

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

Автомобильный 2/2007 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



ГРУЗОВИК ИЗ ЗАХОЛУСТЬЯ
БЕЛОРУССКИЙ "УРАГАН"
MERCEDES ДЛЯ "TARGA FLORIO" 1924 года
SCALE MODEL MAZ
ПЛАНЫ ВЫПУСКА МОДЕЛЕЙ В 2007 г.
ПРЕЗИДЕНТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

WWW
AUTOMODEL
RU

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

Автомобильный 2/2007 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор
Александр Шкаев
e-mail: 246S1385@infoline.su
a_shkaev@mail.ru
shkaev@scale43.com
тел.: 8-916-041-36-87

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@regitra.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: 8-916-041-36-87
<http://www.RussianScaleModels.com>

Журнал зарегистрирован в Государственном
Комитете РФ по печати
Свидетельство ПИ № 77-1671 от 15.02.2000 г.
Редакция не несёт ответственности за содержание
рекламных материалов.
Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авто-
ров статей.
Данное издание не может быть воспроизведено полно-
стью или частично без письменного разрешения изда-
теля. При цитировании ссылка обязательна.

© Автомобильный моделизм, 2(50)
Editorial office:
Moscow, 107120, Russia
Prokhodchikov Str., 4, of. 131
Phone: (+7) 916-041-36-87
All rights reserved. This publication may not be reproduced
in part or in whole without prior written permission of the
publishers.
© Model Cars. Russia, 2007

СОДЕРЖАНИЕ

Новое «Созвездие» автомобилей Volkswagen, 2
Л. Суславичюс
Грузовик из захолустья, 6
М. Соколов
Автомобили 1982 года – Renault 9, Opel
Ascona и Volkswagen Polo, 9
А. Бармасов
«Рута» – «ГАЗель» по украински, 11
А. Говоруха
Белорусский «Ураган», 13
А. Колеватов
Mercedes для «Targa Florio» 1924 года, 17
Л. Суславичюс
Зарубежные новинки, 19
Отечественные новинки, 22
«Номер первый» в мире, 23
А. Демидов
Итоги конкурса «Масштабная модель года», 25
Планы выпуска моделей в 2007 г., 26
Scale Model МАЗ, 29
Что можно купить на реальные деньги, 32
М. Дабаянц
Справочная информация, 35
Торнадо гонится за Европой, 38
А. Топорков
Президентские автомобили, 40
J.-L. Blaisius

Дорогие друзья и коллеги!

*Начинается подписка на второе по-
лугодие 2007 года. Подписка осуществля-
ется только через редакцию. Подписка на
I полугодие закончена.*

*Редакция может гарантировать по-
лучение журнала только его подписчиком.
Стоимость подписки составляет 345
руб. за полугодие с пересылкой по России.*

*Не забывайте указывать в перево-
де за что высланы деньги – мы не мо-
жем по переводу этого угадать.*

*Убедительная просьба, не затя-
гивайте с подпиской. Тираж в редак-
ции заканчивается через месяц после
получения его из типографии.*

*Надеемся, что Вы останетесь с
нами.*

**Обратите особое внимание
на изменение адреса моей
электронной почты и номера
контактного телефона.**

ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» осуществляется *только через редакцию журнала* перечислением почтового перевода в **345 руб.** (за полугодие для России) и указанием в поле «Для письма»: «Подписка на __ 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 – 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) хобби-магазин «Масштабные модели» – ул. Вл. Невского, д. 44 (в помещении магазина «Мир дерева»)
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

НОВОЕ «СОЗВЕЗДИЕ» АВТОМОБИЛЕЙ VOLKSWAGEN



Люциус СУСЛАВИЧЮС
г. Вильнюс (Литва)
Фото фирм-производителей

Концерн «Volkswagen» на своём филиале Бразилии производит коммерческие автомобили с 1956 г. С 1981 г. программу лёгких Volkswagen Transporter в Бразилии дополнили неизвестные в Европе грузовые Volkswagen среднего класса, а 25-я годовщина деятельности созданного 25 лет назад «Volkswagen Caminhos Ltda» со штаб-квартирой в г. Ресенде знаменуется выпуском новейшей серии грузовиков – «Созвездие» (Constellation). Первые машины из семейства «Созвездие» – модели Volkswagen 19.320 «Titan Tractor», Volkswagen 17.250 и Volkswagen 24.250 – появились на дорогах в 2005 г., позже планируется масштабное продвижение этих автомобилей на рынки 30 стран Южного полушария.

Впервые в своей истории «Volkswagen» выпускает на рынок тяжёлые грузовики, оснащённые кабиной с высокой крышей и спальным местом, разработанные в соответствии с требованиями занимающихся дальними перевозками транспортников, причём не европейских, а именно транспортников «третьего мира».

Появлению нового модельного ряда предшествовал четырехлетний период разработок и инвестиций, которые составили приблизительно 400 миллионов долларов.

Проектом магистрального грузовика занима-

лись более 200 профессионалов из Южной Америки, Африки и Европы. Спроектированные ими машины внушают оптимизм своим создателям, демонстрируя хороший потенциал в механике, комфорте и безопасности.

По этому поводу представитель «Volkswagen Commercial Vehicles» доктор Bernd Wiedemann сказал: «Мы хотим стать глобальным игроком со своими грузовиками и автобусами на развивающихся рынках в Южном полушарии. Теперь мы имеем современный, ряд автомобилей созданный специально для этих регионов!» Под специально созданными для Южного полушария автомобилями подразумевается то, что они не напичканы сверх меры разной электроникой и устройствами по снижению токсичности выбросов и, несмотря на высокую полную массу – до 45 т – не отличаются излишней мощностью двигателей – ведь не по автострадам им ездить, а по дорогам, пролегающим в горах, пустынях, джунглях вдали не только от фирменных сервисов, но порой и от людского жилья. Тут уж не до электроники...

Поэтому конструкция шасси автомобилей семейства «Constellation» достаточно традиционна и не слишком сложна. Кстати, по обычной для заокеанских заводов практике автомобиль

имеет множество агрегатов и узлов, поставляемых специализированными производителями. В моделях Volkswagen 17.250 и Volkswagen 24.250 установлены турбодизели Cummins Interact 6.0 мощностью 250 л.с., уже и ранее применявшиеся в бразильских грузовиках Volkswagen. Тягач Volkswagen 19.320 Titan Tractor снабжается более совершенным силовым агрегатом Cummins ISC мощностью 320 л.с. Электронное управление этих моторов позволяет использовать систему диагностики VCO-950. Во всех моделях установлены новые мосты фирмы «Meritor». Получить доступ к двигателю легко, для этого ручным гидравлическим устройством можно наклонить кабину на угол 58°. При открывании решётки фальшрадиатора водитель может легко проверить: уровень масла, воздушный фильтр и заправить бачок омывателя ветрового стекла.

Внушительного вида, ничуть не уступающая европейским аналогам кабина с высокой крышей была разработана специалистами Дизайн Центра из Вольфсбурга. Кабина обладает современным легко узнаваемым дизайном, хорошим внутренним комфортом. Размещение органов управления автомобиля и отсеков для вещей водителя продумано и функционально. Рабо-



чье место водителя и его зона отдыха проектировалась в виртуальной среде, при помощи двух трёхмерных макетов, которые позволяли моделировать положения водителя и пассажира (мужчины или женщины) в кабине. Человек ростом 1,95 м может стоять внутри кабины, не сгибаясь, так как этот габарит равен 2 метра. Ветровое стекло покрыто специальной плёнкой для уменьшения проникающей энергии солнечного света. В странах подобно Бразилии, это важный фактор в поддержании работоспособности водителей, которые часами работают под тропическим солнцем. Однако кондиционер воздуха, как множество других полезных узлов и приборов водитель должен заказать дополнительно.

Для движения в тёмное время суток предусмотрены мощные фары. Новый набор огней, с дополнительными противотуманными фарами, является очень эффективным. Для хорошего обзора плохо просматриваемых пространств применены большие зеркала.

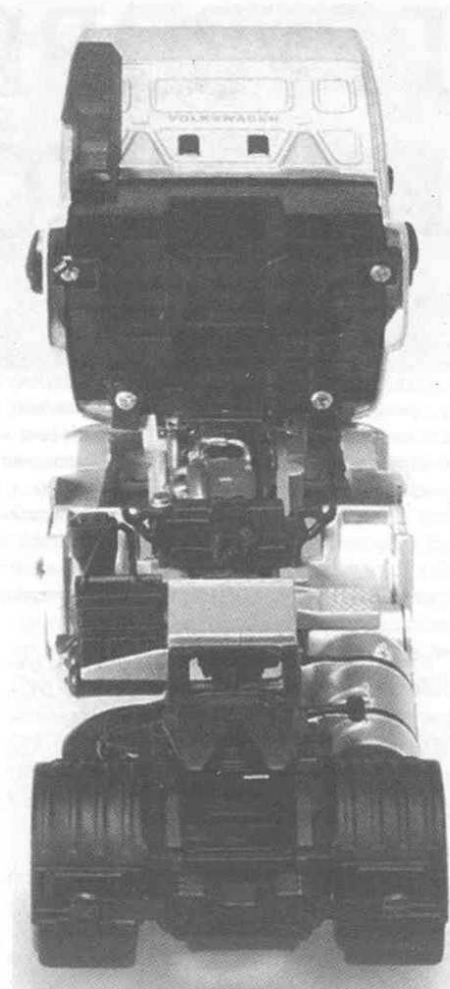
Безопасности машин серии «Созвездие» было уделено особое внимание. В процессе разработки грузовиков этой серии, проводились виртуальные и реальные испытания столкновения с препятствием на полигонах Германии и в Бразилии. В итоге можно сказать, что конструкция новой кабины обладает высоким уровнем поглощения энергии удара в случае столкновения грузовика, что защитит водителя.

План продаж, обнародованный Президентом «Volkswagen Truck and Bus» Роберто Кортесом (Roberto Cortes) звучит так: «Мы стремимся достичь 35%-ю долю на рынках, куда мы сейчас поставляем грузовики и автобусы. Для этого планируется увеличить производство с 38 000 машин, произведённых в 2005 г. до 50 000 в 2007 г.». Предприятие в г. Ресенде (150 км от Рио-де-Жанейро) значительно расширило свою производственную инфраструктуру для организации выпуска новых моделей грузовиков, уже с 2004 г. «Volkswagen» начал изготовление своих грузовых машин в г. Пуэбла (Мексика). Ещё один завод в Порт Элизабет (Южная Африка) начал сборку шасси для автобусов в конце сентября 2005 года, а со следующего начнёт собирать грузовики. В настоящее время подыскивается место для нового сборочного завода в Abu-Dabi, который будет снабжать ближневосточный рынок.

Однако самые большие в истории концерна «Volkswagen» грузовики производятся также и в Европе. И первые их партии тоже направлены в Бразилию... для раздачи покупателям новых «созвездий». Это не настоящие тягачи, а их уменьшенные в 43 раза копии, которые производит известная модельная фирма «Schuco». Следует отметить, что появление моделей одновременно с настоящим автомоби-

лем, производимым за океаном, тоже до этого не имело прецедентов. Представлять европейский оригинал и его масштабную модель одновременно – пожалуйста, сколько угодно примеров, но разработать и запустить модельки специально для премьеры автомобиля латиноамериканского филиала – нет, такого ещё не было! «Schuco» постаралась на славу – выбран самый тяжёлый представитель гаммы тягачей «Constellation» – «седельник» модели Volkswagen 19.320 Titan. Модель серебристого цвета имеет вставной тёмно-серый фальшрадиатор с огромной хромированной эмблемой «Volkswagen» и вставленные в такое же серое обрамление прозрачные имитации фар. Салон изготовлен из такой же тёмной серой пластмассы и выглядит достаточно правдоподобно. Стёкла кабины подогнаны прямо-таки идеально. Под откидывающейся вперёд кабиной – неплохо детализированный движок. Не менее тщательно воспроизведены топливный бак с креплением, воздушные ресиверы системы тормозов, другие подвешенные к раме агрегаты «Созвездия». Скрупулёзно выполнен задний ведущий мост и его подвеска. Шины с чётким рисунком протектора надеты на блестящие хромированные колёсные диски, причём передние колёса ещё снабжены защитными колпаками. В целом модель декорирована весьма дискретно – на передней панели нанесены индексы модели, на противосолнечной козырьке – надпись «Constellation», и всё. Поэтому модель выглядит очень элегантно и на снимке трудно трудно отличить его от настоящего тягача. К модели «седельника»лагается и трёхосный полуприцеп-фургон.

Как уже отмечено выше, первые партии моделей «Schuco» отправила в адрес «Volkswagen Caminhoes Ltda», однако следует ожидать, что эта ро-по своему эксклюзивная модель пополнит гамму продаваемых в Европе моделей из г. Furth – как-никак, в Бразилии для столь качественных автомоделей попросту ещё нет рынка, и «Schuco» в будущем наверняка предложит их и европейским коллекционерам.



Модель Volkswagen 19.320 Titan (Schuco)



Модель Volkswagen 19.320 Titan (Schuco)



ГРУЗОВИК ИЗ ЗАХОЛУСТЬЯ



Михаил СОКОЛОВ (г. Барнаул)
Фото и иллюстрации из архива автора

В 1960–1970-х гг. грузовой автотранспорт сибирских, азиатских да и некоторых сельскохозяйственных районов европейской части СССР кроме автомобилей ГАЗ и ЗИЛ (опуская дизельные) во многом состоял и из слегка напоминавших «полста-первые» тёмно-зелёных машин марки УралЗИС-355М (Урал-355М или УралАЗ). В своё время в некоторых автохозяйствах такие грузовики были на третьем, и даже на втором или первом местах по их количеству на предприятии. Но такое солидное положение эти машины занимали лишь в богом забытой российской (а также – казахской, таджикской, туркменской и т.д.) глубинке, в то время как в Москве, Ленинграде и других крупных городах они были редки и малоизвестны, а со временем и вовсе позабыты. Отсутствие же фактов, как известно, порождает лишь легенды, а недостаток информации – ошибки и нелепости, подчас уже поспешно воплощённые в масштабных моделях-копиях, оригиналы которых попросту не существовали. Думается, настало время вспомнить об этих незаслуженно забытых грузовиках, их реальных модификациях и расставить все точки над «i».

Создание УралЗИСа

Хотя на радиаторе всех прежних моделей уральского автозавода тоже стояла надпись «УралЗИС», фактически, как конструктивно, так и по номенклатуре для всех они всё равно оставались просто ЗИС-5, поэтому единственная модель, которая может безоговорочно и с полным правом называться «УралЗИС» — это УралЗИС-355М. Машина эта явилась результатом долгой и кропотливой работы по модернизации послевоенного ЗИС-5, изначально выпускавшегося на автозаводе в г. Миасс (подробнее о создании «355М» — см. статью Валерия Дмитриева «Последний потомок «трёхтонки», журнал «Комтранс» № 5 за 2003 г.).

Наряду с усовершенствованием всех систем и узлов «трёхтонки» создавалась и его новая внешность. Прототипы автомобиля, начиная с 1948 г. постепенно отходили от угловатых форм ЗИС-5, трансформируясь то в нечто похожее на чуть уменьшенный ЗИС-150, то слегка напоминая ГАЗ-51. Поначалу экспериментальные образцы именовались как «ЗИС-5 модернизированный», предпоследний же 3,5-тонный прототип уже получил свой конкретный индекс — УралЗИС-353. Уже изначально он имел V-образную облицовку радиатора, фары, полуотопленные в крылья (сами крылья формой почти повторяли «газовские»), а вот расположение фар, перемещённых дальше вверх и в стороны от центра машины, стало иным, и в довершение на автомобиле появилась деревометаллическая кабина собственной конструкции. Но для ускорения освоения машины в производстве было решено использовать для кабины уже готовые штампы из Горького. Из-за чего претерпели изменения и крылья. Удлинившись, они стали своеобразными, непохожими ни на что другое. Так же слегка изменились капот и облицовка радиатора. Вместо шин 34х7 дюймов были использованы покрышки 8,25-20, из-за чего предсерийные экземпляры комплектовались «газовскими» колёсными дисками (у стандартных «УралЗИСовских» дисков обод был более узким). Окончательно внешний вид УралЗИС-353, за исключением мелких нюансов, сформировался уже в начале 1954 г. Машина, вобрав всё лучшее, что было в ЗИС-5 (простоту, надёжность, проходимость) получила долгожданную отапливаемую кабину, увеличенную на 22 л.с. мощность двигателя, современные механизмы и красивую стильную внешность. 3360-миллиграммовый УралЗИС-353, имевший длину 6290 мм, ширину 2280 мм, высоту по кабине 2095 мм и базу 3824 мм с двигателем Урал-353А мощностью 95 л.с. развивал максимальную ско-

рость 75 км/ч и расходовал 24 л топлива на 100 км. Колея задних колёс осталась той же, как и у ЗИС-5 (1675 мм), а передних — увеличилась до 1611 мм. Почти параллельно был разработан и газогенераторный вариант — УралЗИС-354.

Увы, освоение серийного выпуска модели «353» на маломощном тогда заводе затянулось до осени 1958 г. За это время сходящий с конвейера уральский ЗИС-5 с деревянной кабиной тоже слегка об-

новлялся. В 1955 г. появились штампованные округлые крылья, через год увеличили мощность двигателя, что отразилось и в названии (УралЗИС-355), а с 1957 г. началось производство переходной модели УралЗИС-355В — того же ЗИС-5, но с новым 95-сильным мотором «353-го». В создавшейся ситуации Минавтопром посчитал неправильным производство модели с более ранним индексом, чем ранее выпускавшиеся, и УралЗИС-353 в серийном производстве был переименован в УралЗИС-355М. Из-за этой чехарды с названиями впоследствии возникла продолжающаяся и по сей день путаница. Поэтому ещё раз подчеркнём: модели УралЗИС-5, УралЗИС-355, УралЗИС-352 (газогенераторный) и УралЗИС-355В имели внешность ЗИС-5 и «в народе» всё равно назывались не иначе, как ЗИС-5. В противоположность им модель УралЗИС-353, переименованная в УралЗИС-355М и УралЗИС-354 (газогенераторный) комплектова-

лась новым красивым обтекаемым оперением и кабиной типа ГАЗ-51. К опытным разновидностям УралЗИС-355М относятся также полноприводный УралЗИС-381 (4x4) 1957 года и самосвал УралЗИС-358 1958 года. «Газген» УралЗИС-354 в серию тоже не пошёл, а был воплощён лишь в выставочных экземплярах 1954–1955 гг. сборки. На автомобилях отсутствовали горизонтальные жалюзи перед радиатором и стояли колёсные диски типа ГАЗ-51.

УралЗИС-355М, сохранённый на родном заводе в Миассе



Первоначально модель УралЗИС-355М создавалась как УралЗИС-353



Газогенераторный УралЗИС-354 образца 1955 г. Автомобиль серийно не выпускался



УралЗИС-355 из-за которого возникает столько недоразумений, по сути, чуть улучшенный ЗИС-5 1956—1958 г. выпуска



Опытный вездеход УралЗИС-381 с двигателем мощностью в 114 л.с. 1957. Фото из архива В. Дмитриева



«...«Урал» не «Урал», ЗИС не ЗИС, но машина великолепная, по любой грязи тянет, сколько ни нагрузишь, безотказная. А «движок» — сносу нет, даже если и захочешь, чтобы «застучал» — не «застучит». И действительно, чтобы «укатать» УралЗИС надо было очень постараться. К тому же, не смотря на довоенную основу, он по многим параметрам превзошел своих ровесников — ГАЗ-51 и ЗИС-150. Урал-

ЗИС-355М был динамичнее, выносливее, будучи меньше и легче, трудился наравне с ЗИС-150 и ЗИЛ-164, обладал гораздо лучшей проходимостью, а коэффициент тары (т.е. отношение вес/грузоподъемность) у него, единственного до 1964 г. отечественного карбюраторного серийного грузовика, был меньше единицы. И только количеством не мог он соперничать с «газонами» и ЗИЛами, выпускавшимися милли-

ЗИС-355М ценили именно в сельской местности. И это не удивительно. Ведь там, на бездорожье, во главу угла в первую очередь ставилась именно проходимость, которой, скажем, более распространенный ГАЗ-51 особо не отличался. С другой стороны, после не отапливаемой, скрипучей кабины УралЗИС-355, условия работы водителя стали несоизмеримо лучше. Это особенно чувствовалось в Сибири с её морозными зимами и недельными бурянами. В больших же городах с хорошими дорогами, преимущества УралЗИС-355М (весьма малочисленных там), напротив, были менее ощутимы, а недостатки — более заметны.

Несколько сельских водителей из разных мест независимо друг от друга свидетельствовали, что бывало, там, где не мог пройти и застревал даже полноценный, но менее мощный (на 25 л.с. меньше) вездеход ГАЗ-63, УралЗИС-355М не только проходил, но и умудрялся брать «63-й» на буксир. Более того, УралЗИС отлично справлялся с ролью седельного тягача и тянул при этом до девяти и более тонн! Кстати сказать, на состоявшемся в октябре 1960 г. первенстве СССР по автокроссу первое место в классе «ЗИЛ-164 — УралЗИС» занял

Начиная с 1956 г. опытные экземпляры УралЗИС-353, УралЗИС-358 и УралЗИС-381, как и все серийные УралЗИС-355М в заводском исполнении уже имели именно горизонтальные жалюзи радиатора. В сочетании с вертикальными ребрами облицовки радиатора они создавали эффект квадратной ре-



Опытный самосвал УралЗИС-358 с трёхсторонней разгрузкой, 1958. Фото из архива В. Дмитриева

шётки. «Ходили» автомобили на своих колёсных дисках, тоже «шестишпильчатых» и шестиоконных, но с окнами в виде «луковок». «Колёсный дискообмен» с «газонами» начался много позже в процессе их совместной эксплуатации в автохозяйствах.

Производство и эксплуатация

Судьба автомобиля УралЗИС-355М складывалась непросто. В апреле 1958 г., когда ещё только шла подготовка к его серийному производству, Совмин СССР уже принял решение о прекращении его выпуска (случай, пожалуй, единственный в своем роде!) и освоении трёхосных вездеходов Урал-375. УралЗИС-355М предполагалось собирать лишь в течение 1959 г. чтобы оправдать затраты на серийное производство. Однако грузовик продержался на конвейере ровно 7 лет (до октября 1965 г., дата окончания производства «октябрь 1963 г.» является распространённой ошибкой), и не в последнюю очередь благодаря тому, что сразу же получил высокую оценку у эксплуатационников. Его ценили за надёжность, выносливость, безотказность и отменную проходимость. Шофера отзывались о нём так:

онами. Из заводских ворот в Миассе за эти годы вышло всего 192 580 штук УралЗИС-355М и УралАЗ-355М. Если бы дело тогда решал спрос, то УралЗИС-355М вполне могли бы собирать большим «тиражом» ещё, по крайней мере, лет десять (как, например, тот же ГАЗ-51А), но, увы...

