузова, была предусмотрена аптечка.

1956 г. ознаменовался постройкой по заказу Н.С. Хрущева двух автомобилей ЗИС-110П со всеми ведущими колёсами, на них глава государства планировал выезжать в сельские районы Советского Союза. В отличие от базовой модели, полноприводные ЗИСы получили зависимую рессорную подвеску колёс, мосты с разгруженными полуосями и усиленные шины большего размера, что в свою очередь увеличило дорожный просвет. Поскольку ЗИС-110П имели большую массу, на них ставили 162-сильный двигатель и четырёхступенчатую коробку переключения передач.

Отдельного рассказа заслуживает семейство спортивных автомобилей, созданных на шасси «сто десятого». Первый автомобиль из этого семейства – ЗИС-112 был построен в 1951 г. Его двухместный закрытый кузов типа «купе», разработанный В.Н. Ростковым под впечатлением американского концепт-кара *Вuick X90* поражал своим футуристическим видом. Из-за одной-единственной фары, расположенной в центре передней части, ЗИС-112 получил прозвище «Циклоп». Существенной доработке подвергли двигатель. Для него, под руководством В.Ф. Родионова были разработаны новые головка с верхними впускными и нижними выпускными клапанами, впускной, существовавший в двух вариантах и выпускной коллекторы. Применены масляный радиатор, два масляных насоса, управление опережением зажигания осуществлялась вручную. Это позволило поднять мощность до 182 л.с., что дало возможность развивать 204 км/ч. Позже ЗИС-112 усовершенствовали: уменьшили колёсную базу, спроектировали новый открытый кузов, изменили передаточное число главной передачи. Эти усовершенствования позволили снизить массу автомобиля и увеличить скорость до 210 км/ч.

Следующий спортивный автомобиль – ЗИС-112-2 был построен в 1956 г. в единственном экземпляре для участия в кольцевых гонках. ЗИС-112-2 имел новое шасси и стеклопластиковый кузов, изготовленный в НИИ пластмасс совместно с заводом им. Сталина. От ЗИС-110 он унаследовал переднюю и заднюю подвески и двигатель, мощность которого была повышена до 170 л.с. На ЗИС-112-2 в Чемпионате СССР было занято третье место в категории спортивных автомобилей.

В том же, 1956 г., на заводе имени Лихачева (в 1956 г. завод им. Сталина был переименован в завод им. Лихачева) построили два автомобиля: ЗИЛ-112-4 и ЗИЛ-112-5, на которые установили V-образные восьмицилиндровые двигатели, разработанные для новой модели грузовика. ЗИЛ-112-4 и ЗИЛ-112-5



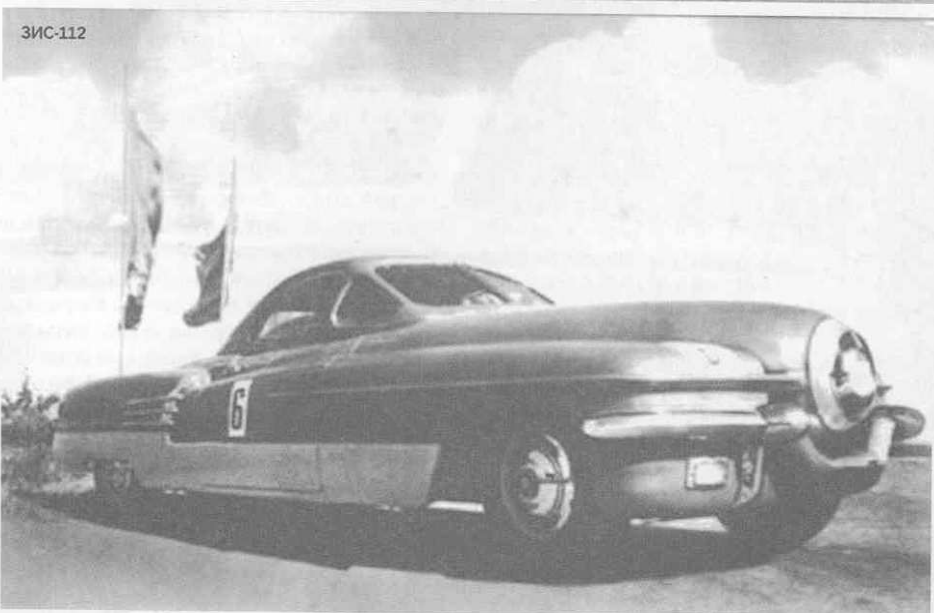
Санитарный ЗИС-110А



ЗИС-110КС (катафалк). Изготовлен в единственном экземпляре



ЗИС-112



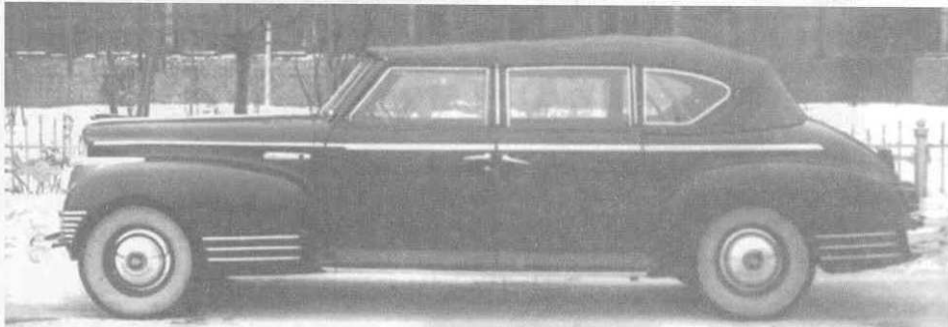
отличались конструкциями рамы и некоторыми размерами. Они могли развивать 230 км/ч. В 1957 г. на ЗИЛ-112-4 В. Петров впервые для завода завоевал звание Чемпиона СССР, через два года его результат был повторён на ЗИЛ-112-5, а в 1961 г. на «сто двенадцатом пятом» на первенстве СССР было занято второе место.

Впрочем, в спортивных соревнованиях принимали участие экипажи и на самих «сто десятых», в частности в 1951 г. на Чемпионате СССР Б. Курбатов и С. Глазунов на ЗИС-110Б развили скорость 173 км/ч.

Последний ЗИС-110 вышел из ворот завода в 1958 г. Всего за 13 лет было выпущено 2089 легковых ЗИСов, некоторые из них сохранились и сегодня. В фондах Политехнического музея имеется ЗИС-115 с бронированным кузовом.

Леонид Толмачев

ЗИС-112/4 (1958)

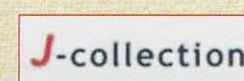


VM.M Co. Ltd.

ДИСТРИБЬЮТОР № 1 в РОССИИ



а/я 64 Санкт-Петербург
195274 РОССИЯ
тел. / факс: (812) 336-48-98
e-mail: mail@vmmodels.ru
www.vmmodels.ru



Москва

Магазин № 1

Протопоповский пер. 9
тел.: (495)-680-15-61
(926)-237-33-35
Большой выбор моделей
во всех масштабах,
а также
эксклюзивные копии
ручной работы
из России и Украины

Model Cars Heritage



Интернет-Магазин

www.modelcarsheritage.spb.ru

Санкт-Петербург

МАШИНКИ

на Моховой, 31
и в главном зале
Московского вокзала
тел.: (812) 579-83-62
Лучший выбор моделей
во всех масштабах