Но, даже не смотря на свою малочисленность автомобиль, действительно завоевал уважение в водительской среде. Подавляющее большинство тех, кому довелось работать на УралЗИС-355М, равно как и на других машинах той поры, и кто может объективно сравнивать, отзываются о нём очень хорошо. Рассчитанный на 3,5 тонны груза автомобиль без надрыва брал 5 и более тонн. Проходимость же его по непролазной грязи от перегрузки, как это ни странно, только улучшалась. Происходило это оттого, что развесовка по мостам у УралЗИС-355М (26% — на передние колёса, и 74% — на задние) вообще говоря, была чуть хуже, чем у ЗИС-5 (23,5% и 76,5% соответственно), но благодаря сверхнормативному грузу вновь приближалась к идеальной для грузовиков с колёсной схемой 4x2. Очень высоко Урал-

Серийный УралЗИС-355М, один из многих, поступивших в 1959 г. на Алтай



И по горному Чуйскому тракту, и по раскисшим сельским проселкам УралЗИС-355М легко возил 4-5 т и более



Калотная боковина первых выпусков с надписью «УралЗИС»; позднее она была изменена на «УралАЗ»



Все заводские экземпляры УралЗИС 355М комплектовались дверцами деревометаллической

именно УралЗИС-355М.

Естественно, были у машины недоработки и слабые стороны. На горных или ухабистых дорогах, где порой перегибало раму, не всегда достаточно эффективно работали гидравлические тормоза; бывало, что от перегрузок «срезало» шпильки колёс, и многие автомобили «ходили» на пяти и даже четырёх шпильках. Случалось, «летели» и карданные валы, при перегрузках также работавшие на пределе своей прочности. Изнашивались преждевременно крестовины и сателлиты дифференциала.

Всё дело в том, что при выпуске УралЗИС-355М имела место тенденция, общая для всех отечественных серийных машин — экземпляры первых лет выпуска страдали некоторыми «недугами», которые изживали уже в процессе серийного производства. Так было и с ГАЗ-53, и с ЗИЛ-130, качество которых поначалу вызывало много нареканий. Об этом сейчас мало кто помнит, так как затем они выпускались много лет уже доведёнными «до ума». А об УралЗИС-355М, ввиду его недолгого пребывания на конвейере, приходилось слышать различные, порой противоположные отзывы — от отрицательных о первых машинах с их «детскими болезнями», до хвалебных о последних. Как пример: из картеров двигателей автомобилей до 1961 г. выпуска при въезде их на поднимающиеся авторазгрузчики зачастую начинало вытекать масло. Недостаток этот вскоре устранили, но упоминание о нём осталось даже в специальной литературе тех лет.



«Родные» переднее колесо и крыло

К сожалению, уже с весны 1958 г. все конструкторские работы по дальнейшему улучшению УралЗИС-355М прекратили, дабы «не распылять людской потенциал» между ним и готовящимся к производству Урал-375, однако кое-какие коррективы в уже выпускавшуюся машину всё же вносили. С ноября 1959 г. вместо карданных валов с подшипниками скольжения стали устанавливать валы с шарнирами на игольчатых подшипниках. С апреля 1960 г. подвеску передних колёс стали комплектовать телескопическими амортизаторами, а с 1961 г. претерпел изменения и двигатель. Коренным образом улучшилось уплотнение заднего конца коленчатого вала, из-за которого при разгрузке на подъёмниках шоферам приходилось бегать с ведрами и подставлять их под машины, а система вентиляции картера стала герметичной. Такой более совершенный двигатель обозначался как Урал-353 (прежний имел индекс Урал-353А).

В 1961 г. аббревиатура «ЗИС» исчезает из названия машины. На табличке с номерами шасси и двигателя, закреплённой на правом лонжероне рамы, уже значится: Урал-355М, а на боковинах капота вместо «УралЗИС» появляется надпись «УралАЗ», что ещё более усугубляет трудности с точным обозначением машины. Как только не называли модель УралЗИС-355М «в народе», и УралЗИС, и УралАЗ, и просто ЗИС-355 (и даже ЗИЛ-355!), а позднее, чтобы как-то выделить его на фоне трёхосных «Уралов», шофера часто звали УралЗИС-355М «Ураль-

цем». В специальной литературе модель называли Урал-355М едва ли не чаще, чем УралЗИС-355М, однако последнее (а на деле — первое утвердившееся название серийного автомобиля) мне представляется самым точным и окончательным.

Внешне, за исключением надписей и колпаков ступиц колёс на машинах последних лет выпуска, которые стали ещё чуть больше выступать за плоскость колёс, автомобиль практически не менялся. Это связано с тем, что крепёжная (окантовочная) их часть делалась уже без углубления и подходила строго «заподлицо» к середине торцевой части колёсного диска.

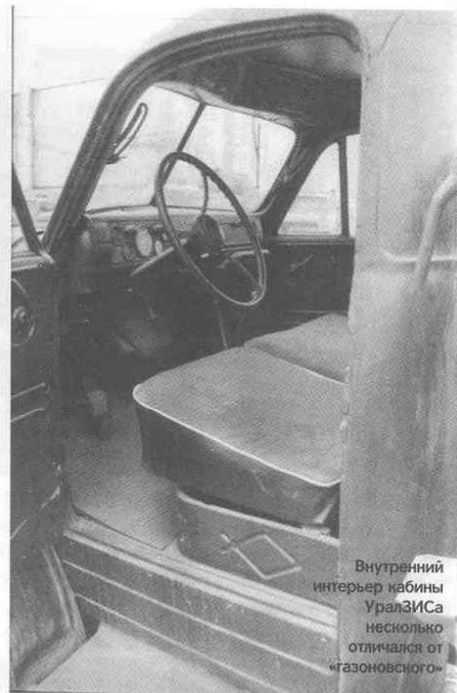
Модификации

Рассмотрим их поподробнее. Завод изготавливал УралЗИС-355М только в виде бортового грузовика в комплектации с тентом или без него, либо в виде шасси без кузова. Лишь очень небольшая часть машин силами заводского деревообрабатывающего производства шла потребителям в виде фургонов.

«Официальные» модификации, самыми распространёнными из которых стали автоцистерны для перевозки горючего и молока, базировались на УралЗИС-355М, поставлявшихся как шасси.

С 1958 г. Еманжелинский механический завод (Челябинская область) монтировал на шасси УралЗИС-355М цистерны АЦМ-2,6 для перевозки и краткосрочного хранения 2600 л бензина, керосина, лигроина или дизельного топлива. Калиброванная цистерна эллиптической формы, типа 799, состояла из трёх обечаек и двух днищ, дополнялась двумя кольцами жёсткости снаружи и волнорезами внутри, и опиралась на три поперечных опоры, прикреплённых к раме автомобиля. Оборудование цистерны состояло из наливной цилиндрической вертикальной горловины, указателя уровня жидкости, смотрового окна, воздухоотводящего устройства, механического центробежного насоса СЦЛ, боковых продольных ящиков для хранения рукавов с двумя стремянками на их концах, а также продольных поручней на самой цистерне. Заполнение и опорожнение цистерны могло производиться как самотёком, так и при помощи насоса. Общий вес без нагрузки равнялся 4050 кг.

Вскоре к производству таких цистерн подключились: Уральский механический завод (г. Уральск, Казахстан), с 1963 г. завод «Андижанирмаш» (Узбекистан), а с 1964 г. и Новотроицкий завод торгового



Внутренний интерьер кабины УралЗИСа несколько отличался от «газовского»

В процессе эксплуатации борта кузова часто наращивали, но сам он здесь ещё в первоизданном виде, как и 110-литровый бензобак



Бензовоз АЦМ-2,6-355М встречался на алтайских дорогах довольно часто. 1972



Молоковоз АЦПТ-2,2 в действии. Алтайский край. 1965



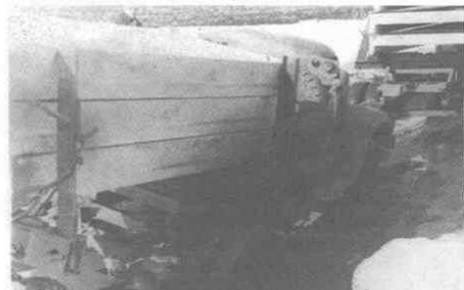


Кадр из фильма «Джентльмены удачи». Бывший АЦПТ, снятый где-то под Чимкентом в 1970 г.

машиностроения (Киргизия), изготовивший последние такие цистерны уже в начале 1966 г.

Цистерны киргизского производства имели обозначение **АЦ-2,6** и габаритами несколько отличались от прочих: они были короче (общая длина машины 6100 мм против 6290 мм) и шире (2150 мм против 2126 мм). Кроме цистерн этого типа на УралЗИС-355М изредка встречались цистерны от автомобилей ЗИС-150 и ЗИЛ-164. Как удалось установить, один экземпляр АЦ-2,6-355М (неизвестно, правда, насколько аутентичный) имеется в мосфильмовском гараже, но владельцы находятся в неведении относительно машины и даже не знают её названия.

Кроме бензовозов значительное распространение получили и цистерны для перевозки молока **АЦПТ-2,2 (АЦМ-23)** того же Новотроицкого завода, имевшие двухсекционную цистерну цилиндрической формы с двумя верхними наливными горловинами. АЦПТ-2,2 была рассчитана на 2200±50 л, АЦМ-23 — на 2300 л. Габаритные размеры этих цистерн так же отличались от базовой модели. Более короткие (6100 мм) и узкие (2150 мм) по сравнению с бортовыми (но шире, чем АЦМ-2,6), они из-за



Лесовоз УралЗИС-355М на строительстве моста. Таковы были типичные условия его работы. г. Павловск. 1970



димости, устанавливались дополнительные фляги с молоком (до 16 шт.), посредством чего увеличивалась грузоподъёмность. Эти цистерны являлись наиболее яркими модификациями УралЗИС-355М. Имея двухцветную жёлто-красную окраску: крылья, боковины капота и нижняя часть кабины (от верхнего уровня капотных боковин и ниже) были красного цвета, а облицовка радиатора, капот, верх кабины и цистерна — жёлтого. По бокам цистерны (не всегда) имели надпись «Молоко» красного цвета.

По цветовой гамме с этими цистернами могли тягаться лишь яркие жёлтые бортовые УралЗИС-355М с красным верхом капота, небольшие партии которых эксплуатировались в своё время в московских аэропортах. Остальные представители этих автомобилей довольствовались стандартным тёмно-зелёным цветом оттенка морской волны (эмаль НС-507), либо оттенками синего и голубого (в основном — в Средней Азии). Кстати, в известном кинофильме «Джентльмены удачи» в эпизоде побега из мест заключения заснят именно бывший молоковоз на базе УралЗИС-355М, уже «выдавший виды», без жалюзи, с «газовскими» колёсными дисками, перекрашенный, с налёванной надписью «цемент», и видимо использовавшийся уже для этой цели.

Кроме этих цистерн существовали и другие, выпущенные небольшими партиями. Это ассенизационные **АНМ-355М**, одна из которых, по-видимому, исправно служила и благополучно дожила до 2003 г. в г. Искитим (Новосибирская обл.). Некоторое распространение в Литве получили цистерны-аммиаковозы на базе УралЗИС-355М, использовавшиеся для перевозки аммиачной воды. Эти цистерны имели эллиптическое сечение, были конструктивно схожи с АЦ-2,6 и выпускались в 1963—1965 гг.

На этом, к сожалению, заканчивается список официальных, т.е. встречающихся в литературе, модификаций УралЗИС-355М. Остальные, даже самые распространённые его раз-

конфигурации цистерны были несколько выше (2335 мм по крышкам горловин). Вес их без груза составлял 3715 кг.

Специальное оборудование состояло из устройства для заполнения секций молоком путём создания в них вакуума через впускной трубопровод работающего двигателя. По бокам цистерны располагались столешницы (полки) с поручнями на которые, при необходимости, устанавливались дополнительные фляги с молоком (до 16 шт.), посредством чего увеличивалась грузоподъёмность. Эти цистерны являлись наи-

новидности, были созданы уже в процессе эксплуатации различными автохозяйствами или какими-то иными предприятиями.

Наиболее многочисленными из них являлись лесовозы с полуприцепами-ропусками и седельные тягачи с бортовыми полуприцепами.

Описание лесовозной модификации УралЗИС-355М с коником в принципе тоже встречалось в справочной литературе тех лет. Разновидность эта, естественно, отличалась от базовой модели тоже лишь габаритами и весом: при такой же длине он имел ширину и высоту (по конику) 2450 и 2330 мм соответственно. Вес в снаряжённом состоянии составлял 3250 кг. Однако точной информации о централизованном изготовлении этих лесовозов мне найти пока что не удалось. Вероятнее всего их по мере надобности оборудовали на тех или иных авторемзаводах или в автохозяйствах, благо переоборудование для этого требовалось минимальное:



Лесовоз УралЗИС-355М. Алтайский край. 1964

убрать кузов, установить коник (с платформой или без) и защиту задней стенки кабины (последнее, и то не всегда). В Алтайском крае, например, где такие машины были востребованы довольно сильно, их изготавливали в самих автохозяйствах, причём далеко не всегда кузов убирался полностью: достаточно было снять боковые и задний борта, а коник прикрепить к платформе кузова. Интересно, что использовали они далеко не только по прямому назначению, а по необходимости перевозили и трубы, и железобетонные плиты (!), и прочие длинные грузы по любому бездорожью.

Не менее распространёнными являлись седельные тягачи УралЗИС-355М с бортовыми полуприцепами. Это был наиболее простой путь увеличения грузоподъёмности автомобиля, который, между прочим, согласно даже официальным данным мог буксировать прицеп полной массой 5 т, ну а в этом случае масса полуприцепа, практически, доходила до 8-9 т. Путём такого нехитрого преобразования многие автохозяйства Оренбургской, Омской, Новосибирской областей, Алтайского края и Казахстана получали ощутимую прибыль. Этим и объясняется популярность такой «народной» модификации. Седельные устройства устанавливались чаще самодельные, либо от тягачей ГАЗ или ЗИЛ, полуприцепы тоже изготавливались преимущественно силами самих автотранспортных предприятий из узлов списанных машин. Кроме бортовых полуприцепов в паре с УралЗИС-355М использовались полуприцепы с высокими бортами для перевозки объёмных грузов, полуприцепы-контейнеровозы (шедшие к ГАЗ-51П) и даже цистерны двойной ёмкости. Так, в Алма-Атинской автобазе № 12 водитель В. Шаповалов в начале 1960-х гг. соорудил к своему УралЗИС-355М и успешно эксплуатировал полуприцеп-цистерну, собранную из двух обычных цистерн, грузоподъёмностью до 5 т.

Слабым местом таких тягачей являлись тормоза с гидроприводом, поэтому иногда на таких машинах отмечались случаи замены их на пневматическую тормозную систему совместно с силовым аг-

регатом ЗИЛ-120.

В 1965 г. в НИИАТе была разработана весьма оригинальная конструкция, позволявшая с помощью устройства в виде гибких оболочек из обычной бортовой машины сделать самосвал. Базовым автомобилем для этой разработки послужил УралЗИС-355М. Выхлопные газы, поступая в гибкие ёмкости под кузовом, расширяли их и опрокидывали кузов на бок. Идея эта по ряду причин не получила широкого распространения, однако кое-где встречались такие импровизированные самосвалы, и чаще всего сделанные именно из УралЗИС-355М, поскольку полноценных самосвалов на его шасси, к сожалению, не выпускали.

В конце 1960-х гг. в Новосибирской автоколонне № 1233 несколько бортовых УралЗИС-355М переоборудовали в контейнеровозы путем установки на них гидрокранов типа 3040. Для этого двигатели машин в сборе с КПП и сцеплением заменили на агрегаты ЗИЛ-164 с последующим изменением конструкции карданного вала. Эксплуатация этих машин была долгой и весьма успешной.

Во многих городах, чаще на пищевых предприятиях, использовались фургоны различных форм и объёмов на шасси УралЗИС-355М, как правило, с деревянным каркасом, обитым стальным листом.

Кроме мелкосерийных имели место и модификации, существовавшие в штучных или единичных экземплярах. Так, Алма-Атинским ремонтно-сборочным заводом в 1960 г. на шасси УралЗИС-355М был сконструирован автобус вагонной компоновки с вынесенным вперед рулевым управлением и дистанционным переключением КПП. Автобус имел 28 мест для сидения и общую вместимость 40 чел. В

Автоподъёмник автоколонны № 1245.
Барнаул, 1970-е гг.



автобазах отслужившие машины иногда использовались в качестве «тяги-толкаев» и подъёмников для ремонта ходовых единиц. В Краснодарском крае на шасси УралЗИС-355М создали автокормовоз, а в дорожных организациях можно было иной раз увидеть смонтированные на них компрессорные установки. И этот список можно продолжить...

Необходимо однако, недвусмысленно и четко подчеркнуть, что на базе УралЗИС-355М никогда не было ни пожарных автомобилей (к сожалению, но это так), ни поливомоечных машин ПМ-10, ни топливных цистерн цилиндрической формы, ни почтовых фургонов. Поэтому все появившиеся недавно на свет масштабные модели этих, якобы, модификаций, не более чем фантазии на тему... Единственный существовавший экземпляр пожарного АЦУ-62 был создан на базе ЗИЛ-164, ПМ тоже базировались только на ЗИЛах, так что к УралЗИСу эти спецмашины не имеют никакого отношения. Ну а в цистернах мастерская «АЛФ» из Николаева просто запуталась: бензовоз АЦМ-2,6-355М никогда не обозначался как АЦ-4 (это всего лишь опечатка в одном из справочников), а под маркой АЦ-2,6 у них предлагается молоковоз АЦПТ-2,2, только почему-то серой и явно не пищевой окраски (видимо навеянной «Джентльменами удачи»), что также не соответствует исторической правде. И даже подлинность саратовских бортовых моделей-копий нехарактерных цветов, или с «мигалками» тоже, как го-

ворится, «под большим вопросом», поскольку достоверная информация об их реальном существовании полностью отсутствует.

Подводя черту

В общем, так уж получилось, что ни география распространения, ни область применения, никоим образом не способствовали широкой известности немногочисленного УралЗИС-355М. Да и на заводе во время выпуска этой модели к ней относились как к пройденному этапу, что, в общем-то, объяснимо — все уже знали, что это последний вариант «трёхтонки», и гораздо больше были заняты и озабочены освоением нового семейства трёхосных «Уралов».

Даже в кино мы почти не увидим УралЗИС-355М, ведь мало кто выезжал на натурные съёмки в Сибирь или Среднюю Азию. Исключение составили лишь фильмы: «Алёнка» (1960 г., цветной, показаны бортовые); «Живёт такой парень» (1964 г., ч/б, показаны лесовоз и бензовоз); «Суровые километры» (1969 г., ч/б — бортовой); и «Джентльмены удачи» (1971 г., цветной — бывший молоковоз). Стоит ли удивляться, что со временем машину просто забыли, причём забыли так основательно, что даже в журнале «Автомобильный транспорт» (№ 9 за 1999 г.) умудрились написать, что «...Урал-355М, — это УралЗИС-355, но только с центробежным масляным фильтром, грузоподъемностью 3 т, и мощностью в 85 л.с.»! Читать такое и смешно, и грустно...

На сегодняшний день по самым «нескромным» подсчётам на всей территории бывшего СССР уцелело не более 10 экз. этой машины, причём из них только два сохранились в виде модификаций.

Ну а по-настоящему дорог и любим этот грузовик остался в основном для тех, кому довелось поработать на нём, кто согревался в кабине занесенной снегом по самую крышу машины, кто тянул по ужаснейшим раскисшим дорогам непосильный груз, вдвое превышающий номинальный, кто трудился на нём по 20 и даже по 30 лет, самостоятельно разыскивая запчасти, несмотря на все угрозы (и выговоры!) начальства о недопустимости работы на таком «старье» и о его срочном списании. И пусть статья эта послужит хотя бы малой данью уважения этим людям, а также всем тем, чьим трудом и идеями создавался такой замечательный для своего времени, но незаслуженно преданный забвению, автомобиль.

Уважаемые читатели! Автор собирает материал для книги об этих автомобилях. Если у вас имеются фотогра-

Контейнеровоз с гидрокраном 3040 из Новосибирска



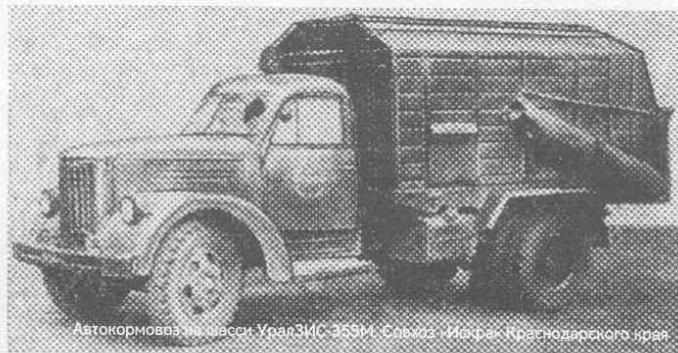
фии с УралЗИС-355М или его модификациями, или вам есть что добавить и рассказать, убедительная просьба откликнуться.

тел. (8) 913-226-40-40; или 656055, А/Я 3606, Михаилу Соколову.

Фургон для хлебобулочных изделий из барнаульской автоколонны № 1247. 1984



Алма-Атинский автобус на базе УралЗИС-355М, 1960



Автокормовоз на базе УралЗИС-355М. Сельхоз. Машино. Краснодарского края



И в 1980-х гг. изрядно переделанные попадались они на дорогах. Кабина от ГАЗ-51А, «неродной» бензовоз.

Автомобили 1982 года – Renault 9, Opel Ascona и Volkswagen Polo



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



Renault 9

В 1981 г. первое место в европейском конкурсе «Автомобиль 1982 года» занял с 335 баллами небольшой французский седан Renault 9, унифицированный по шасси с Renault 14 (среди особенностей – независимая подвеска всех колёс).

В борьбе за снижение коэффициента лобового сопротивления применены утопленные дверные ручки. Двигатель оборудован системой бесконтактного зажигания.

В 1982 г. Renault 9 начал производиться в США под названием Alliance (Альянс) и продаваться через дилерскую сеть American Motors (у которой 46,4% капитала принадлежало Renault). Это позволило ему также стать автомобилем года в США (этот автомобиль стал верным соратником Джеймса Бонда в одном из фильмов этой серии).

Renault 9 оказался столь удачной и простой моделью, что его производство ещё долгое время продолжалось в Турции и Аргентине.

Масштабные модели Renault 9:



Renault 9 1982 Norev 10916



Renault 9 Alliance cabriolet 1985 KIT Original Miniatures OMK072
Renault 9 Alliance coupe Millesime 1985 KIT



Original Miniatures OMK106
Renault 9 Alliance coupe Millesime 1985
Original Miniatures 106

Opel Ascona

Второе место в европейском конкурсе «Автомобиль 1982 года» с 304 баллами занял немецкий Opel Ascona.

Впервые Opel Ascona появилась в 1970 г, заняв промежуточное положение между Opel Kadett и Opel Rekord. Машина оснащалась 4-цилиндровыми двигателями в 1,2–1,9 л мощностью 60–90 л.с.

В 1975 г. Opel Ascona подверглась серьёзной модернизации, а в 1981 г. получила передний привод. Эта модернизированная переднеприводная версия и получила второе место в европейском конкурсе 1982 г.

Двигатели оборудованы гидравлическими толкателями клапанов. Они делали ненужной регулировку зазоров в распределительном механизме и способствовали снижению шумности работы двигателя. Коробка передач четырёхступенчатая (возможна установка автоматической трансмиссии). В борьбе за снижение коэффициента лобового сопротивления (до 0,39) применены утопленные водосточные желоба, а также уменьшающий поток воздуха под машиной спойлер.

Специальная модификация Opel Ascona для ралли (Ascona 400) была оснащена четырёхклапанным двигателем (4 цилиндра, 2420 см³) мощностью 256 л.с. Масса машины – 1060 кг. Скорость – 200 км/ч. Время разгона до 100 км/ч – 7,6 с.

В 1988 г. Opel Ascona сменила однотипную машину, получившая новое имя Opel Vectra.

Масштабные модели Opel Ascona:



Opel Ascona 400 #10 Rally Monte Carlo 1982 «Bastos Colsou» Vitesse 98070

Opel Ascona 400 #2 Rally Monte Carlo Winner 1982 Rohrl Vitesse 009



Opel Ascona 400 #21 Rally Tour de Corse 1982 «BP» Clarr Vitesse 021

Opel Ascona 400 #3 Rally San Remo 1982 «Rothmans» Vitesse 98157



Opel Ascona 400 #4 Rally San Marino 1982 «Denim» Vitesse 99005

Opel Ascona 400 1980 white Vitesse Classic cars VCC064

Opel Ascona 400 1981 Glamour GLP49

Opel Ascona 400 Rally Monte Carlo 1981 «Venere» Kullan Racing 43 RK084

Opel Ascona 400 Rally Monte Carlo 1982 «Bastos» G.Colsoul Vitesse rally classic V98070

Opel Ascona 400 Rally Monte Carlo 1982 «Redhmans» J.Kleint Vitesse rally classic V058B

Opel Ascona 400 Rally Monte Carlo 1982 «Redhmans» Starter KITS ST0055

Opel Ascona 400 Rally Monte Carlo 1982 «Redhmans» W.Rohrl 1st Vitesse rally classic V058A

Opel Ascona 400 Rally Monte Carlo 1982 Rohrl Tron KITS TR0082

Opel Ascona 400 Rally Monte Carlo 1982 Ufficiale Camp. del Mondo Racing KIT R.K.060



Opel Ascona 400 Rally Monte Carlo Winner 1982 "Redhmans" W.Rohrl Vitesse rallye Monte Carlo winners SMC009

Opel Ascona 400 Rally San Remo - Bandama - Rally Safari 1982 Ufficiale Racing KIT R.K.060A

Opel Ascona 400 Rally San Remo 1981 Conrero Tony KIT Tron KITs TRK105



Opel Ascona 400 Rally San Remo 1982 "Rothmans" W.Rohrl Vitesse 98157

Opel Ascona 400 roadcar 1980-82 grey metallic Vitesse V057B

Opel Ascona 400 roadcar 1980-82 red Vitesse V057C

Opel Ascona 400 roadcar 1980-82 silver met Vitesse V057A

Opel Ascona 400 Tour de Corse 1982 "BP" S.Clarr Vitesse SKC021

Opel Ascona 400 Ufficiale Italia Costa Brava - Lana 1982 Camp. Europeo Esaur. Racing KIT R.K.061A

Opel Ascona 400 Ufficiale Italia Rally Lana - Rally San Remo 1981 Tony Camp. Italiano Esaur. Racing KIT R.K.061

Opel Ascona 400 Ufficiale Rally Monte Carlo 1982 CAMP. Del Mondo Racing 43 RK060

Opel Ascona 400 Ufficiale Rally San Remo - Rally Bandama - Rally Safari 1982 Racing 43 RK060A



Opel Ascona 400 Vitesse 99064

Opel Ascona 5-doors hatchbak silver gray met Gama 1141



Opel Ascona B amber-ochre Schuco 03292



Opel Ascona B signal blue Schuco 03291



Opel Ascona B taxi ivory Schuco 03293

Opel Ascona Rally San Remo 1982 "Denim" ArKentis Skid Rally Classic 99005

Opel Ascona Gr.2 1981 Publmmo Jemppy JE0060

Opel Ascona hatchbak fire Gama 1172

Opel Ascona hatchbak Notarzt Gama 1171

Opel Ascona hatchbak Polizei Gama 1170

Opel Ascona Irmischer RAC Rally 1973 KIT Mini Racing MRK310

Opel Ascona orange 1/43MB Dinky Toys 011543

Opel Ascona Rally Monte Carlo 1980 «Opel Team» J.Kleint Vitesse VL174A

Opel Ascona Rally San Marino 1982 «Denim» ArKentis/Javeris Vitesse SKC005

Opel Ascona Rally San Remo 1981 «Conrero» «Tony» Fassina Vitesse VL184

Opel Ascona Rally San Remo 1981 «Publmmo» «Tchine»/Thimonier Vitesse VL194

Opel Ascona Rally Swedish Winner 1980 «Opel Team» A.Kullang Vitesse VL174B

Opel Ascona sedan Gama 1140

Opel Ascona sedan white with stripes Sun Star Vitesse 30100

Volkswagen Polo

Третье место в европейском конкурсе «Автомобиль 1982 года» с 252 баллами занял немецкий Volkswagen Polo.

Впервые трёхдверный переднеприводный Volkswagen Polo, аналогичный по конструкции Audi 50 и предлагавшийся с двигателями рабочим объёмом 895–1272 см³, был представлен в начале 1975 г. Недорогой и практичный Volkswagen Polo стал также популярен, как и его «старший брат» Volkswagen Golf. На базе Volkswagen Polo был создан седан Volkswagen Derby.

Второе поколение Volkswagen Polo было представлено во Франкфурте в 1981 г. Эта машина и заняла третье место в европейском конкурсе 1982 г. Среди особенностей — независимая подвеска всех колёс. В борьбе за снижение коэффициента лобового сопротивления применён спойлер, уменьшающий поток воздуха под машиной.

А вот как одной фразой охарактеризовал Volkswagen Polo английский автомобильный журнал Autocar and Motor: «Всё ещё может многое дать владельцу».

В августе 1991 г. выпущена новая версия.

Третье поколение Volkswagen Polo производится с 1994 г. Кузова — 3- и 5-дверный хэтчбек, седан (Polo Classic) и 5-дверный универсал (Polo Variant). Двигатели — бензиновые и дизельные 4-цилиндровые рабочим объёмом 1,0–1,9 л мощностью 50–101 л.с.

Масштабные модели Volkswagen Polo:



Volkswagen Polo 1974 red Minichamps 430050500

Volkswagen Polo 1974 yellow Minichamps 430050501



Volkswagen Polo 1991 Schabak 1001

Volkswagen Polo 1991 Schabak 1000

Volkswagen Polo 1994 Schabak 1003



Volkswagen Polo Corgi 302



Volkswagen Polo Corgi 303

Volkswagen Polo 2-doors 1994 "Deutsche Post AG" Herpa Metal HP83581

Volkswagen Polo Coupe 2-series 1991 black Schabak 1001

Volkswagen Polo Harlequin Schabak 1003H

Volkswagen Polo Schabak 2003

Volkswagen Polo Super 1600 Gaban Saison 2003 CB Com CBCK717

«РУТА» – «ГАЗель» по УКРАИНСКИ



СПВ-15 с металлической крышей

Бум маршрутных перевозок не угасает. Привыкшие к этому быстрому и компактному транспорту пассажиры порой пропускают большие автобусы, чтобы потом нагнать упущенное время, совершая поездку в небольших микроавтобусах. На первый взгляд типичного городского обывателя из Украины основным транспортом для маршрутных перевозок является «ГАЗель». Более внимательные найдут разницу между типичным представителем Горьковского автозавода и необычным микроавтобусом с внешностью «ГАЗели». Оказывается, горьковских «маршруток» не так уж и много, куда больше этих странных микроавтобусов непонятного происхождения. А восточные и южные регионы Украины и вовсе буквально напичканы этим транспортом. Так что же это за необычные машины, кто их собирает?



СПВ-33021.01-15



Модернизированная СПВ-33021.01-15



Санитарный автомобиль «Севастополь»



Санитарный автомобиль

Сегодня мало кто знает, что примерно третья часть всех микроавтобусов, эксплуатирующихся в Украине изготовлена в маленьком городке Часов-Яр, который расположен в северо-восточной части Донецкой области.

История ОАО «Часово-Ярский ремонтный завод», где более десяти лет производится «маршрутки», спецавтомобили, а в последнее время и фургоны, не только богата, но и разнообразна. Судьба предприятия образованного ещё в 1958 г. и до настоящего времени неразрывно связана с ремонтом, эксплуатацией, а также с изготовлением автотранспортных средств. За это время коллектив предприятия накопил достаточно богатый опыт работы в этой области. Поначалу авторемонтному заводу приходилось сталкиваться с капитальным ремонтом автомобилей марок ГАЗ и ЗИЛ, затем выпускать специальные машины на шасси моделей Ульяновского автозавода, прежде всего для нужд скорой медицинской помощи, спасателей и пожарных. Часово-Ярцами, одними из первых в Украине, был освоен выпуск вахтовых автомобилей для эксплуатации в различных отраслях народного хозяйства. Даже, несмотря на всеобщий кризис, постигший автомобилестроение Украины в 1990-х гг., Часово-Ярский ремонтный завод не только сохранил своё производство, но даже увеличил объёмы и расширил номенклатуру выпускаемой техники. Начиная с середины 1990-х гг. основной продукцией завода стало изготовление микроавтобусов на шасси ГАЗ-33021 «ГАЗель» поставляемых с Горьковского автозавода.

Так, ещё в 1995 г. на шасси «ГАЗели» был впервые создан микроавтобус СПВ-33021.01-15 на 14 посадочных мест. Его кузов оригинальной конструкции представлял собой сварной каркас из труб прямоугольного сечения, обшитый снаружи стальными панелями. Выпуская эту модель, конструкторский коллектив предприятия внедрял на заводе новое оборудование по изготовлению пластиковых элементов кузова, которые по сравнению с металлическими выглядели куда более привлекательно. Через несколько лет эта модель была модернизирована. И хотя своего названия автомобиль не поменял, внешне он сильно преобразился. Новая с плавными обводами крыши, имеющая пластиковые элементы настолько подходит этому микроавтобусу, что модель с цельнометаллической конструкцией кузова выглядят очень архаично. Кстати, широкое применение пластмассы является одним из отличительных признаков донецкой модели — её мало встретишь на других пассажирских «ГАЗелях». Из пластмассы выполнены задняя и передняя часть крыши, задний бампер со встроенными фонарями, боковые накладные колёсных арок. Каркасный принцип построения автомобиля существенно повысил жёсткость кузова, обеспечил высокий уровень пассивной безопасности и при необходимости позволяет быстро внести изменения в его конструкцию. Теперь все машины соответствуют правилам и ГОСТам, устанавливающим требования к конструкции микроавтобусов.

Большая площадь остекления и немалая внут-



Александр ГОВОРУХА,
г. Николаев, Украина



СПВ-3302-15

ренняя высота салона (1,77 м) создают дополнительные удобства пассажирам. Входить и выходить из машины, можно практически не нагибаясь, держась за два удобных поручня. Специально для покупателей на выбор предлагается второй вариант автомобиля, несколько дешевле, без маршрутного знака в передней части крыши. Кроме пассажирской техники заводом с использованием технологий «маршрутки» были разработаны спецавтомобили для МВД, скорой помощи, горноспасателей, горгаза и тепловодоснабжения. По желанию заказчика предприятие разрабатывает и изготавливает вахтовые автобусы на любом шасси.

Следующим шагом в развитии предприятия стал август 2002 г., когда была выпущена новая модель СПВ-33021.01-16, отличающаяся от предыдущей, «пятнадцатой», более просторным кузовом с увеличенной внутренней высотой (1,91 м). Это позволило перевозить, кроме тринадцати сидячих пассажиров, ещё троих стоя (всего шестнадцать чел.). Для улучшения вентиляции в жаркое время над основными боковыми окнами дополнительно установлены раздвижные форточки. Более удобной стала планировка салона. Данная модель на начало XXI в. являлась единственной в категории № 2 (до 22 пассажиров и массой до 5 т) в Украине, которая полностью сертифицирована и может пере-



СПВ-33021.01-16





Рута А-048.0



возить стоячих пассажиров. Нужно отметить, что обе модели маршруток (СПВ-33021.01-15 и СПВ-33021.01-16) успешно прошли всю программу сертификационных испытаний в лабораториях ГосавтотрансНИИпроект (г. Киев).

Новинкой предприятия в 2003 г. стал промтоварный изотермический грузопассажирский фургон, получивший название Рута-15.5. С этого года все автомобили предприятия получили собственное имя — «Рута». Новый автофургон выполнен на удлиненном шасси ГАЗ-33021 и предназначен для перевозки различных грузов. Кузов фургона, как и в «маршрутках», сделан цельнометаллическим и имеет каркасную конструкцию. Он состоит из основания, боковых стенок, крыши и распашных дв-



Рута-17. Днепропетровск



Рута-17. Днепропетровск



Рута-17



Рута-17

рей с запорными механизмами. В качестве материала крыши и задней стенки используется полиэфирная смола, армированная стекловолокном. Основа пола представляет собой каркасную конструкцию из труб прямоугольного сечения. Настил представляет собой сэндвич-панель, выполненную в виде сотовой конструкции с применением стеклопластиковых композиций с антискользким покрытием. Машина имеет распашные двери: заднюю двухстворчатую и одинарную боковую. Двери снабжены накладными фиксаторами, стопорящими их в открытом положении. Навеска дверей выполнена накладными петлями. Внутренняя обшивка фургона выполнена из оцинкованной стали, АБС-пластика и ламинированной фанеры. Предусмотрены места для установки элементов фиксации и крепления груза. Использование стеклопластиковых и сэндвич-панелей позволило значительно снизить собственный вес фургона. Боковые стенки имеют минимальный прогиб, что позволяет наиболее рационально заполнять полезный внутренний объем кузова, составляющий 15,5 м³ (что и отражено в названии автомобиля). Внутренние габариты грузового отсека — 4260x1920x1900 мм. Традиционная низкая стоимость автомобилей Часово-Ярского авторемонтного завода позволила и этой новинке успешно закрепиться на внутреннем рынке.

Весна следующего 2004 г. так же преподнесла сюрпризы — из ворот ОАО «Часово-Ярский ремонтный завод» вышел новый необычный микроавтобус. Хотя так назвать его можно лишь с большой натяжкой. Автомобиль спроектировали на базе изотермического фургона Рута-15.5. Во внешнем облике микроавтобуса угадываются его угловатые формы кузова. Удлиненное шасси ГАЗ-33021 имеет слабоватый мотор Заволжского моторного завода, но, тем не менее, машина получила удачной. Уже позади испытания и сертификация на украинском рынке. Кузов микроавтобуса цельнометаллический и имеет каркасную конструкцию. Он состоит из основания, боковых стенок, крыши и распашных дверей с запорными механизмами. В качестве материала крыши и задней стенки используется армированная стекловолокном полиэфирная смола. Основа пола представляет собой каркасную конструкцию из труб прямоугольного сечения. В салоне, как уже давно заведено на предприятии, кроме 16-ти сидячих мест предусмотрены поручни для поездки стоя. Машина имеет боковую одностворчатую дверь для входа в пассажирский салон и двухстворчатую заднюю, для



Фургон Рута-15.5

погрузки багажа. На этот автомобиль представители завода возлагают особые надежды. В то время как предыдущие модели будут выпускаться только по предварительным заказам, новая модель СПВ-17 или Рута-17 уже вовсю сходит с конвейера предприятия, которое модернизировало под выпуск этого микроавтобуса свои сборочные цеха.

Тем не менее, новинка сразу появилась на дорогах украинской столицы. Машина с успехом осуществляет функцию междугороднего маршрутного такси, соединив Киев с другими областными центрами. Да и отзывы водителей об этом автомобиле достаточно лестные. Ведь только представьте, какое количество груза можно перевезти в проходах, где по замыслу конструкторов находятся стоячие места.

Через год в 2005 г. появляется ещё одна новая модель. Новый микроавтобус стал симбиозом модели десятилетней давности Рута-15 и гиганта Рута-17. В результате на стандартном шасси «ГАЗели» появился укороченный 13-местный микроавтобус, который получил название «Рута» А-048.0. Кроме того, высокий кузов этого микроавтобуса предусматривает и перевозку трёх стоячих пассажиров. Для удобства их поездки в салоне предусмотрены поручни. Сертификация этой модели в Украине немного отразилась на названии Руты-17, которой было присвоено название «Рута» А-048.2.



Рута-17 (Рута А-048.2)



Рута-17 (Рута А-048.2). Днепропетровск

БЕЛОРУССКИЙ «УРАГАН»



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

Широкоизвестная модель МАЗ-7310 производства «Электон» выглядит весьма эффектно и благодаря приемлемой цене и неплохом сходстве с оригиналом пользуется заслуженным авторитетом у коллекционеров масштабных моделей-копий отечественных грузовиков. Более того, при некотором навыке работы с инструментами её несложно превратить в одну из многочисленных модификаций и тогда могучий четырёхосный вездеход превращается в самоходную пусковую установку оперативно-тактических ракет, реактивную систему залпового огня или «работягу» автопоезд-трубоплетевоз с грузом труб для очередного газопровода. Таким конверсиям способствует и довольно большое семейство настоящих машин-прототипов. Поэтому если данная статья поможет нашим читателям разнообразить свои коллекции различными вариантами знаменитого минского шасси МАЗ-543 и побольше узнать об этой удивительной и во многих отношениях необычной машине, автор может считать, что не зря работал над этим материалом.

Для мальчишек выросших в отдалённых воинских гарнизонах военная техника и вооружение были такими же естественными и неотъемлемыми атрибутами, как обычный автобус или троллейбус для их городских сверстников. Колонны армейских машин проходили на учения прямо под окнами домов, что-то из техники обязательно выставляли для показа во время различных торжеств или школьных экскурсий, некоторые образцы вооружения можно было рассмотреть через «дырку в заборе» возле автопарка при проведении технического обслуживания. Настоящим событием было, когда отцы-офицеры брали кого-то из ребят на службу, и можно было самостоятельно и неспеша изучить особенности боевой машины, а если повезёт, то и посидеть на месте механика-водителя или командира. Несмотря на то, что ракетные войска были насыщены различными уникальными образцами колёсной и гусеничной техники, первый появившийся в части автомобиль МАЗ-543

с двумя отдельными кабинами выглядел очень необычно и загадочно. Оборудованный аппаратным кузовом-фургонном новый уникальный МАЗ всё время стоял в отдельном закрытом и опечатанном боксе, поэтому детально рассмотреть его длительное время не удавалось, а некоторые домыслы мальчишек лишь разжигали любопытство. Кто-то утверждал, что машина имеет двоякое управление, мол, и в левой и в правой кабинах есть руль, педали и прочие органы управления и вести машину можно как самолёт. Другие уверяли, что кабины соединены переговорной трубой, через которую командир подаёт команды водителю. Но все эти детские наивные рассуждения ещё больше запутывали ситуацию и приводили к жарким эмоциональным спорам. Интересно, что вскоре представился неожиданный случай поближе познакомиться с таинственным автомобилем.

После возвращения с ночного полевого выезда, технику в автопарке отмывали от грязи и ставили в боксы. В очереди на помывку стоял и интересующий мальчишек МАЗ-543, о чём любители техники узнали довольно быстро и уже вели наблюдение со своего излюбленного укромного места возле дырки в заборе. Правда, обзор был неважный, да и наблюдатели всё время толкали друг друга, так что подробно разглядеть машину никак не получалось. Но вот солдат построили и повели в столовую (война-войной, а обед по расписанию), а возле аппаратного автомобиля оставили часового, короткие переговоры и пачка сигарет «Стюардесса», перекочевавшая в карман часового, позволили



Фото 1. Передвижная электростанция 15к6061м на шасси МАЗ-543А. На похожий автомобиль охотились мальчишки

самым любопытным минут на пять-семь приблизиться к интересной машине. Вот толстые широкие шины с мощными грунтозацепами, внутри крышки колёсных редукторов – ага, что-то похожее на уже знакомый МАЗ-537, но по внешнему виду шины заметно шире. Здоровенный буфер с намотанным на него буксирным тросом, в который вмонтированы жёлтые противотуманные фары и подфарни-

ки, предусмотрительно закрытые защитной решёткой. Огромный нос облицовки радиатора с закреплённой горизонтальной лесенкой. А вот и заветные кабины – ба, да они оказывается вовсе не металлические, а также как и капоты позади кабин, склеены из «мешковины»! Ну и ну, такая могучая машина, а кабины какие-то не серьёзные, клееные, словно детские игрушки. Так, потянули за ручку. Дверь мягко и бесшумно открылась. Внутри всё окрашено нежной светло-зелёной краской, два сиденья расположены друг за другом, обычный МАЗовский руль со звездой в центре, панель приборов с многочисленными переключателями, лампочками, табличками, циферблатами. Педаль две – газ и тормоз, сцепления нет. Рычага переключения передач тоже нет, но под баранкой два маленьких рычажка – ясно, ГМП как на МАЗ-537. Кабина, между тем, довольно тесная, словно у истребителя, а часть приборов, тумблеров и рычажков, что не поместилась перед водителем, расположилась на боковой стенке кабины. Глаза лихорадочно искали переговорную трубу, но среди всевозможного оборудования её не видно. Вот ещё два воздушных баллона с вентилем и манометром – понятно, система аварийного запуска двигателя. Когда на заднем сиденье обнаружили танковый шлемофон с ларинготелефонной гарнитурой стало ясно, что никакой «переговорной трубы» нет, а связь между членами экипажа осуществляется через танковое переговорное устройство. Весьма необычно открывались окна дверей, их стёкла не опускались, как у всех нормальных автомобилей, а откидывались наружу вместе с оконными рамами. Да и сами двери были не совсем обычные. Изнутри они помимо нормальных замков закрывались тремя дополнительными поджимами. Вероятно, во время движения пластмассовая кабина «играет» и чтобы двери случайно не распахнулись на ходу, для этого их так надёжно запирают – так решили любопытные мальчишки. Тем временем подошёл часовой: «Всё ребята, чешите отсюда, а то вот появится кто-либо из офицеров и спалимся!». Но, уходя, всё же успели заглянуть и в правую кабину. Ко-



Фото 2. V-образный 12-цилиндровый дизельный двигатель Д12А-525А, устанавливаемый на автомобильное шасси МАЗ-543

нечно, никакого второго поста управления там не было – нет ни руля, ни педалей, ни рычагов, а на панели приборов стояла укрытая брезентовым чехлом танковая радиостанция, да ещё на краю притулились несколько переключателей и счётчик моточасов. На левой стенке видны были закреплённые в кронштейнах питьевые бачки, аптечка и какое-то оборудование. Да, жаль, что свидание с МАЗ-543 оказалось таким коротким, но впечатлений от увиденного хватило надолго. В тот же вечер юные автомобилисты, вооружившись инструментом, что-то пилили, сверлили, вырезали и выгачивали до поздней ночи, а на следующее утро возле песчаной кучи во дворе дома офицерского состава красовался пахнувший свежей масляной краской игрушечный зелёный автомобиль с двумя кабинами на восьми колёсах. Проходившие офицеры с улыбкой поглядывали на играющих мальчишек, а «особист» – майор, «дядя Валера» даже остановился и взял в руки самодельный автомобильчик, так похожий на настоящий МАЗ-543 из секретного бокса. В тот же день дыру в заборе возле автопарка заделали, а четырёхосный МАЗ с двумя кабинами больше не появлялся на площадке перед боксами. Много позже в части появились ещё несколько таких машин, правда, все они были с бортовыми платформами и особо их уже не секретили. Автомобили частенько можно было видеть на территории военного городка или на дороге, с тяжёлонагруженными прицепами. Но отношение к этим машинам было подчёркнуто уважительное – называли их «Ураганами» (фото 1).

Первыми необходимость в создании специального длиннобазного большегрузного четырёхосного полноприводного шасси испытывали разработчики отечественных оперативно-тактических ракет в конце 50-х гг. прошлого столетия. Использование в качестве базы для самоходных пусковых установок дивизионных, армейских и фронтовых ракет гусеничных шасси, выполненных на основе танковых узлов и агрегатов, не в полной мере отвечало требованиям их боевого применения. Такие машины не обладали высокой максимальной скоростью движения и высокими средними скоростями движения во время марша, недостаточной была плавность хода, необходимая для нормального функционирования смонтированного оборудования. Экономические показатели и имеющийся запас хода также оставляли желать лучшего. Кроме того, большие массово-габаритные характеристики, высокая металлоёмкость, шумность при передвижении, ограниченные транспортные показатели вызывали серьёзные нарекания во время войсковой эксплуатации. Высокая трудоёмкость изготовления и как следствие значительная цена конечного изделия препятствовали организации массового производства подвижных ракетных комплексов фронтального звена.

Первыми попытались отказаться от использования специальных гусеничных шасси конструкторы Волгоградского ОКБ при заводе «Баррикады» во время создания оперативно-тактического комплекса «Темп». Главным разработчиком комплекса являлся Московский институт теплотехники (в то время НИИ № 1), а ОКБ было определено как основной разработчик пусковой установки и агрегатов наземного оборудования (Постановление Совета Министров СССР № 839-379 от 21.07.1959 г.). Ведущий конструктор пусковой установки В.И.Хейфец в качестве базы выбрал тяжёловозный автопоезд

Минского автозавода в составе седельного тягача МАЗ-535В и полуприцепа МАЗ-5348. Пусковая установка получила индекс 2П11 (заводское обозначение Бр-225). Были изготовлены опытные образцы и проведены лётно-конструкторские испытания комплекса, но по ряду причин, в первую очередь из-за необходимости создания новой твёрдотопливной ракеты, имеющей дальность, превосходящую дальность американской ракеты «Першинг», все работы по комплексу «Темп» были прекращены, а Постановлением СМ СССР № 934-405 от 05.09.1962 г. начались проектные работы по

новому комплексу «Темп-С». Несколько раньше, ещё на этапе проектирования СПУ для комплекса «Темп», как вариант рассматривался макетный образец установки на колёсном длиннобазном шасси. Аналогичные затруднения с выбором типа базового шасси испытывали и создатели армейского ракетного комплекса с ракетой Р-17 (впоследствии известного как СКАД (SCUD-B)).

Был проведен тщательный анализ компоновочных схем совместно с ВНИИТрансмаш, НАМИ, ЦАВТУ, НИИ-21, МИТ, МАЗ, ЗИЛ и др. ведущими организациями Минавтопрома, Минобороны, Миноборонпрома, позволивший сделать вывод об оптимальной схеме пусковой установки на базе многоосного колёсного автомобильного шасси. Выполнение работ по разработке автомобильного шасси поручили СКБ Минского автомобильного завода под руководством главного конструктора Бориса Львовича Шапошника, а если точнее, то СКБ-1 (позднее ОГК-2) в составе организованного 29 марта 1959 г. Производства специальных колёсных тягачей (предприятие «Почтовый ящик Р-6131»).

На первоначальном этапе проектирования конструкторы СКБ-1 столкнулись с трудновыполнимой задачей выбора компоновочных решений по размещению довольно габаритных ракет на автомобильном шасси с ограничением по длине, ширине и высоте комплектного изделия. Хотя Московским институтом теплотехники и Волгоградским ОКБ на основе технического задания были выработаны основные тактико-технические требования на разработку

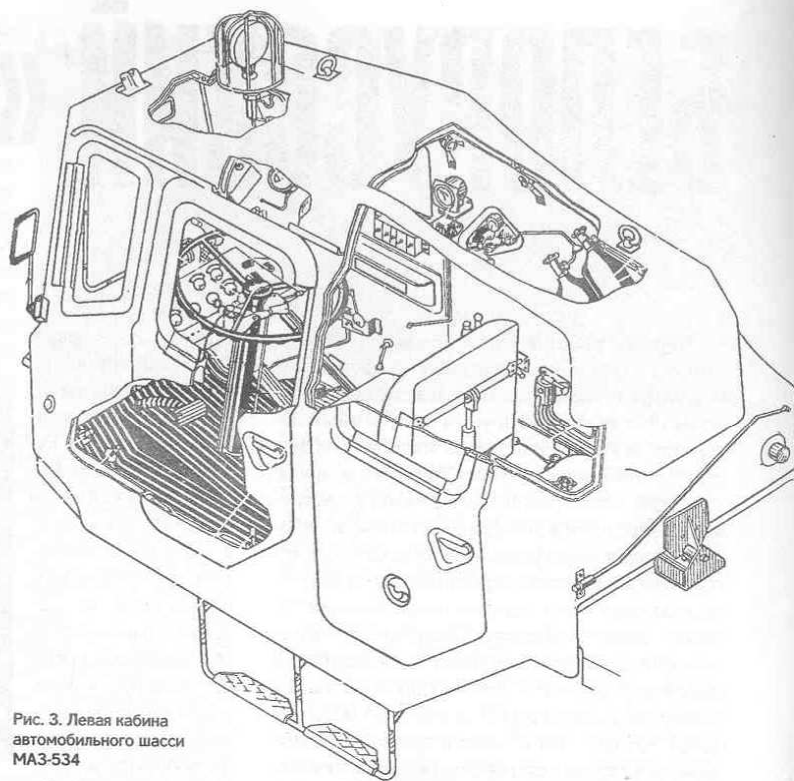
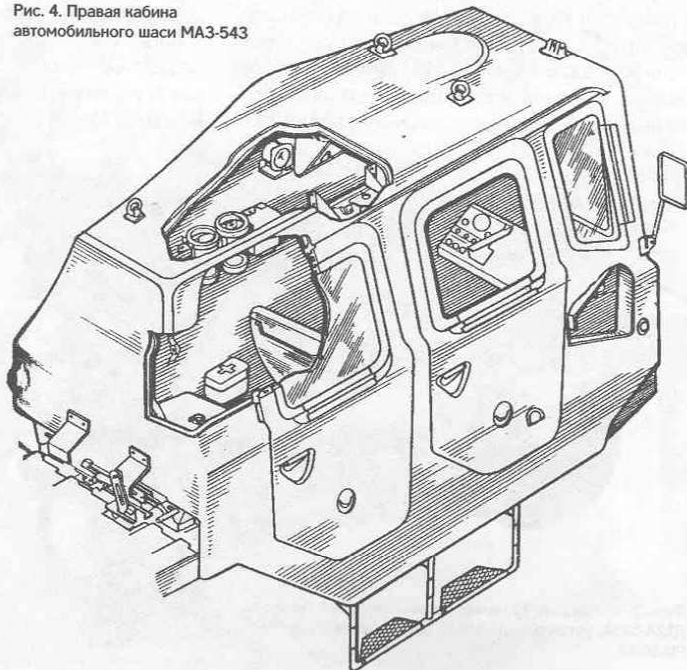


Рис. 3. Левая кабина автомобильного шасси МАЗ-534

длиннобазного полноприводного четырёхосного шасси, а конструкторы ОКБ В.С.Жарков, Л.К.Жук и др. много месяцев находились в командировке в Минске, оперативно на месте согласовывая принятие конструктивных решений, работа продвигалась трудно и тяжело. Выбранное за основу автомобильное шасси МАЗ-537В не в полной мере подходило для подвижного ракетного комплекса. Пробовали поместить ракету за кабиной – не укладывались в габариты по длине, уложив ракету над кабиной – превышали предельную высоту и нарушали параметры боковой устойчивости. Пытались максимально опустить кабину и моторный отсек – в этом случае требовалась кардинальная переработка в целом удачной конструктивной схемы исходного МАЗ-537. Неожиданное решение подсказал главный конструктор СКБ ЗИЛ Виталий Андреевич Грачёв, с которым Б.Л.Шапошник дружил и пожаловался ему на возникшие трудности. Грачёв предложил разделить че-

Рис. 4. Правая кабина автомобильного шасси МАЗ-543



тырёхместную (обязательное требование заказчика) кабину на две части, а между ними разместить длинную, плохо вписываемую в компоновку ракету. Таким образом, удалось уложиться в допустимые габаритные ограничения, снизить высоту изделия, а длину шасси сделать практически одинаковой с длиной самой ракеты. Это действительно гениальное техническое решение придало машине свой неповторимый внешний облик и сегодня с успехом используется на специальных колёсных шасси МЗКТ, по сути, стало визитной карточкой машин Минского завода колёсных тягачей. Решив основной вопрос с компоновкой, дальнейшие работы по изделию, получившему индекс МАЗ-543, шли ускоренными темпами – ведь основная агрегатная база, отработанная на машинах МАЗ-535А, МАЗ-537 и их модификациях, была освоена в серийном производстве и уже успела неплохо зарекомендовать себя в эксплуатации, показав высокую надёжность и долговечность. Однако, исходя из требований техзадания заказчика о целевом назначении будущей машины, полностью использовать конструктивные решения, принятые в автомобилях МАЗ-535А и МАЗ-537 всё же не представлялось возможным. Первые минские тягачи предназначались для буксировки тяжеловесных прицепов и полуприцепов по дорогам с твёрдым покрытием, а вновь проектируемое колёсное шасси МАЗ-543 должно было служить для транспортировки оборудования и грузов по всем видам дорог и разведанной местности в любое время года и суток в температурном диапазоне от -40°C до $+50^{\circ}\text{C}$, т.е. требовалось создать высокопроходный автомобиль-транспортёр грузоподъёмностью порядка 18–19 т и примерно такой же собственной массой. В этой связи вести речь о полной унификации узлов и агрегатов МАЗ-537 и МАЗ-543 уже не приходилось, несмотря на многие схожие технические решения, хотя накопленный опыт, безусловно, учитывался.

В качестве силовой установки был выбран хорошо зарекомендовавший себя 12-цилиндровый V-образный дизельный двигатель – один из многочисленных вариантов знаменитого танкового дизеля В-2, мощностью 525 л.с. при 2000 об/мин коленчатого вала. Наибольший крутящий момент составлял 220 кгс•м при частоте вращения 1100–1400 об/мин. Правда, в отличие от мотора Д12А-525 автомобиля МАЗ-537 двигатель МАЗ-543 имел марку Д-12А-525А и отличался от предшественника наличием переднего отбора мощности для привода вентиляторов системы охлаждения, изменённым масляным фильтром с устройством для проверки степени его загрязнения путём замера давления масла до и после фильтра. На дизеле Д-12А-525А не устанавливалось устройство остановки двигателя при аварийном падении давления масла в главной магистрали. Напомним, что на МАЗ-537 такое устройство было и в случае внезапного и резкого падения давления масла ниже $2,5 \text{ кгс/см}^2$, двигатель автоматически останавливался путём прекращения подачи топлива. Это предохраняло разрушение вкладышей подшипников коленвала при недостаточном давлении масла. В связи со спецификой боевого применения автомобиля МАЗ-543, когда нужно было быстро покинуть место старта ракет, уходя от ответного огневого удара противника, полезным устройством для защиты двигателя пожертвовали, предоставив возможность экипажу покидать место старта даже в аварийном режиме. Интересной конструктивной особенностью

дизеля Д12А-525А являлась установка охлаждаемых выпускных коллекторов из алюминиевого сплава с рубашкой, включённой в систему охлаждения двигателя (позже такие коллекторы начали применять и на дизелях Д-12А-525 автомобиля МАЗ-537). Это позволило снизить температуру отработанных газов, обойтись без глушителей и искрогасителей, а также снизить тепловую заметность автомобиля. В сравнении с МАЗ-537 получили изменения и обслуживающие дизель системы – вместо двух воздухоочистителей применили один танковый ВТИ-4 (на МАЗ-537 только с 1981 г.). Радиаторы системы охлаждения установили перед двигателем, а не сбоку, как на МАЗ-537; доработали систему смазки и питания; под правой кабиной на продольной балке рамы установили высокопроизводительный предпусковой подогреватель двигателя ПЖД-600 (позже также перешедший и на МАЗ-537). Внешний вид двигателя на рис. 2.

Гидромеханическую трансмиссию в целом использовали от машин семейств МАЗ-535, МАЗ-537 и МАЗ-538, но по условиям компоновки несколько доработали. Изменения (не принципиальными) подверглась гидравлическая система управления ГМТ. Кстати, по традиции на МАЗе применили гидромеханическую трансмиссию без автоматки, с ручным управлением переключением передач в планетарной КПЦ, что на порядок проще и дешевле ГМП с автоматическим переключением. Для охлаждения масла ГМТ пришлось установить автономную систему охлаждения с водомасляным и водовоздушным радиаторами, циркуляционным насосом, вентилятором, гидронасосом и гидромотором для его привода. На МАЗ-537 система охлаждения ГМТ конструктивно была объединена с системой охлаждения двигателя и выглядела значительно компактней и проще, но оригинальная компоновка МАЗ-543 заставила пойти на такие усложнения. Что касается механической части трансмиссии, то и она была существенно доработана. Так, повышающая передача получила полностью оригинальную конструкцию и связано это было с облегчением включения приводов отбора мощности. Для этого применили дисковый синхронизатор, в то время как на модификациях МАЗ-537 с отбором мощности (МАЗ-537Г, МАЗ-537А, МАЗ-537Е и др.) для его включения требовалось заглушить двигатель автомобиля. Пришлось несколько уменьшить (с 0,875 до 0,831) передаточное число на привод гидромеханической трансмиссии.

Фото 5. Самоходная пусковая установка 9П120 ракетного комплекса «Темп-С» на шасси МАЗ-543



Для повышения манёвренности МАЗ-543 ввели изменения в раздаточную коробку. Хотя передаточные числа (1,88 – понижающая передача, 1,0 – прямая передача) остались прежними, с целью сокращения времени переключения передач, безударного и бесшумного их включения на верхнем валу РК установили синхронизатор дискового типа, что позволило переключать передачи в раздаточной коробке во время движения автомобиля (напомним, что на МАЗ-537 для этого было необходимо не только остановить автомобиль, но и заглушить двигатель!) Межосевой дифференциал (также как у МАЗ-537) раздаточной коробки мог принудительно блокироваться, а переключение передач в РК и блокировка дифференциала осуществлялась с помощью пневмопривода (правда, существовал и ручной дублирующий привод переключения). Центральные редукторы ведущих мостов были унифицированы с МАЗ-537 и имели главную передачу с парой конических спиральных шестерён с передаточным отношением 1,92. Межколёсные дифференциалы первого и второго мостов имели конструкцию с элементами повышенного трения, а дифференциалы третьего и четвёртого мостов самоблокирующие, работающие по принципу муфты свободного хода. Кроме того, на втором и третьем мостах устанавливались проходные центральные редукторы с межосевыми самоблокирующимися дифференциалами (муфтами свободного хода), которые распределяли крутящий момент между главных передач своей тележки. По компоновочным соображениям центральный проходной редуктор задней тележки разместили не на четвёртом мосту, как на МАЗ-537, а на третьем, что позволило сократить длину карданных валов. Кстати, особенностью карданной передачи МАЗ-543 являлось то, что межмосто-

Фото 6. Самоходная пусковая установка 9П120 на шасси МАЗ-543



вые карданные валы каждой тележки не имели карданных шарниров, а соединялись с фланцами главных передач посредством шлицевых зубчатых муфт. Таким образом, в сравнении с МАЗ-537 количество карданных сочленений и крестовин уменьшилось на 4 шт. с одновременным упрощением и удешевлением конструкции, а незначительные взаимные перемещения неподвижно закреплённых на раме главных передач компенсировались подпружиненными зубчатыми муфтами с зубьями бочкообразной формы. Привод колёс задних ведущих мостов осуществлялся, так же как на МАЗ-537, карданными валами. В приводе передних ведущих колёс вместо капризных и требовательных к уходу и качеству смазочных материалов шариковых шарниров равных угловых скоростей (на МАЗ-537 от них тоже избавились в пользу обычных карданных шарниров с июля 1979 г.) применили более простые и неприхотливые двоярные карданные шарниры на игольчатых подшипниках. Такая конструкция впервые была использована в приводе передних ведущих колёс минских автомобилей МАЗ-501 и МАЗ-502 и отлично зарекомендовала себя в эксплуатации, как достаточно надёжный и прочный узел с хорошей ходимостью и долговечностью. Передаточное отношение планетарных колёсных передач для получения необходимых скоростных показателей уменьшили с 5,625 (МАЗ-537) до 5Б1, а вместо жёстких 24-слойных шин 18,00-24,00 постоянного давления применили специально разработанные на Воронежском шинном заводе широкопрофильные шины В-77 размером 1500х600х635. Эти эластичные десятислойные шины с рисунком протектора повышенной проходимости типа «косая расчленённая ёлка» могли работать с переменным давлением воздуха в пределах 1–3,5 кгс/см², что существенно повышало проходимость шасси на мягких грунтах. Интересно, что обод колеса был не стальным, а литым из алюминиевого сплава и состоял из двух половинок (внутренней и наружной) скреплённых болтами через опорные сектора и распорное кольцо. Подвеска всех колёс – независимая, рычажно-торсионная с продольным расположением торсионных валов. Каждое колесо опиралось на два сборных вильчатых рычага, образующих четырёхзвенник трапециевидного типа с двумя торсионными валами и гидравлическим телескопическим амортизатором двухстороннего действия. Такая конструкция позволяла получить высокие средние скорости движения, плавный ход и существенно снизить передачу максимальных вертикальных ускорений, передающихся на раму через ходовую часть автомобиля. МАЗ-543 получил

прочную клёпаносварную раму корытного типа со сварными и трубчато-сварными поперечинами, которая была оборудована в передней части тягово-сцепным устройством «фаркоп» и двумя задними буксировочными крюками. Как правило, все грузовики имели прямо противоположное расположение буксирных устройств – впереди буксирные крюки, сзади – фаркоп. Но колёсное шасси МАЗ-543 не было рассчитано на буксировку прицепов, а вся полезная нагрузка располагалась исключительно на самом автомобиле. Рулевое управление воздействовало на колёса двух передних осей, оснащалось двумя гидроусилителями поршневого типа (по одному на каждую ось) и конструктивно отличалось от МАЗ-537, где рулевое управление имело один гидроусилитель на оба передних моста. По своему устройству рулевого привода на МАЗ-543 получился более сложным. Из-за выдвинутого вперёд рабочего места водителя в состав рулевого управления дополнительно пришлось ввести угловой редуктор руля, специальную тягораспределитель, отдельный предохранительный клапан и два усилителя. На крыле с правой стороны шасси был установлен масляный бак ёмкостью 45 л для питания гидроусилителей. К чести минских конструкторов следует заметить, что, несмотря на оригинальное рулевое управление подетальная унификация узлов с тягами семейства МАЗ-537 всё же была довольно высокой. С учётом специфики использования МАЗ-543 повышенное внимание пришлось уделить тормозной системе. В результате чего машина получила достаточно сложный, принципиально отличающийся от всех других автомобилей тормозной привод гидропневмогидравлического типа, в котором были задействованы сразу три

Фото 7. Самоходная пусковая установка 9П120 на шасси МАЗ-543 на параде



Фото 8. Самоходная пусковая установка 9П117 ракетного комплекса Р-17 (9К72) на шасси МАЗ-543



тормоза были отдельными на колёса передней и задней тележки. Кроме того, в качестве аварийного тормоза конструкторы предусмотрели дополнительный тормозной кран, действующий на колёса задней тележки. В дополнение к механическому стояночному тормозу трансмиссионного типа можно было пользоваться механическим приводом главного тормозного цилиндра всё той же задней тележки. В сравнении с МАЗ-543 тормозная система МАЗ-537 выглядела на порядок проще, но в связи с оригинальностью компоновки и условиями применения колёсного шасси конструкторы СКБ-1 умышленно пошли на такое усложнение конструкции, которое впоследствии себя полностью оправдало.

Частично экранированная система электрооборудования напряжением 24В оснащалась четырьмя аккумуляторными батареями 12-СТ-70 (как у танка) и мощным трёхкиловаттным шунтовым генератором Г-74 с реле-регулятором РРЕ-31м (тягачи МАЗ-537 имели менее мощные генераторы Г-731а на 1500Вт). Для привода агрегатов специального назначения, устанавливаемых на шасси служила коробка отбора мощности (трёхвальный редуктор с двумя выходными валами), крутящий момент на которую передавался с повышающей передачи. Включение коробки отбора мощности осуществлялось пневмоприводом. Для преодоления глубоких бродов на шасси была предусмотрена система вентиляции агрегатов. В комплект ЗИП включили для комплекта газоотборного устройства для подсоединения бортовых комплектов специальной обработки АКСС ДК-4. А для увеличения запаса хода в дополнение к двум штатным топливным бакам ёмкостью 260 л каждый, которые устанавливались на крыльях позади кабин, на опорах рамы между третьим и четвёртым мостами монтировалась дополнительная ёмкость на 180 л дизельного топлива.

Фото 9. Самоходная пусковая установка 9П117 на шасси МАЗ-543

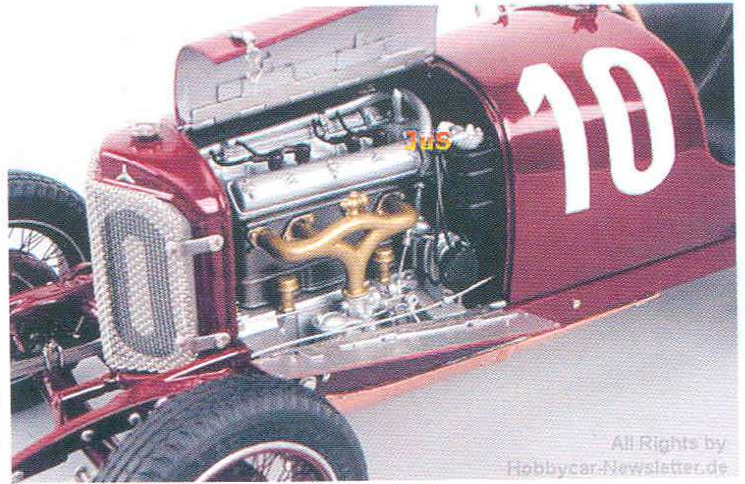


MERCEDES для «TARGA FLORIO» 1924 года

Люциус СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс
Foto Hobbycar-Newsletter

Гонки под названием «Targa Florio» («Щит Флоридо») впервые прошли по дорогам взгорья Лэ-Мадоние в Сицилии более 100 лет назад, 6 мая 1906 г. Их организовал местный аристократ, член старинного и очень влиятельного на острове семейства граф Винченцо Флоридо по предложению парижского издателя журнала «L'Auto» г-на Дегранжа. С помощью другого аристократа графа Иснелло он за год подобрал трассу для гонок, договорился с местными разбойниками, что на время проведения гонки они уйдут подальше в горы. Трасса проходила по каменистым просёлочным дорогам, соединявшим разбросанные вокруг горного массива городки и деревушки. Над трассой высилась гора Карбонара высотой почти в два километра. Наивысшая точка трассы длиной в 148 км была на высоте

1200 м, низшая – всего в 10 м над уровнем моря. Гонщикам предстояло преодолеть её трижды. Первая гонка «Targa Florio» стартовала в 6 ч утра в местечке Бьенфорнелло, в ней приняли участие всего 10 экипажей. Главный приз – золотой щиток (по-итальянски – targa) выиграл Алессандро Каньо, выступавший на автомобиле Itala с 4-

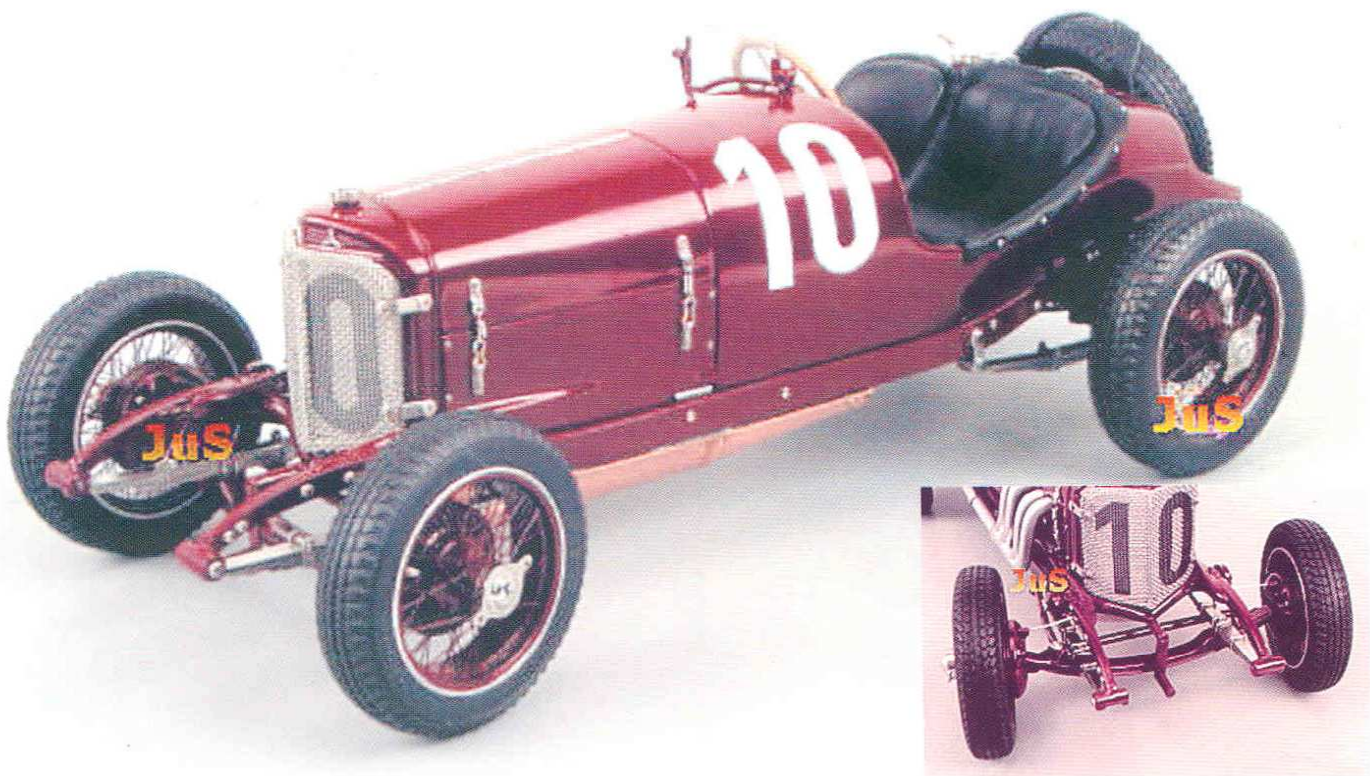
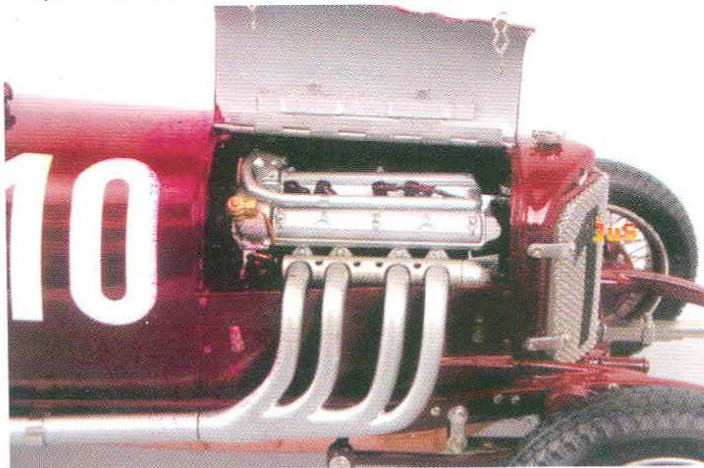


All Rights by
Hobbycar-Newsletter.de

цилиндровым двигателем рабочим объёмом в 15,5 л. Постепенно гонка стала популярной, в ней стремились принять участие многие знаменитые гонщики на автомобилях известных марок. Гонщики немецкой фирмы «Даймлер Мотор Гезельшафт» (ДМГ) выиграла гонку в 1921 и 1922 гг., поэтому после неудачи в 1923 г. немцы стремились к

реваншу.

Гоночный автомобиль для участия в гонках «Targa Florio» 1924 г. руководство ДМГ поручило разработать новому шеф-конструктору фирмы Фердинанду Порше. Это был первый созданный им для ДМГ автомобиль. К гопочному сезону в Штутгарте были построены 3 автомобиля с четырёхцилиндровыми двухлитровыми двигателями с механическим компрессором, развивавшими 126 л.с. при 4500 об/мин. На испытаниях эти «мерседесы» развивали скорость до 120 км/час. Шасси нового гоночного болида было обычным для того времени – длинные лонжероны, чуть выгнутые над неразрезными мостами, подвеска на длинных полуэллиптических рессорах с



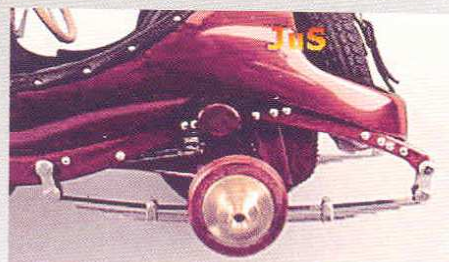
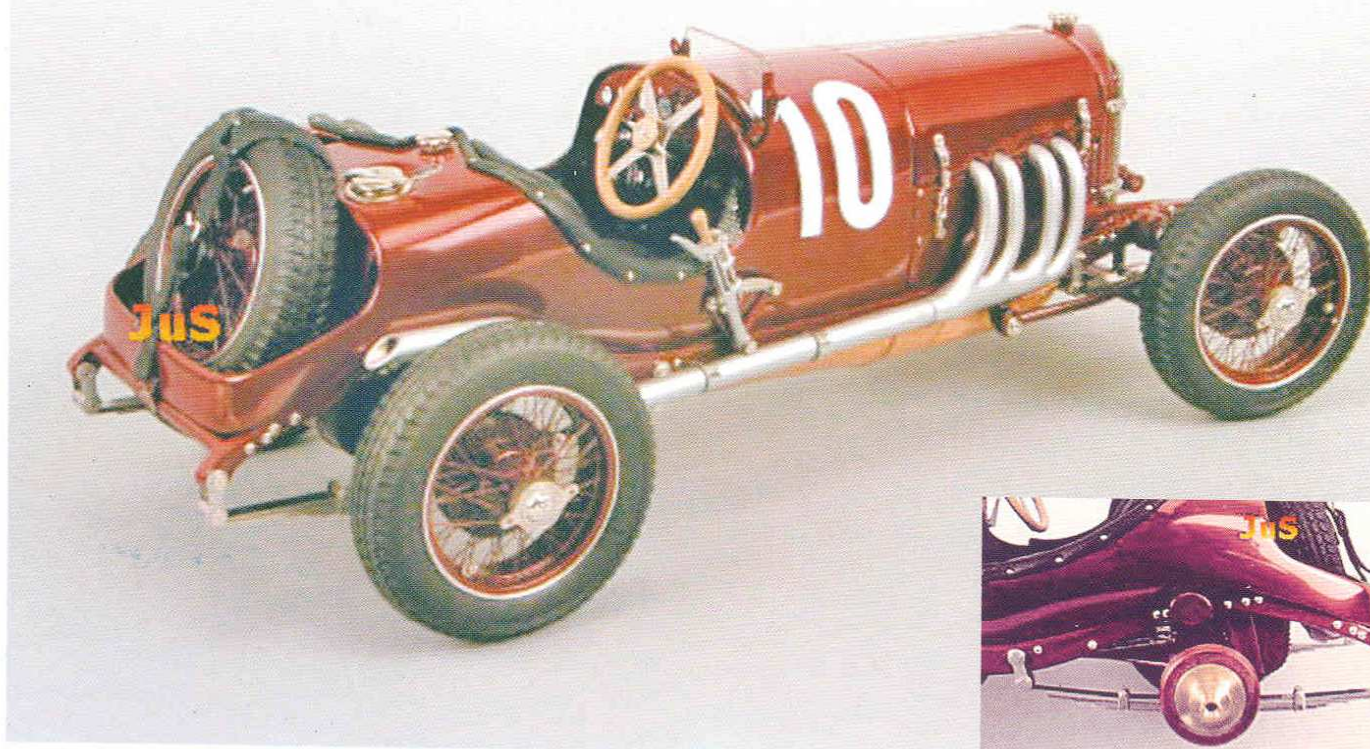
фрикционными амортизаторами. Узкий кузов с торчащей впереди несъемной заводной ручкой и закрепленной ремнями запасной сзади, был двухместным – кроме водителя, в трудную многокилометровую гонку в те годы обычно отправлялся и механик. Водитель сидел справа, так как именно справа снаружи кузова был установлен длинный рычаг ручного тормоза.

Перед самой гонкой руководители команды дали команду перекрасить белые «Мерседесы» в темно-красный цвет. Почему немцы отказались от своего цвета, предусмотренного спортивным регламентом для немецких спортивных машин ещё до Первой мировой войны? Всё дело в темпераментных итальянских болельщиках. Они закидывали камнями проносящиеся мимо гоночные болиды иного, нежели красный итальянский, цвета. Немцы решили их перехитрить. Ведь издали точно определить красный или же темно-красный цвет было трудно. Уловка сработала. Немецкие машины на скорости пролетали мимо готовых кинуть бульжник местных хулиганов прежде, чем те понимали, чья машина приближается. В тот год победу на сицилийской трассе одержал Христиан Вернер на «Мерседесе» со стартовым номером 10, две других машины под управлением Христиана Лаутеншлагера и Альфреда Нойбауера (будущего руководителя гоночной команды «Daimler Benz») заняли 10-е и 15-е места в общем зачёте и 2-е и 3-е в своём классе.



Фирма «СМС» для своей модели в масштабе 1:18 выбрала машину победителя с номером «10» на торпедо. Как и любая другая модель «СМС», темно-красный «Мерседес» собран вручную из наилучших материалов с высочайшим качеством, при этом обеспечена образцовая копияемость и функционирование отдельных узлов модели. Например, спицованные колёса с алюминиевыми ободами имеют ровно 72 спицы, расположенные, как и у оригинала, в три ряда, шестиступенчатые рессоры прогибаются при нажатии на модель сверху, двигаются тяги фрикционных амортизаторов, можно отвернуть центральные гайки крепления колёс и снять их. Протянуты скрученные из тонких проволонок тросы управления механическими тормозами, двигается в трещотке и малюсенькой спиральной пружинкой фиксируется в желаемом по-

ложении рычаг «ручника», причём его ручка как у оригинала, обтянута тоненькой кожей, такой же, как и у рулевого колеса. Из кожи чёрного цвета изготовлена обивка сидений; ремни, удерживающие запасное колесо и двухкрылый капот двигателя – тоже из настоящей кожи, причём их застёжки – тоже настоящие, только вот застегивать их надо не пальцами, а с помощью прилагаемого к модели пинцета, иначе можно запросто сломать. Двигатель имеет все провода, медные трубки бензопровода, а заводная ручка поворачивается, имитируя прокрутку коленчатого вала. А в кокпите – ручной насос для создания давления в бензобаке и ручка приспособления для смазки тавотом подшипника водяного насоса двигателя. Хотя изучай по модели конструкцию гоночных машин первой половины двадцатых годов прошлого века! А ведь модель не столь уж и велика – она весит 430 г, в длину имеет 205 мм, в ширину – 100 мм и всего 40 мм в высоту.



ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Alfa Romeo 33/2 Stradale lim ed 50ps TechnoModel TLA06A



Audi R10 #7 Le Mans 2006 Capello/Kristensen/McNish 3rd Minichamps 400061607



Berlet GBC 8 Gazelle 6x6 Missions Sahariennes Norev 690005



Cadillac XLR cabriolet dark blue metal Norev 910002



Citroen ID21 break assistance de Rally 1970 Atlas



DKW Schnellaster Büro und Wohnmobil Norev 820301



Ferrari 500 Mondial #235 Santa Barbara 1955 Rubirosa Looksmart LS212



Ferrari F575GT Zagato black Looksmart LS210B



Alfa Romeo 33/2 Stradale lim ed 50ps TechnoModel TLA06B



Audi R10 #8 Le Mans Winner 2006 Biela/Pirro/Werner Minichamps 400061608



BMW 2002 #4 RAC Rally 1973 Waldegaard/Thorselius Trofeu 1711



Chaparral 2F #7 Le Mans 1967 Hill/Spence base Provence J2C



Citroen Visa I Club 1981 silver IXO cl145



Ferguson tracteur TE20 Nostalgie Schuco 2872



Ferrari 500 Mondial 1954 red Looksmart LS213A



Ferrari F575GT Zagato grey/silver Looksmart LS210A



Alfa Romeo 166 2003 grey met Norev 790003



Audi R10 Test Car 2006 Spark Model S0679



BMW 335 green Auto Art 06510



Chevrolet Corvette C5-R #50 Le Mans 2003 A.Pilgrim/K.Collins/O.Gavin IXO Imm062



Citroen Xsara WRC #16 Rally Greece 2006 T.Gardmeister/J.Honkanen IXO ram227



Ferrari 166MM Berlinetta Pininfarina 1953 dark grey/silver Looksmart LS216a



Ferrari 500 Mondial 1954 silver Looksmart LS213B



Ferrari TR60 #11 Le Mans Winner 1960 Gendebien/Friese IXO Im1960



Alpine A110 #22 San Remo 1970 Thierier/Callewaert Trofeu 820



Audi RS4 2006 grey metal Minichamps 50110509123



BMW 3-series coupe 2006 montegoblaue met Auto Art 55172



Chevrolet Corvette C5-R #53 Le Mans 2003 R.Fellows/J.O'Connell/E.Freese IXO Imm063



Citroen Xsara WRC #16 Rally France 2006 T.Gardmeister/J.Honkanen IXO ram227



Ferrari 250GTL 1962 black Best Model 9326



Ferrari 500 Mondial Rubirosa 1955 blue Looksmart LS211



Fiat Panda 30 blue Norev 773010



Alpine A110 #85 Tour Auto 1971 Traummann/Desvignes Trofeu COF05



Audi TT cabriolet 2007 silver Schuco 5010500513



BMW 3-series coupe 2006 sparking graphic met Auto Art 55171



Chevrolet Matiz 2005 light blue met Norev 900100



Corvette C6R #63 Le Mans 2006 Fellows/O'Connell/Papis Spark Model S0173



Ferrari 250GTL 1962 black Best Model 9326



500 Mondial #234 Tour de France 1954 Looksmart LS214



Ford Capri Coupe 1961 mellow yellow Brooklin rod13



Aston Martin DBR9 #61 1000km Spa 2006 -Black-A Garcia/R.Lyons IXO GTM047



Audi TT cabriolet 2007 phantomblack Schuco 5010500533



BMW 545i 2003 silver met Kyosho 3501S



Chrysler 300C Norev by Parotech orange Norev 940015



Corvette C6R #64 Le Mans 2006 Gavin/Beretta/Magnussen Spark Model S0174



Ferrari 250TDF Street 1958 black with red stripes lim ed 150ps BBR bbr 75G



Ferrari 512BB red Kyosho 5011RS



Ford Escort Mk.II #22 Rally Portugal 1981 Silva/Almeida Trofeu 1020



Audi TT cabriolet 2007 tiefsee-blue Schuco 5010500523



BMW 7 Serie 1986 glacier green met Minichamps 431024301



Chrysler 300C Norev by Parotech orange Norev 940015



Courage C65 Ford #36 Le Mans 2006 Gosselin/Ojeh/Ragues Spark Model S0147



Ferrari 250TDF Street 1958 light blue met with white stripes lim ed 150ps BBR bbr 75H



Ferrari 512S Coupe #20-21-22 1000km Spa 1970 Ferrari Sefac kit TechnoModel tck31A



Ford Focus WRC #24 Rally Acropolis 2005 -Porsee-M.Hirvonen/J.Lehtinen IXO ram207



Audi V8 #48 DTM 1990 F.Jelinski Minichamps 400901046



Aston Martin DBR9 #62 Le Mans 2006 Brabham/Piquet/Garcia Spark Model S1205



BMW M3 GTR #1 Nurburgring 2005 D.Muller/J.Muller/P.Lamy/H.J.Stuck IXO gtm033



Citroen 2CV Croisiere Chine 2007 #07 Le Raid Des Baroudeurs Nostalgie N050



Courage C65 Ford #37 Le Mans 2006 Bouvet/Andre/Clairey Spark Model S0148



Ferrari 312B2 #5 Nurburgring 1971 M.Andretti IXO st0771



Ferrari 575GT Zagato black Looksmart LS210B



Ford Focus WRC #3 Rally Monte Carlo Winner 2006 -B.P.M.Gronholm/TRautainen IXO ram219



Audi A4 Avant 2004 silver Minichamps 400014411



Aston Martin DBS James Bond 'Casino Royale' Minichamps 436137620



Austin 1800 Dragons Taxi lim ed 3000ps Vanguards



Borgward Isabella Polizei Norev 820030



Citroen 2CV pick-up Bachee 1963 -Gilles Plombier- Norev 156002



Courage LC70 Japan #16 Le Mans 2006 Ebro 43826



Ferrari 400HP GTi dark blue Looksmart LS215B



Ferrari Enzo Test Monza 2003 carbon black BBR EX13



Ford Taunus Coupe 1970 black with flames Minichamps 400081322



Austin 1800 Mk.II persian blue Vanguards 08910



Bugatti EB118 Paris 1998 french racing blue Auto Art 50921



Citroen DS19 #55 Rally Tour de Corse 1963 Atlas



Courage Mugen #12 Le Mans 2006 Frei/Fosker/Hancock Ebro 43824



Ferrari 400HP GTI red Looksmart LS215A



Ferrari F40 #41 Le Mans 1995 Red Line L056



Ford Taunus 12M 1957 grey/white Minichamps 400085600



Audi A5 2007 anubablaue Schuco 5010705423



Austin Princess 2200HL vermilion Vanguards 10205



Bugatti EB218 GENF 1999 blue notte perlato Auto Art 50931



Citroen DS19 1956 green/white Solido 203221



Daimler Sovereign Series 1 greensand Vanguards 08804



Ferrari F430 GT #78 Campionato Italiano GT 2006



Ford Taunus Coupe 1970 black with flames Minichamps 400081322



Ford Thunderbird 1958 yellow Minichamps 400082032



Audi Quattro Sport E2 #5 Rally San Remo 1985 Rohrl/Geistdoerfer Atlas



Austin Princess 2200HL Police West Midland Vanguards 10203



Bugatti Type 46 Surprofile 1936 blue/black Luxcar 002



Citroen ID19 #28 Rally Liege-Sofia-Liege 1962 Atlas



Divers Panneau de Stand Le Mans Starter KIT



Ferrari F430GT #87 Le Mans 2006 Kirahdy/Niarchos/Mullen Red Line Models 105



Ferrari F430GT #87 Le Mans 2006 Kirahdy/Niarchos/Mullen Red Line Models 105



Glas 2600 V8 1966 gold met Norev 820526



Divers Rampe Giro Cendamerico bleu 4-pieces decals Tacot TA13



Audi R10 #2 Sebring 2006 McNish/Kristensen/Capello Spark Model S0678



Bugatti Veyron Study Monterey 2006 white pearl light blue Looksmart LS14407



Divers Velo de Course photodecoupe Starter KIT



Divers Velo de Course photodecoupe Starter KIT



Divers Velo de Course photodecoupe Starter KIT



ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Porsche 356C Coupe 1965 yellow Minichamps 430062327



Porsche 911(977)GT3 #39 CUP 2006 Manzoni Minichamps 400066439



Red Bull Racing RB2 2006 Ch. Klien Minichamps 400060015



Renault Logan Dacia Tuning 2005 red Eligor 7711421932



Scania 124L 360CV car transporter blue with silver Eligor 111755



Subaru Impreza Gendarmierie 2006 #1 on roof film ed 1000ex IXO cof042



Toyota Yaris TS 2001 gris racing Minichamps



Volkswagen Touareg Race #307 Dakar 2006 Sainz/Schulz Norev



Porsche 911 Carrera Cabriolet 1983 riviera blue Minichamps 430062036



Porsche 911(977)GT3 #46 CUP 2006 Lietz Minichamps 400066446



Red Bull RB2 #14 2006 Coulthard Minichamps 400060014



Renault Mascott Berne Clovis Location Norev 518465



Scania 124L 360CV car transporter white red Eligor 111957



Subaru Impreza WRX Police 2003 Japan Norev 800071



Trabant T 601S universal 1985 Deutsche Post Minichamps: 403014013



Volkswagen T5 bus Polite Belge 2002 Minichamps 400052290



Porsche 911 Carrera S Cabriolet 2005 yellow Minichamps 400063031



Porsche 911GT3 #7 Cup 2006 Neuhauser Minichamps 400066407



Remorque canvas-silver/blue Minichamps 400905220



Renault Midliner Echelle Pompiers Carina Norev 890000



Scania R124/400 Autoarticolato -scania blue New Ray 15513-AR



Talbot Sunbeam Lotus #13 RAC Rally 1982 G.Frequelin/J.F.Fauhille IXO cof092



TVR Sagaris Cameleon 2005 gold/pourpre Sparck Model



Volkswagen Typ 82 Kuebelwagen 1944 Victoria Military



Porsche 911 RUF CTR 1988 red Spark Model KBS001



Porsche 911GT3 Supercup 2006 Duncan Huisman Minichamps 400066415



Remorque Pompiers Solido 213



Renault Prairie Colorate 1950 Renault Service Norev 519174



Scania R124/400 container green with New Ray 15513-CO



Thornycroft van 1929 Scott's Empire Bread Corp 859/1S



Volkswagen 1303 Polizei Braunschweig 1972 Minichamps 430055190



Volvo Eferanken 1940 silver Robbedie 37



Porsche 911 RUF CTR 1988 white Spark Model KBS003



Porsche 911RS 1995 green Minichamps 430065106



Renault 4CV commerciale 'St Raphael' IXO cof040



Renault R5GTL beige 5-doors Norev 510510



Scania R124/400 tank-cisterna yellow New Ray 15513-CI



Toyota 2000GT #17 1966 Q-Model 112



Volkswagen Beetle Hebmueller Cabriolet 1949 green Victoria



Volvo FH12 420CV tractor motrice silver Eligor 110000



Porsche 911 speedster 1988 yellow Minichamps 430066134



Porsche 917K #22 Le Mans 1971 Marco/VLennep base Provence J2C



Renault 4CV Proto #51 Bol D'Or 1953 Bazaray Mini Racing 0677M



Renault Iratic Iole 2006 grey sideral Norev 7711422003



Scania 144L 460CV autoarticolato to buffalo bill various Eligor 111967



Toyota Corolla TS 2001 5-doors grey with Minichamps



Volkswagen Kombi van 1966 orange Minichamps 430050225



Volvo FH12 F1 car transporter arrows 2000 orange Eligor 111841



Porsche 911 Targa 1977 orange Minichamps 400061265



Porsche 917K #23 Le Mans Winner 1970 Herrmann/Atwood Minichamps 430706723



Renault 5 Maxi Kit 1986 red metallic Solido



Renault R4L Plain Air 1968 yellow Norev 510045



Scania 144L 460CV truck transporter green Eligor 111531



Toyota GT ONE #3 Le Mans 1999 Katayama/Suzuki/Tsuchiya Minichamps 403991603



Volkswagen Corrado G60 1990 tornado red Minichamps 400055600



Volvo PV56 1939 highland green Robbedie 36



Porsche 911 Targa 1991 riviera blue Minichamps 400061364



Renault Clio 2005 blue 5-doors Norev 517530



Renault Traffic Pompiers With Trailer S.V.M. 13A



Skoda Fabia WRC #17 Rally Monte Carlo 2006 FDuval/PPivato IXO ram218



Toyota GT ONE #3 Le Mans 1999 Katayama/Suzuki/Tsuchiya Minichamps 403991603



Volkswagen Corrado G60 1990 tornado red Minichamps 400055600



Volvo XC90 2003 grey metal Minichamps 400171372



Williams FW08 Ford #6 GP Switzerland Winner - World Champion 1982 Minichamps 436820106



Porsche 911 Turbo 1990 speed yellow Minichamps 430069110



Porsche 956L #8 Le Mans 1986 Follmer/Morton/Miller Minichamps 433866508



Renault Clio 2005 blue grey metal 3-doors Norev 517532



Rover P6 3500S V8 avocado green Vanguard's 06515



Skoda Octavia break dark green Norev 840660



Toyota RAV4 Clean Power 2006 vert amazone with Minichamps



Volkswagen Crossgolf 2007 silver Minichamps 403054373



Wilys Jeep MB Liberation de Paris 1944 IXO clc158



Porsche 911(993) Carrera Coupe 1993 orange Minichamps 430063012



Porsche Cayenne 2007 olive green met (Porsche Promotional) Minichamps WAP02061317



Renault fire engine vigili del fuoco red Eligor 112074



Skoda Octavia silver with Norev 840645



Toyota RAV4 VX 2006 grey eclipse with Minichamps



Volkswagen Crosspolo 2007 orange Minichamps 403054473



Wilys Jeep MB Liberation de Paris 1944 IXO clc158



Volkswagen Crossgolf 2007 silver Minichamps 403054373



Porsche 911(996)GT3 #37 Daytona CUP 2005 Matos/Fitzgerald/Longhi/Assentato Minichamps 400056237



Porsche Cayenne S with trailer and 356B coupe Minichamps APO2061212



Renault Goeltte Taxi Dakar 1975 transport en commun IXO clc081



Skoda Superb 2002 black met Abrex 44560



Toyota TF106 #8 2006 Jarno Trulli Minichamps 400060008



Volkswagen Crosspolo 2007 orange Minichamps 403054473



Alfa Romeo P3 #16 Rally Monte Carlo 1934 L.Chiron RIO 4189



Volkswagen Eco Racer orange with Norev 840110



Porsche 911(996)GT3-RSR #21 Zolder 2006 'Pink Pig' Penders/Lamot/Jacobus/Dujardyn Spark Model S0955



Renault Logan Dacia Police Roumaine Eligor 7711421931



Saab 96 #68 East African Safari 1965 Carlsson/Moss Trofeu 1508



Skoda Superb 2002 dark blue met Norev 840612



Toyota TF106 #7 2006 Raf Schumacher Minichamps 400060007



Volkswagen Eco Racer orange with Norev 840110



Alfa Romeo Giulietta TI 1955 Cream RIO 4119



Volkswagen Touareg 2002 'No-tardt' Minichamps 400052090



Porsche 911(993) Carrera Coupe 1993 orange Minichamps 430063012



Renault fire engine vigili del fuoco red Eligor 112074



RUF RT12 2005 orange Spark Model s0704



Skoda Superb 2002 dark red Abrex 44650



Toyota TF106 #7 2006 Raf Schumacher Minichamps 400060007



Volkswagen Eco Racer orange with Norev 840110



Alfa Romeo Giulietta TI 1955 Cream RIO 4119



Volkswagen Touareg 2002 'No-tardt' Minichamps 400052090



Porsche 911(996)GT3 #37 Daytona CUP 2005 Matos/Fitzgerald/Longhi/Assentato Minichamps 400056237



Renault Goeltte Taxi Dakar 1975 transport en commun IXO clc081



ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



GAZ-32214 санитарный (АГАТ)



GAZ-3221 пожарная охрана (АГАТ)



GAZ-3221 Оперативная МЧС (АГАТ)



GAZ-2705 Аварийная газовая служба (АГАТ)



GAZ-3221 Налоговая полиция (АГАТ)



GAZ-14 «Чайка» (Welly)



AT-1(130) автомобиль тыла (Лаборатория минимodelей SL101)



ЗИЛ-130 Почта (Лаборатория минимodelей)



ЗИЛ-157 (Лаборатория минимodelей SL072)



YA-2 (Лаборатория минимodelей SL035)



GAZ-63 (Саратовская лаборатория SL037F)



ЯШД-130В1+ТЦ-4 (Лаборатория минимodelей SL107)



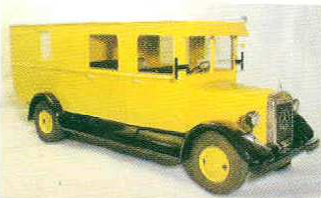
АВ-6(130В1) (Лаборатория минимodelей SL108)



Mercedes G3A kiz 77D (Губских)



Mercedes G3000 kiz384V1E (Губских)



Mercedes Lo 3000 почтовый (Губских)



GAZ Hunter (GM-Art, конверсия)



Chevrolet Niva (GM-Art, конверсия)



GAZ Hunter Банк России (GM-Art, конверсия)



GAZ Hunter (GM-Art, конверсия)



GAZ Hunter Иннассация (GM-Art, конверсия)



GAZ Hunter Милиция (GM-Art, конверсия)



GAZ Hunter ОМОН (GM-Art, конверсия)



GAZ Hunter (GM-Art, конверсия)



GAZ Hunter разминирование (GM-Art, конверсия)



GAZ Hunter БАИ (GM-Art, конверсия)



Москвич-404 (АГД)



ЗИС-112/4 (АГД)



ЗИЛ-167Е (Игнатов)



Mercedes Lo3000 фургон (Губских)



КАМАЗ цистерна Огнеопасно (Бауэр)



КАМАЗ цистерна Ядовитые вещества (Бауэр)

“НОМЕР ПЕРВЫЙ” В МИРЕ

1:87

Алексей ДЕМИДОВ (Санкт-Петербург)

В данной статье мы кратко рассмотрим историю фирмы, ставшей ключевой в развитии авто-моделизма в масштабе 1:87(HO), а именно с «Hepra Miniaturmodelle».

Само слово «hepra» — это не что иное, как сокращенная аббревиатура, происходящая от первых букв названия немецкой фирмы «HERgenrother und PAtenten», образованной в 1949 г. Вильгельмом Хергенрейтером в г. Нюрнберге и выпускавшей различные пластмассовые изделия и, как «ширпотреб», аксессуары к игрушечным железным дорогам

В 1965 г. Фриц Вагнер (правопреемник основателя фирмы) расширяет выпускаемый фирмой ассортимент моделей, а производственные мощности переводит в небольшой городок Дитенхофен, где в начале 1970-х гг. разрабатывают и выпускают первые сборные модели различных строений в масштабе 1:160(N). Тем самым он практически полностью перепрофилирует фирму на выпуск модельной продукции.



DAF 3300



MAN F8

Наконец в 1978 г. компания «Hepra» (уже под руководством сыновей Фрица Вагнера) начала выпуск первых моделей легковых автомобилей в масштабе 1:87(HO) на доселе невиданно высоком качественном уровне, совершив тем самым огромный прорыв в автомобильном моделизме.



Setra 228DT



Setra 215H

Так как меня интересует исключительно коммерческий транспорт, то я не буду перечислять весь огромный ассортимент легковушек, выпускаемых фирмой (в том числе и в сорок третьем масштабе), а остановлюсь на грузовиках и спецтехнике.

Первую модель грузовика в масштабе 1:87 на фирме «Hepra» изготовили в 1980 г. Это были новые в то время Volvo F10 и Volvo F12. Сразу же за ними были выпущены несколько модификаций Mercedes и MAN, а также довольно экзотические Ford Transcontinental и Berliet.

В отличие от моделей фирмы «Wiking», занимавших большую часть полок в модельных магазинах того времени, модели грузовиков фирмы «Hepra» точнее соответствовали масштабу и имели более качественную детализировку. Фирма «Wiking», несмотря на огромный скачок в своем развитии вплоть до середины 1990-х гг. производила модели не в восьмидесятом, а в девяностом масштабе (в каталогах так и обозначалось — 1:90). Это заметно при сравнении моделей обеих фирм — модели фирмы «Wiking» по размерам чуть меньше чем модели фирмы «Hepra».

Следующим важным отличием моделей «Hepra» были передние фары, облицовки радиаторов с фирменными эмблемами на них, впервые в этом масштабе покрытые специальной металлизированной краской. Такое покрытие придает моделям более реалистичный и законченный внешний вид, чем выгодно отличает их от продукции других фирм. Очень важной деталью (особенно в мелкомасштабных моделях) являются колёса, которые у фирмы «Hepra» по своей конструкции больше напоминают настоящие. Объемные колёсные диски и выбитые на шинах названия их производителей (Continental, Goodyear) производили в то время глубокое впечатление, даже на отъявленных скептиков, считавших, что кроме «сорок третьего масштаба» коллекционировать всё остальное несерьёзно. Из нововведений следует отметить и прилагающиеся к каждой модели отдельные зеркала заднего вида.

В 1982 г. помимо отдельных грузовиков с прицепами в программе фирмы появляются первые модельные копии седельных тягачей с полуприцепами известных производителей (Kogel, Schmitz и Kasbohrer), изготовленных на невиданном доселе высоком уровне. Чуть позже разрабатываются пожарные и коммунальные модификации вышеупомянутых грузовиков. В этом же году выпускаются и первые модели автобусов — Setra второй серии и городские MAN.

В последующие годы в модельной программе появляются модели всех оставшихся не выпущенными грузовиков большой европейской семёрки (MAN, Mercedes, Volvo, Scania, Iveco, Renault, DAF), а также несколько «американцев» по лицензии канадской фирмы



DAF 95



DAF CF



Scania 113

«Promotex». Формируется стратегическая концепция фирмы — разрабатывать и производить модели одновременно с выходом их прототипов, делать максимально возможное количество их модификаций (строительные, пожарные, коммунальные и пр.) Отличительной особенностью новых моделей является наличие двигателя под открывающейся кабиной или капотом, а также более детально проработанная рама. Всё более широкое применение компьютерных технологий на стадии проектирования и изготовления позволяет

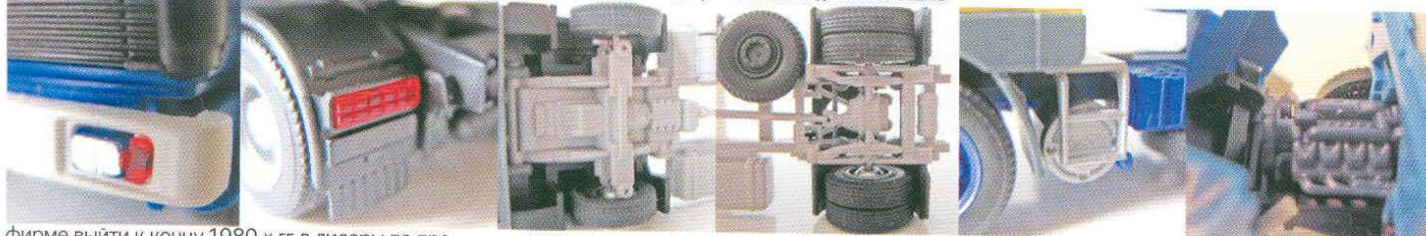


MAN F90



Scania T142

Слева направо: передняя (старая) и задняя светотехника; передняя и задняя подвески; глушитель DAF и двигатель Scania



фирме выйти к концу 1980-х гг. в лидеры по производству моделей автомобилей в количественном и качественном отношении. Именно в это время появляется рекламный слоган фирмы «Herpaminaturmodelle — №1 Worldwide».

В 1990-х гг. на моделях грузовиков фирмы «Негра» впервые в этом масштабе появляется полноценная светотехника. Передние фары с зеркальными отражателями и оранжевыми боковыми указателями поворотов, а задние, как и положено — из красной полупрозрачной пластмассы. В целом детализация моделей достигла максимально возможного для восьмидесяти седьмого масштаба уровня, и развитие ассортимента сегодня идёт по пути увеличения количества модификаций, специальных надстроек и прицепной техники, а так же по логотипам и окраске моделей.

Стоит также отдельно упомянуть и о создании в середине 1990-х гг. малоизвестного филиала фирмы под названием «МААГ», занимающегося выпуском армейских модификаций моделей «Негра». Но особого развития это направление не получило в виду сильной конкуренции со стороны австрийской фирмы «ROCO-Minitanks».

В настоящее время помимо традиционных европейских «грузовых» направлений компанией «Негра» активно развивается тема строительной спецтехники, хотя здесь давно лидирующие позиции занимает фирма «Kibri», и «вездесущая» «Wiking» (кстати, в последнее время делающая очень неплохие модели). За короткий срок фирмой «Негра» создана серия колёсной и гусеничной строительной техники Liebherr, а также выпущено несколько модификаций канадских колёсных сельскохозяйственных тракторов John Deere.

Фирма «Негра» ежемесячно выпускает несколько новых моделей, не смотря на то, что на изготовление оборудования для производства только одной модели уходит примерно 1500 рабочих часов. Модели изготавливаются в полном соответствии с оригиналом из высококачественной пластмассы методом впрыскивания, детали обрабатываются вручную по отдельности, а кузова покрываются специальными металлическими лаками. Отдельные детали и надписи выполняются не с помощью наклеек, а в технике тампопечати с очень высокой точностью. Хромированные части и надписи наносятся тиснением фольгой горячим прессом. При изготовлении модели производится около 50 отдельных рабочих операций, прежде чем закончится монтаж и будет проведен

последний контроль качества. При этом следует

отметить, что изготовители автомобилей предоставляют фирме «Негра» права на производство моделей своих автомобилей в форме лицензий.

В целом свой рекламный слоган «Номер один в мире» фирма «Негра» заслуженно оправдывает, что наглядно видно по количеству и качеству её продукции.

DAF 95



Mercedes SK88



Mercedes SK94



Renault R310



Iveco Turbostar

ИТОГИ КОНКУРСА «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



Дорогие друзья и коллеги!
Сегодня мы публикуем итоги конкурса «Масштабная модель года».

Конкурс проводился по следующим номинациям:

Модель года;
Лучшая отечественная модель отечественного изготовителя;

Лучшая модель зарубежного автомобиля отечественного изготовителя;

Лучшая модель ручной работы отечественного изготовителя;

Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя;

Лучшая отечественная фирма изготовитель моделей;

Лучшая зарубежная фирма-изготовитель отечественных моделей/Лучшая зарубежная модель отечественного автомобиля.

По итогам конкурса, подведённого по вашим письмам, звание «Модель года» по номинациям распределилось следующим образом:

В номинации «Модель года» лучшей признана модель самосвала Yarovit, выпущенная мастерской «Миниград».

В номинации «Лучшая отечественная модель отечественного изготовителя» признана модель автомобиля ЗИС-110, выпущенная VM.M Co Ltd.

В номинации «Лучшая модель зарубежного автомобиля отечественного изготовителя» признана серия моделей автомобиля GMC CCKW 352/353, изготовленная мастерской «МВК» (Украина).

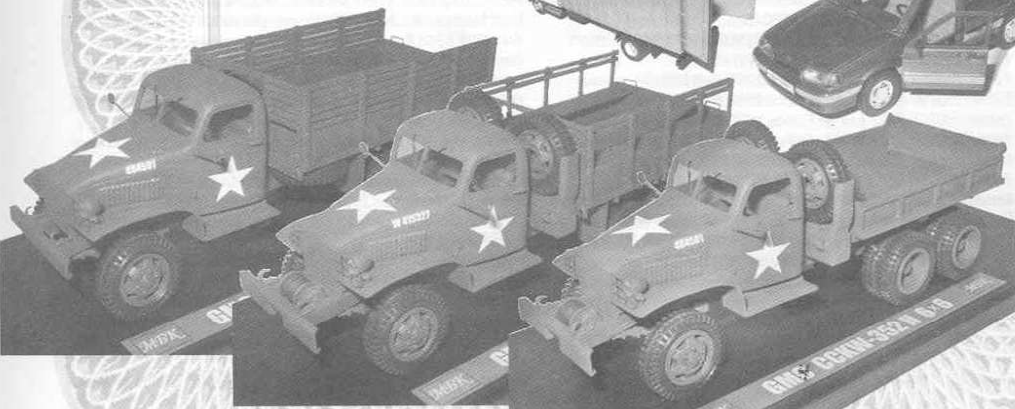
В номинации «Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя» при-

знана модель автомобиля УАЗ-3153 мастерской «ЕК» (Омск).

В номинации «Лучшая отечественная фирма-изготовитель моделей» признано ООО «Компания Бауэр» за серию моделей автомобилей ВАЗ, ЗИЛ и УАЗ.

В номинациях «Лучшая модель ручной работы отечественного изгото-

витель» и «Лучшая зарубежная фирма-изготовитель отечественных моделей/Лучшая зарубежная модель отечественного автомобиля» итоги конкурса не подво-дились. В первой номинации представленные модели не имели автора, что автоматически снимало их с участия в конкурсе. Во второй номинации ничего нового представлено не было, выпущенные модели лишь повторяли ранее вынущенные либо в измененных цветах, либо, выпущенные под другой торговой мар-кой.



МИР АВТОМОБИЛЕЙ

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

ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА

АДРЕСА МАГАЗИНОВ:

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

тел.: 8-903-118-58-65

e-mail: auto-model@rambler.ru

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



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



ПЛАНЫ ВЫПУСКА МОДЕЛЕЙ В 2007 Г.

ABC BRIANZA (www.abcbrianza.com) Италия

Abarth A209 Boano coupe ABC 179
 Alfa Romeo 103 1954 ABC 78
 Alfa Romeo 1500 touring proprietaria patrese ABC 121
 Alfa Romeo 155 V6 TI DTM 1993 (4 version) ABC 32
 Alfa Romeo 155GTA #4 CIVT 1992 Nannini ABC 26
 Alfa Romeo 155GTA #5 CIVT 1992 Larini ABC 26
 Alfa Romeo 158A GP Livorno 1938 (2 version) ABC 53
 Alfa Romeo 158A GP Tripoli 1939 (2 version) ABC 54
 Alfa Romeo 166 1998 Speed by ABC SPE02
 Alfa Romeo 1750 carrozzeria Sala cabriolet 1932 ABC 123
 Alfa Romeo 1750GTC coupe Royal Touring #48 Mille Miglia 1933 ABC 67C
 Alfa Romeo 1750GTC coupe Royal Touring 1931 ABC 67A
 Alfa Romeo 1750GTC coupe Royal Touring Mille Miglia 1933 Restaurata ABC 67B
 Alfa Romeo 1900 typo #1483 1950 ABC 92
 Alfa Romeo 1900 Gran Luce Francis Lombardi 1953 ABC 149
 Alfa Romeo 1900 Polizia ABC 154
 Alfa Romeo 1900 spider 1957 ABC 168
 Alfa Romeo 1900 super 1954 ABC 91
 Alfa Romeo 1900 super saloon 1954 ABC 77
 Alfa Romeo 1900TI 1954 ABC 80
 Alfa Romeo 1900TI 1954 IV Carrera Panamericana ABC 81
 Alfa Romeo 2000 coupe Praha ABC 153
 Alfa Romeo 2000 coupe sportiva ABC 188
 Alfa Romeo 2300 Pescara touring 1934 ABC 72
 Alfa Romeo 2500 RAI 1953 36 Giro d'Italia ABC 112
 Alfa Romeo 2600PF coupe ABC 203
 Alfa Romeo 308 GP (3 version) ABC 55
 Alfa Romeo 312 #20 C.Acerbo 1937 Nuvoletti ABC 83
 Alfa Romeo 312 #6 C.Acerbo 1937 Guidotti ABC 83
 Alfa Romeo 315 #30 Monza 1938 Nuvoletti ABC 78
 Alfa Romeo 315 #6 Monza 1938 Farina ABC 78
 Alfa Romeo 500 cassonato 1935 ABC 65
 Alfa Romeo 500 Transporto Alfa Grand Prix 1950 ABC 28
 Alfa Romeo 6C 1750 Castagna 1931 ABC 20
 Alfa Romeo 6C 1750GS "Flying Star" touring 1931 white ABC 39
 Alfa Romeo 6C 1750GTC 1932 Guida Interna Semirigida ABC 38
 Alfa Romeo 6C 2300 touring "Soffio di Satana" ABC 58
 Alfa Romeo 6C 2500 6-7 Posti ABC 137
 Alfa Romeo 6C 2500 Farina 1940 ABC 33
 Alfa Romeo 6C 2500 Giardiniera Viotti 1952 ABC 49
 Alfa Romeo 6C 2500 Michelotti 1947 Nino Farina ABC 36
 Alfa Romeo 6C 2500 touring 1940 ABC 148
 Alfa Romeo 6C 2500 touring 1940 ABC 34
 Alfa Romeo 6C 1750GTC "Flying Star" Touring 1931 red ABC 42
 Alfa Romeo 8C 2900A #150 Mille Miglia 1937 Pintacuda/Mambelli Scuderia Ferrari 1st ABC 40
 Alfa Romeo 8C 2900A #75 Mille Miglia Botticella 1st ABC 41
 Alfa Romeo 8C competizione ABC 208
 Alfa Romeo 8C/35 ABC 109
 Alfa Romeo Abarth 2000 Torino 1954 Ghia ABC 173
 Alfa Romeo Alfetta V6 pick-up ABC 136
 Alfa Romeo Bella Bertone 1999 ABC 132
 Alfa Romeo Brera ABC 167
 Alfa Romeo Dardo Pininfarina 1998 ABC 144
 Alfa Romeo GT coupe competizione Pres. Ginevra 2004 ABC 178C
 Alfa Romeo Mille cassonato ABC 66
 Alfa Romeo Mille scuderia autodelta 1971 ABC 88G
 Alfa Romeo Mille scuderia autodelta 1977 ABC 88B
 Alfa Romeo Mille vigile del fuoco ABC 90
 Alfa Romeo Transporto Auto GP Tripoli 1936 ABC 27
 Alfa Romeo Vola LF Fioravanti Ginevra 2001 ABC 146
 Aston Martin DB2/4 spider touring 1966 ABC 190
 Aston Martin DB2/4 Vignale 1954 ABC 182
 Aston Martin DB4/GT get ABC 164
 Aston Martin DBS ABC 193
 Aston Martin V8 Lagonda ABC 206
 ATS 2500GT 1963 ABC 47
 Bizzarini P538 De Bernardi ABC 159
 Bizzarini P538 Duca D'Aosta ABC 160
 Bizzarini P538 Le Mans ABC 158
 Bugatti T59 1934 Nuvoletti RUBY 01
 Bugatti T59 Varzi RUBY 02
 Christelle Sbarro 2002 ABC 172
 Cierano 47 CRA autocarro "Scuderia Ferrari" 1929 ABC 43
 Classroom of the American Eagle ABC 205
 Espera Sbarro Alcador 1995 (ch. Ferrari Testarossa) ABC 170
 Ferrari Alcador (ch. Ferrari Testarossa) ABC 140
 Fiat 1500 berlina 1936 ABC 86
 Fiat 1500 cabriolet Viotti 1937 ABC 85
 Fiat 1500 vigili del fuoco 1936 Museo di Mantova ABC 84
 Fiat 2000 coupe Pininfarina 1993 ABC 35
 Fiat 642 camion Scuderia Centro Sud ABC 75
 Fiat 642N Scuderia Scarab ABC 187
 Fiat 682 Corpo Guardie PS. Sommozzatori Polizia ABC 157
 Fiat 682RN2 Camion Scuderia Centro Sud ABC 124
 Fiat 6C 1500 Viotti cabriolet Mille Miglia 1937 ABC 74
 Fiat 8V #62 Le Mans 1953 Lurani/Mahe ABC 60
 Fiat 8V 1-serie 1952 ABC 18
 Fiat 8V 2-serie 1952 ABC 18
 Fiat 8V spider 1-serie ABC 89
 Fiat 8V Zagato coupe 1956 ABC 25
 Fiat 8V Zagato spyder #528 Mille Miglia 1953 Capelli/Veronelli ABC 24
 Fiat Abarth Boano Spider Corsa 1955 ABC 156

Fiat Ballila 4 Marce 1934 ABC 63
 Fiat Ballila 4 Marce 1934 ambulanza ABC 63A
 Fiat Ballila 4 Marce 1934 Taxi ABC 63T
 Fiat Barchetta 1995 ABC 52
 Fiat Barchetta Maggiore ABC 100
 Fiat Dedicata Carrozzeria Stola ABX 129
 Fiat Fiorino 1996 Speed by ABC SPE01
 Fiat Monotipo carrozzeria stola ABC 114
 Guzzi Nibbio 20 record car ABC 152
 ISO Grifo 90 1991 ABC 171
 Jaguar SS100 FHC ABC 197
 Jaguar XK120 Loewy/Boano ABC 139
 Jaguar XK150 Bertone ABC 176
 Lamborghini 350GTV Ginevra 1963 ABC 163
 Lancia Aprilia Aerodinamica 1-serie ABC 104
 Lancia Aprilia Aerodinamica ABC 102
 Lancia Aprilia Aerodinamica ABC 59
 Lancia Astura 2-door coupe ABC 117
 Lancia Astura Cabriolet ABC 185
 Lancia Astura Cabriolet Farina 1947 blue restaurata ABC 147
 Lancia Astura Cabriolet Pininfarina 1938 ABC 57
 Lancia Astura Mussolini-Hitler Roma 1938 ABC 127
 Lancia Aurelia Giardinetta Viotti ABC 69
 Lancia Delta Presentazione 1993 ABC 31
 Lancia Eptaiota Torpedone "Scuderia Ferrari" 1930 ABC 48
 Lancia Esatau P camion "Scuderia Lancia" 1953 ABC 29
 Lancia Thesis limousine Ginevra 2004 ABC 161
 Lancia Thesis limousine Presidenziale 2003 C.F. Ciampi ABC 161P
 LF Fioravanti F100 ABC 111
 LF Fioravanti F100 roadster ABC 138
 Mercedes 500K 1938 Eva Braun ABC 150
 Mini Cooper Mk.I Speed by ABC SPE03
 Mini Cooper Mk.II Speed by ABC SPE04
 OM 150 Vigili Del Fuoco cisterna ABC
 Pontiac Chieftain Custom Catalina 1954 ABC 22
 Porsche 914 pick-up ABC 118
 Porsche 944 station wagon ABC 107
 Porsche Carrera Abarth Tipo 695GS 1961 ABC 82
 Rolls Royce Phantom I Windovers Tourer 1927 ABC 207
 Rolls Royce Phantom II Fignon-Falaschi ABC 166
 S81 Stola Salone di Torino 2000 ABC 133
 S82 Stola 2001 Boxter Special Edition ABC 145
 S82 Stola Boxter's Special Edition Ginevra 2003 ABC 165
 Sbarro Astro ABC 177
 Sbarro GT12 ABC 194
 Sbarro Ionos ABC 191
 Sbarro Tornado 2004 (ch. Ferrari 550 Maranello) ABC 192
 Stola - Fiat Panda Agnelli ABC 162A
 Stola - Fiat Panda Destriero ABC 162
 Stola Cita (ch. Fiat 500) ABC 181
 Thames Trader camion Scuderia Maranello ABC 64



ART MODEL (www.m4modelcars.it) Италия

Ferrari 195S coupe #6 Buenos Aires 1962 J.Kimberly Art Model 182
 Ferrari 225s 1#5 2 ore di Pescara 1952 Biondetti/Cornacchia Art Model 186
 Ferrari 275P #144 Nurburgring winner 1964 Vaccarella/Scarfioffi Art Model 183
 Ferrari 330P #27 Sebring 1964 Hill/Bonnier Art Model 185
 Ferrari 335MM #7 LE MANS 1957 Hawthorn/Musso Art Model 184
 Ferrari 750 Monza #14 Le Mans 1955 Gregory/"Sparken" Art Model 187

BBR (www.bbrmodels.it) Италия

Alfa Romeo 6C 2500SS #1125 Coppa di Toscana 1950 BBR BC30
 Alfa Romeo SZ 1960 BBR BBR153C
 Alfa Romeo Type B Aerodinamica #64 BBR BBR91B
 Alfa Romeo Type B Aerodinamica 1934 BBR BBR91A
 Alfa Romeo T22 #43 Le Mans 1965 BBR BC40
 Ferrari 166 Inter Cabriolet Stabilimenti Farina BBR BBR173A
 Ferrari 166 Inter Cabriolet Stabilimenti Farina BBR BBR173B
 Ferrari 166 Inter Cabriolet Stabilimenti Farina BBR BBR173C
 Ferrari 208GT4 2+2 1975 BBR BBR146
 Ferrari 212 Inter Vignale Coupe (Ch. 0135E) 1967 BBR BBR190C
 Ferrari 250GT Boano GT (Ch. 0531) BBR BBR176
 Ferrari 250TDF #159 Tour de France 1958 BBR BBR75I
 Ferrari 250TDF #160 Tour de France 1958 BBR BBR75L
 Ferrari 250TDF #162 Tour de France 1958 BBR BBR75M
 Ferrari 275GTB #151 Tour de France 1970 BBR BC46
 Ferrari 275GTB (Ch. S/N 06437) 1965 BBR BBR187
 Ferrari 275GTC Speciale 1965 BBR BBR165
 Ferrari 275GTS 1964 BBR BBR182D
 Ferrari 312PB #1 Vallenga 1973 BBR BPL07
 Ferrari 312PB #16 Le Mans 1973 BBR BPL08
 Ferrari 330GT 2+2 Station Wagon 1952 BBR BBR178
 Ferrari 365GT4 2+2 Cabriolet Fly Studio Modena roof open 1975 BBR BBR191A
 Ferrari 365GTB4 #1 12h Sebring 1972 Hobbs/Scott BBR BC49
 Ferrari 365GTB4 6h Watkins Glen 1974 Garcia Vega/Waco BBR BC48
 Ferrari 365GTB4 Daytona 1972 Street Version BBR DIA01
 Ferrari 375 Spyder Vignale (Ch. 0353 EU) 1954 BBR BBR185

Ferrari 410SA Boano 1956 BBR BBR110
 Ferrari 550 Maranello LM GT #50 Le Mans 2006 Larbre Competition BBR BG310
 Ferrari 550 Maranello LM GT #61 Le Mans 2006 Russian Age Racing BBR BG311
 Ferrari 550 Maranello LM GT #67 Le Mans 2006 Convers Men X BBR BG312
 Ferrari Enzo Pininfarina 2002 BBR BG294
 Ferrari Enzo Test Car 2004 BBR BG305
 Ferrari F248 F1 GP USA Indianapolis Winner 2206 M.Schumacher BBR BG314
 Ferrari F40 Spyder Fiorano 1992 BBR BBR188
 Lancia Flaminia Super Sport Zagato 1960 BBR BBR158A
 Lancia Florida Turin Auto Salon 1955 BBR BBR159
 Maserati Eldorado #10 500 Monza 1958 BBR BBR117A
 Maserati Eldorado #12 500 Indianapolis 1959 BBR BBR117B
 Maserati Sebring 1964 BBR BBR157
 Maserati Sebring 1964 BBR BBR157B
 Maserati 5000GT Scia di Persia 1959 BBR BBR168
 Maserati A6G-2000 Spyder Frua 1957 BBR BBR186B
 Maserati MC12 Coupe 2005 BBR BG296
 Maserati MC12 Coupe 2005 BBR BG298
 Maserati Quattroporte 1960 BBR BBR160
 Maserati Quattroporte 1960 BBR BBR160D
 Maserati Sebring 1964 BBR BBR157D



BEST MODEL (www.m4modelcars.it) Италия

Alfa Romeo T22 #34 Misano 1973 O.Volontieri Best Model 9329
 Ferrari 208GTB Turbo 1982 stradale red Best Model 9325
 Ferrari 250GTL 1962 black Best Model 9326
 Ferrari 512BB #73 Le Mans 1982 Lanier/Morin/Henn Best Model 9323
 Ferrari 512BB LM 3-serie #48 Le Mans 1981 Salmon/Philips/Earle Best Model 9330
 Ferrari 512BB LM #12 Fuji 1982 Henn/Henn Best Model 9324
 Ferrari BB #46 Le Mans 1981 Dieudonne/Xhenceval/Libert Best Model 9327
 Porsche 908/2 #62 Suzuki 1970 K.Nagamatsu Best Model 9328
 Porsche 908/2 #88 Fuji 1971 "Flunder" Kazato Best Model 9331



BROOKLIN MODELS (www.brooklinmodels.co.uk) Великобритания

Austin A90 "Essex" 1956 Brooklin Models IPV.23 февраль/март
 Buick 96S coupe 1934 Brooklin Models BRK.133 март
 Buick Skylark hardtop Prototype 1953 Brooklin Models F-S 06 июль/август (ltd. ed)
 Chevrolet 210 Handyman 1954 Brooklin Models BRK.132 февраль
 Chevrolet Corvair Monza 1967 Brooklin Models BRK.139 октябрь/ноябрь
 Chevrolet Stylemaster sedan delivery "Dallas" 1947 Brooklin Models IPV.26 сентябрь
 Chevrolet Stylemaster sedan delivery 1947 Brooklin Models BRK.136 июнь
 Chevrolet Stylemaster sedan delivery 1947 Brooklin Models ROD.18 ноябрь
 Chevrolet Suburban "Caryall" 1955 Brooklin Models BRK.134 апрель
 Chrysler Imperial ambulance New Brunswick 1953 Brooklin Models C.S.V.06 ноябрь
 Chrysler Windsor station wagon 1955 Brooklin Models BRK.138 октябрь
 Corvette Convertible 1964 Brooklin Models ROD.14 март
 Ford Capri coupe 1961 Brooklin Models ROD.13 февраль
 Ford Consul Mk.II 4-door saloon 1960 Brooklin Models LDM.57 июль
 Ford Cortina Mk.IV 4-door saloon 1979 Brooklin Models LDM.56 май
 Ford Mainline "R.C.M.P." 1956 Brooklin Models IPV.25 август police
 Ford Pilot 1948 Brooklin Models ROD.17 октябрь
 Ford Prefect 1956 Brooklin Models LDM.59 сентябрь
 Ford Thunderbird 1957 Brooklin Models ROD.16 август
 Hillman Avenger Deluxe estate 1972 Brooklin Models LDM.54 февраль/март
 Hudson Hornet 4-door sedan 1955 Brooklin Models BRK.135 май/июнь
 Hudson Hornet convertible 1954 Brooklin Models BRK.140 декабрь
 Jensen 3.5 litre S-type 1937 Brooklin Models LDM.61 декабрь
 Lagonda 2,6 litre drophead coupe 1949 Brooklin Models LDM.58 июль/август
 Lincoln Model K 7-passenger sedan 1937 Brooklin Models BRK.141 декабрь/январь 2008
 Morris Minor "Gasser" 1952 Brooklin Models ROD.15 июнь
 Morris Ten-Four "Sunderland" 1936 Brooklin Models IPV.24 май
 Packard-Henney Junior "Hearse" 1953 Brooklin Models C.S.V.05 февраль/март
 Pierce-Arrow Travelodge 1937 Brooklin Models BRK.80a июнь

другой цвет (replaces brk. 80)
 Pontiac Chieftain «С.Н.Р.» 1956 Brooklin Models IPV27 декабрь/январь 2008
 Pontiac Chieftain 870 4-door sedan 1956 Brooklin Models BRK.137 август
 Sunbeam-Talbot Ten "Surrey" 1945 Brooklin Models IPV.22 январь
 Vauxhall Victor FD estate 1968 Brooklin Models LDM.55 апрель
 Volvo "Eftertanken" (alternative fuel trailer) 1940 Brooklin Models RE.37 январь
 Volvo PV56 1939-1945 Brooklin Models RE.36 январь
 Wolseley 6/90 Series I 1954 Brooklin Models LDM.60 ноябрь



BRUMM (www.brumm.it) Италия

Alfa Romeo 1750GS 1930 Centenario Coppa Milano/Sanremo 1906-2006 Lim Ed 500ps Brumm S06/03
 Ferrari 512BB #98 LM Monza 1982 Del Buono/Govoni Guercino Brumm R416
 Ferrari 512BB LM #64 Le Mans 1979 Henn/Delaunay/Grandet Scuderia N.A.R.T. Brumm R417
 Ferrari 512BB LM #66 Daytona 1979 Andruet/Dini Pozzi Scuderia Jms Brumm R413
 Ferrari 512BB LM #71 Le Mans 1982 Ballo/Andruet/Regout Scuderia Pozzi Brumm R415
 Ferrari 512BB LM #79 Le Mans 1980 Dini/Violati/Micangeli Scuderia Bellancauto Brumm R414
 Ferrari 512S Norisring 1971 "En Memoria Pedro Rodriguez" Lim Ed 1000ps Brumm S06/04
 Fiat 500 Campioni del Mondo 2006 green-white-red commemorative package - 3 models Lim Ed 500ps Brumm S06/14
 Fiat 500D 1960 Amaro 18 Isolabella Brumm R408
 Fiat 500D 1960 aperta avorio Brumm R404-03
 Fiat 500D 1960 aperta avorio Brumm R405-03
 Fiat 500D 1960 aperta azzurro acquamarina Brumm R404-06
 Fiat 500D 1960 aperta azzurro acquamarina Brumm R405-06
 Fiat 500D 1960 aperta beige Brumm R404-04C
 Fiat 500D 1960 aperta beige Brumm R405-04C
 Fiat 500D 1960 aperta white Brumm R404-02
 Fiat 500D 1960 aperta white Brumm R405-02
 Fiat 500D 1960 aperta blue fiorentino Brumm R404-07
 Fiat 500D 1960 aperta blue fiorentino Brumm R405-07
 Fiat 500D 1960 aperta blue scuro Brumm R404-08
 Fiat 500D 1960 aperta blue scuro Brumm R405-08
 Fiat 500D 1960 aperta celeste Brumm R404-05
 Fiat 500D 1960 aperta celeste Brumm R405-05
 Fiat 500D 1960 aperta grey ardesia Brumm R404-12
 Fiat 500D 1960 aperta grey ardesia Brumm R405-12
 Fiat 500D 1960 aperta grey cenere Brumm R404-11
 Fiat 500D 1960 aperta grey cenere Brumm R405-11
 Fiat 500D 1960 aperta red Brumm R404-01
 Fiat 500D 1960 aperta red Brumm R405-01
 Fiat 500D 1960 aperta green oasi Brumm R404-09
 Fiat 500D 1960 aperta green oasi Brumm R405-09
 Fiat 500D 1960 aperta green scuro Brumm R404-10
 Fiat 500D 1960 aperta green scuro Brumm R405-10
 Fiat 595 Abarth 1963 Brumm R406
 Fiat 595SS Abarth 1964 Brumm R407
 Fiat 600 1960 Intimo Lovable Brumm R412
 Fiat 600 Multipla 1960 Macchine da Caffè Cimbali Brumm R411
 Fiat 600D 1960 Amaro 18 Isolabella Brumm R409
 Fiat 600D Multipla 1960 Amaro 18 Isolabella Brumm R410
 Fiat Abarth 1000 #28 Zandvoort Trophy 1969 Marsilio Passotti "Pam" Scuderia Abarth & C 2nd Brumm R418
 Fiat Abarth 1000 #38 Zandvoort Trophy 1969 "Sony Racing Team" Rob Dijkstra 1st Brumm R419
 Fiat Abarth 1000 #42 Zandvoort Trophy 1969 Ed Swart Scuderia Radio Veronica 3rd Brumm R421
 Fiat Abarth 1000 #454 Trento Bondone 1964 Arturo Merzario Lim Ed 500ps Brumm S06/01
 Fiat Abarth 1000#41 Zandvoort Trophy 1969 Wim Boshuis Scuderia Lach 69 S.R.T. Holland Brumm R420
 Fiat Panda 45 open roof 1981 with two jubilant figures for Italia Campione del Mondo 2006 Lim Ed 500ps Brumm AS42
 Mercedes 300SRL #722 50th anniversary Mille Miglia winner 1955-2005 Moss/Mass Lim Ed 722ps Brumm S06/06
 Porsche 917K #1 9h Kyalami 1971 R.Attwood/J.Love Team Gunston/David Piper Racing Brumm R423
 Porsche 917K #14 1000km Monza 1970 "Gesipa Racing Team" Neuhaus/Kelleners Brumm R422



CORGI (www.corgi.co.uk) Великобритания

Austin 1800 Durham Police Corgi Emergency Motors VA08911 апрель
 Austin 1800 persian blue Corgi Vanguards VA08910 февраль
 Austin 7 "Mini" 850 #125 Christabel Carlisle - B.R.S.C.C. national Meeting, Brands Hatch, okt. 1st 1961 Corgi Drive Time VA01313 декабрь
 Austin A35 set #3, 4 & 9 RAE divers (Top Hat racing) Corgi Drive Time AL1003 апрель
 Austin A35 van "Post Office Telephones" Corgi Road Traders VA01709 февраль
 Austin A40 van "COW & GATE" Corgi Road Traders VA00319 март
 Austin A40 van "Outspan" Corgi Road Traders VA00320 август
 Austin Allegro tundra Corgi Vanguards VA04511 апрель

Daimler Sovereign 2.8 greensand Corgi Vanguards VA08804 январь
 Ford 100E #10 Ed Glaister (Top Hat racing oldies but goldies) Corgi Drive Time VA02112 февраль
 Ford 300E Thames van London transport Corgi Road Traders VA03304 июнь
 Ford Anglia 105E cirrus white Corgi Vanguards VA00126 август
 Ford Anglia van London Country Corgi Road Traders VA00418 ноябрь
 Ford Capri Mk.III 2.8 Greater Manchester Police Corgi Emergency Motors VA10802 (new tooling) декабрь
 Ford Capri Mk.III 2.8 Injection Caspian blue Corgi Vanguards VA10800 (new tooling) октябрь
 Ford Capri Mk.III Julius Thurgood/Quick Brew (Top Hat Groovy Baby) Corgi Drive Time VA10801 октябрь
 Ford Consul 3000GT Lancashire Police Corgi Emergency Motors VA05511 июль
 Ford Consul Classic 315 #7 Tony Lake (Top Hat racing pre-'66 touring) Corgi Drive Time VA03507 апрель
 Ford Cortina GT Mk.I #1 Scottish Rally Winners 1965 Roger Clark/Jim Porter Corgi Drive Time VA07305 март
 Ford Cortina GT Mk.II #1 East African Safari Rally 1967 Bengt Soderstrom/Gunnar Palm Corgi Drive Time VA04113 июль
 Ford Cortina GXL Mk.III maize yellow Corgi Vanguards VA10302 март
 Ford Cortina Mk.III 1600L fern green Corgi Vanguards VA10303 сентябрь
 Ford Cortina Mk.III GT Hampshire Police Corgi Emergency Motors VA10304 сентябрь
 Ford Escort Mexico Mk.I #2 Shellsport Corgi Drive Time VA09510 февраль
 Ford Escort Mk.I Twin Cam #2 Circuit of Ireland Winners 1968 Roger Clark/Jim Porter, Corgi Drive Time VA09512 сентябрь
 Ford Escort Mk.II Stirling & Clackmannon Police Corgi Emergency Motors VA09511 июнь
 Ford Lotus Cortina Mk.I light orchid Corgi Vanguards VA04114 ноябрь
 Ford Sierra Sapphire Cosworth 4x4 Corgi Vanguards VA10009 октябрь
 Ford Sierra Sapphire Cosworth 4x4 Lombard RAC Rally, Ford Team Publicity Car Corgi Drive Time VA10007 январь
 Ford Sierra Sapphire Cosworth Isle of Man Police Corgi Emergency Motors VA10008 март
 Ford Sierra Sapphire GLS black Corgi Vanguards VA09901 апрель
 Ford Transit Mk.I "BRS Rental" Corgi Road Traders VA06621 январь
 Ford Transit Mk.I "Lillywhites" Corgi Road Traders VA06622 июль
 Hillman Avenger 1500 Super electric blue top hat special Corgi Vanguards VA10403 сентябрь
 Hillman Avenger Tiger wardance Corgi Vanguards VA10402 апрель
 Hillman Escort Mexico Merseyside Police Corgi Emergency Motors VA09513 ноябрь
 Hillman IMP #1 Historic Racing Saloon Championship Winner 2003 Adrian Oliver Corgi Drive Time VA02620 май
 Hillman IMP Super aquaris Corgi Vanguards VA02622 декабрь
 Jaguar E-type primrose Corgi Vanguards VA04911 ноябрь
 Jaguar Mk.II #16 Jonathan Suckling (top hat racing-pre 66 touring cars) Corgi Drive Time VA08407 ноябрь
 Land Rover Defender & Horsebox Royal Parks Constabulary Corgi Emergency Motors VA09710 май
 Land Rover Defender chawton white/country Corgi Vanguards VA09709 март
 Land Rover Series II "Moreton C Cullimore" Corgi Vanguards VA07610 май
 Land Rover Series II "Robson's of Carlisle" Corgi Vanguards VA07611 ноябрь
 MGA 1500 #326 1956 Alpine Rally Winner of the coupe des dames. Nancy Mitchell and Pat Faichey Race Corgi Drive Time VA05008 август
 MGB Roadster #23 Julius Thurgood, John Trevelyan, RAE and Graham Davis 1980 Willhire 24h Race Corgi Drive Time VA10701 сентябрь
 MGB Roadster british racing green Corgi Vanguards VA10700 (new tooling) август
 MGB set Lancashire Constabulary Corgi Emergency Motors LC1003 (new tooling) октябрь
 MG2T X power grey metallic Corgi Vanguards VA09306 февраль
 Morris 1000 van "Currys" Corgi Road Traders VA01116 апрель
 Morris J2 postbus "Royal Mail" Corgi Road Traders VA10600 (new tooling) декабрь
 Morris J2 van "Dudley ZOO" Corgi Road Traders VA10602 (new tooling) май
 Morris J2 van "Post Office Telephones" Corgi Road Traders VA10601 (new tooling) сентябрь
 Morris J2 van Red Cross Corgi Road Traders VA10109 октябрь
 Princess 2000HL snapdragon yellow Corgi Vanguards VA10204 июнь
 Princess 2000HL vermilion Corgi Vanguards VA10205 январь
 Princess West Midlands Police Corgi Emergency Motors VA10203 февраль
 Range Rover HSE Epsom green Corgi Vanguards VA09612 май
 Range Rover Metropolitan Police Escort Group Corgi Emergency Motors VA09611 январь
 Rover 75 2.0 CDTi Contemporary SE ski blue Corgi Vanguards VA09204 июнь
 Rover P6 3500 V8 avocado green Corgi Vanguards VA06515 январь
 Rover SD1 3500SE oporto red Corgi Vanguards VA09010 июль
 Triumph STAG mimosa yellow Corgi Vanguards VA10505 сентябрь
 Triumph STAG russet brown Corgi Vanguards VA10504 март
 Triumph TR7 #18 Rally Welsh 1976 Brian Culcheth/Johnstone Sayer Corgi Drive Time VA10501 июнь
 Triumph TR7 carnelian red Corgi Vanguards VA10503 декабрь
 Triumph TR7 new white Corgi Vanguards VA10502 июль
 Triumph TR7 pharaon gold Corgi Vanguards VA10500 февраль

Vauxhall Astra 1.6 Life 5-doors "BSM" Corgi Vanguards VA09408 декабрь
 Vauxhall Astra SXi black sapphire Corgi Vanguards VA09409 июль
 Vauxhall Cavalier Sri 130 astro silver Corgi Vanguards VA09806 май
 Vauxhall Viva SL90 honey starmist Corgi Vanguards VA08712 июнь



EDISON GIOCATTOLI (www.edisongiocattoli.it) Италия

Alfa Romeo 2600 Sprint beige Edison Giocattoli 802721
 Alfa Romeo Montreal red Edison Giocattoli 802921
 ALFA Romeo Alfusud TI blue posillipo Edison Giocattoli 803021
 ALFA Romeo Alfetta GTV red Edison Giocattoli 803121
 Autobianchi A112 Abarth Edison Giocattoli 803021
 Fiat Dino Spider 2400 1969 Edison Giocattoli 803221
 Fiat Panda 750CL 1986 Edison Giocattoli 802921
 Fiat Ritmo 60L 1979 Edison Giocattoli 803121
 Giulia GTC 1965 white Edison Giocattoli 802821
 Giulietta 1977 blue Edison Giocattoli 803221



ELIGOR (www.eligor.com) Франция

Citroen 2CV "OFKOC" Eligor 101080
 Citroen H "Banania" Eligor 101069
 Citroen H Plateau "Polyrey" Eligor 101076
 DAF XF 105 tractor truck Eligor 113273
 Iveco Magirus ALP 375 Eligor 113002
 KamAZ Racing Truck Version 2006 Eligor 113162
 Mercedes Actros MP2 Remorque Camembert President Eligor 113263
 Peugeot J7 Essonne Sapeurs Pompiers Piongeurs avec Bateau Gonflable Eligor 101050
 Peugeot J7 Police Eligor 101020
 Peugeot Partner Taxi Parisien Eligor 101084
 Renault 1000kg "Botte Baudou" Eligor 101047
 Renault 1000kg "Postes Rurale" Eligor 103083
 Renault 4CV Optiek Eligor 101082
 Renault B120 VPI Eligor 113302
 Renault Estafette "Banania" Eligor 101067
 Renault Fregate Domaine Bottes Le Charneau Eligor 101086
 Renault Juvaquatre Tolee "Boulangerie" Eligor 101085
 Renault Kerax Unibeton Eligor 113223
 Renault Lander Porteur Eligor 113151
 Renault Magnum Valeo tractor truck Eligor 113276
 Renault Midlum Double Cabine FFT Secours Routiers Eligor 113301
 Renault Premium Forteur Jstrubion Eligor 113140
 Renault TN6C de Lion Eligor 113288
 Renault TN6C Place de la Republique Eligor 113252
 Volvo FH Restyle Remorque Camembert President Eligor 113262
 Volvo FH Restyle Remorque Roquefort Societe Eligor 113264



GAMMA MODELS (www.gammamodels.com) Италия

Audi R8C coupe #10 Le Mans 1999 Gamma Models SPG-002
 Audi R8C coupe #9 Le Mans 1999 Gamma Models SPG-001
 Audi R8R Spider #7 Le Mans 1999 Gamma Models SPG-003
 Audi R8R Spider #8 Le Mans 1999 Gamma Models SPG-004
 Corvette Callaway #51 Le Mans 1994 Gamma Models SPG-008
 Corvette Callaway #75 Le Mans 1995 Gamma Models SPG-006
 Corvette Callaway #76 Le Mans 1995 Gamma Models SPG-007
 Ferrari 348 #72 Le Mans 1993 Marukatsu Gamma Models SPG-010
 Ferrari 348 #64 Le Mans 1994 Totip Gamma Models SPG-009
 Maserati 450S #2 Le Mans 1957 Gamma Models SPG-005
 McLaren F1 GTR Le Mans 1998 "Emi" Gamma Models SPG-011
 McLaren F1 GTR Le Mans 1998 "Loctite" Gamma Models SPG-012

GASOLINE (www.bbmodels.it) Италия

Ferrari 365GTB/4 #18 6h Daytona 1972 Baker/McKaughn Gasoline GAS10049
 Ferrari 365GTB/4 #18 6h Watkins Glen 1972 Di Lorenzo/Reynolds Gasoline GAS10048
 Ferrari 365GTB/4 #37 Le Mans 1972 Maranello Concessionaires Gasoline GAS10047
 Ferrari 365GTB/4 #71 Le Mans 1974 Ch. Pozzi Gasoline GAS10050
 Ferrari 365GTB/4 #74 Le Mans 1972 North American Racing Team Gasoline GAS10046
 Ferrari 512BB LM #61 Le Mans 1979 Jean Beurlys Gasoline GAS10035
 Ferrari 512BB LM #62 Le Mans 1979 Ch. Pozzi/JMS Racing Gasoline GAS10038
 Ferrari 512BB LM #70 Le Mans 1982 Prancing Horse Farm Racing Gasoline GAS10037
 Ferrari 512BB LM #76 Le Mans 1980 Ch. Pozzi/JMS Racing Gasoline GAS10037
 Ferrari 512BB LM #78 Le Mans 1980 EMKA Production Ltd Gasoline GAS10036
 Ferrari 365GTB/4 #18 6h Daytona 1972 Baker/McKaughn Gasoline GAS10049
 Ferrari 365GTB/4 #18 6h Watkins Glen 1972 Di Lorenzo/Reynolds Gasoline GAS10048
 Ferrari 365GTB/4 #37 Le Mans 1972 Maranello Concessionaires Gasoline GAS10047
 Ferrari 365GTB/4 #71 Le Mans 1974 Ch. Pozzi Gasoline GAS10050
 Ferrari 365GTB/4 #74 Le Mans 1972 North American Racing Team Gasoline GAS10046
 Ferrari 512BB LM #61 Le Mans 1979 Jean Beurlys Gasoline GAS10035
 Ferrari 512BB LM #62 Le Mans 1979 Ch. Pozzi/JMS Racing Gasoline GAS10038

line
 Ferrari 512BB LM #70 Le Mans 1982 Prancing Horse Farm Racing Gasoline GAS10038
 Ferrari 512BB LM #76 Le Mans 1980 Ch. Pozzi/JMS Racing Gasoline GAS10037
 Ferrari 512BB LM #78 Le Mans 1980 EMKA Production Ltd Gasoline GAS10036



HECO MINIATURES (www.hecominiatures.com) Франция
 Bugatti Royale Berlin Heco Miniatures Hec348 июнь
 Bugatti Royale Binder Heco Miniatures Hec386 июнь
 Bugatti Royale Chassis Heco Miniatures Hec394 июнь
 Bugatti Royale Coupe du Patron Heco Miniatures Hec371 июнь
 Bugatti Royale Coupe Heco Miniatures Hec386 июнь
 Cafe diorama Heco Miniatures Fac002 февраль
 Garage "Azur" diorama Heco Miniatures Fac005 февраль
 Garage Bugatti diorama Heco Miniatures Fac003 февраль
 Pedicure/Teinturerie Diorama Heco Miniatures Fac001 февраль
Miniatures Du Chateau
 Voisin C20 Mylord Miniatures Du Chateau MC054 «Орен» февраль
Provence Miniatures
 Peugeot 301 Aerodynamique 1934 Provence Miniatures PMA095Kit январь
 Talbot Lago T150C Cabriolet Figoni F. 1938 Provence Miniatures PMA093 январь
 Talbot Lago T150C Cabriolet Figoni Falaschi 1938 Provence Miniatures PMA093Kit январь
De Boumet
 Talbot Grand Sport "Franay" De Boumet DB001 февраль



M4 (www.m4modelcars.it) Италия
 Alfa Romeo Brera 2005 blue metallic M4 7002
 Alfa Romeo Brera 2005 red M4 7001
 Alfa Romeo Brera 2005 grey metallic M4 7003



MA COLLECTION (www.macosordet.com) Швейцария
 Bugatti 57 cabriolet Gangloff 1938 (ch. 57749) Ma Collection 112
 Delage D6 3L coach panoramique Letourneur & Marchand 1948 Ma Collection 110
 Delahaye 135 coach panoramique Letourneur & Marchand 1950 Ma Collection 111
 Delahaye 135M break de chasse Guilloire 1948 Ma Collection 113
 Delahaye 135MS coupe Ghia Aigle 1949 Ma Collection 114



MARQUEART (http://marqueart.com/marqueart/default.htm) Великобритания
 Alvis 12-70 Saloon/Drophead Tourer Marqueart
 Alvis Speed 20 Cross and Ellis Tourer 1934 Marqueart март/апрель
 Alvis Speed 20 Marqueart
 Alvis Speed 25 Charlesworth Tourer Marqueart
 Austin Seven Saloon Marqueart (KIT32)
 Daimler Conquest Century Saloon 1954-1958 Marqueart
 Daimler Conquest Drophead 1954-1957 2-й квартал Marqueart
 Daimler Conquest Mk.II by J & M Classics Marqueart
 Daimler Roadster 1953 Marqueart
 Delage D8 120 De Villars Marqueart AE1
 Healey Duncan Coupe 1947 Marqueart
 Healey Elliott "Record Breaker" 1946 Marqueart
 Healey Nash Healey 1950-1954 Marqueart
 Healey Westland Mille Miglia Version Marqueart
 Healey Woody Marqueart
 Invicta Simplon S Type S62 "Speedy" 4,5 litre Marqueart AT7
 Jowett Jupiter SC Mk 1A Marqueart
 Lagonda LG45 Tourer 1935 Marqueart
 Lagonda V12 1936 Marqueart
 MG C-Type 1931 Marqueart MR11
 MG C-Type Le Mans 1933 Marqueart
 MG J1 4 Seater 1932 Marqueart MR1
 MG J1 Salonette 1932 Marqueart MR2
 MG TF 1953/1955 Marqueart
 Rolls-Royce Ghost Skiff 1909 Marqueart SP6
 Rolls-Royce Phantom II Brewster Newport Town Car 1930 Marqueart апрель/май
 Rolls-Royce Phantom II Henley Convertible 1931 Marqueart (Kit 1)
 Rolls-Royce Phantom II Henley Coupe 1934. Chassis 221 AMS. Engine number U75J. 6-cylinder 7668cc engine Marqueart февраль/март
 Rolls-Royce Silver Cloud pick-up Marqueart
Premium ClassiXXs
PREMIUM CLASSIXXS (www.premiumclassixxs.de) Германия

Goggomobil TL250 van "Goggo" Premium ClassiXXs 11105
 Kaelble Z6 R3A Schwerlastzugmaschine dark grey Premium ClassiXXs 62737
 Kaelble Z6 R3A Schwerlastzugmaschine grey Premium ClassiXXs 62507
 Mercedes L319 canvas pick-up "Fauwehr" Premium ClassiXXs 11059
 Mercedes L319 van "Liebherr" Premium ClassiXXs
 Mercedes L3500 renndienstfahrzeug "Porsche" porsche red Premium ClassiXXs 12452
 Mercedes L911 beertruck "Königsbacher" Premium ClassiXXs 12055
 Mercedes L911 canvas truck green Premium ClassiXXs 12056
 Mercedes LA911 canvas truck "Fauwehr" Premium ClassiXXs 12054
 Mercedes LA911 Koffer-LKW Polizei Premium ClassiXXs 12003
 Mercedes LA911 Pritschen-LKW "Tenere" Premium ClassiXXs B6 604 0522
 Mercedes LO1112 bus "Sudamerica" Premium ClassiXXs B6 604 0523
 Mercedes LP911 canvas truck "Dunlop-Reifenversuch" Premium ClassiXXs 12153
 Mercedes LP911 canvas truck dark red Premium ClassiXXs 12152
 Mercedes LP911 Koffer-LKW "Unimog-Service" Premium ClassiXXs 12102
 Mercedes O10000 bus dark red/beige Premium ClassiXXs 12301
 Mercedes Renntransporter "Martini" silver Premium ClassiXXs 12201
 Mercedes Renntransporter "Martini-Porsche" white Premium ClassiXXs 12202
 Mercedes Renntransporter "Porsche" porsche red Premium ClassiXXs 12200
 Opel Blitz 1,75t Renndienstfahrzeug "Porsche" Premium ClassiXXs 11601
 Opel Blitz 1,75t van blue/beige Premium ClassiXXs 11600
 Opel Blitz 1,75t van LDKW4 "DBP" Premium ClassiXXs 010616
 Puch SGC250 black Premium ClassiXXs 11252
 Puch SGC250 red Premium ClassiXXs 11975
 Versuchswagen V3 grey Premium ClassiXXs 18026
 Versuchswagen V3 red Premium ClassiXXs 18025
 Volkswagen Bulli T2a camping-bus green/creme Premium ClassiXXs 11326
 Volkswagen Bulli T2a camping-bus orange/creme Premium ClassiXXs 11325
 Volkswagen Bulli T2a canvas pick-up "DBP" Premium ClassiXXs 10648
 Volkswagen Bulli T2a canvas pick-up neptun blue Premium ClassiXXs 11351
 Volkswagen Bulli T2a canvas pick-up pastel white Premium ClassiXXs 11350
 Volkswagen Bulli T2a van "Martini Racing" Premium ClassiXXs 11258
 Volkswagen Bulli T2a van with hochdach "Porsche" Premium ClassiXXs 11256
 Volkswagen T2a bus "Kaelble Kundendienst" Premium ClassiXXs 11302
 Volkswagen T2a van "PTT" Premium ClassiXXs 11257
 Volkswagen T3 caravelle green Premium ClassiXXs 11451
 Volkswagen T3 minibus red Premium ClassiXXs 11450
 Volkswagen T3 pick-up blue Premium ClassiXXs 11501
 Volkswagen T3 pick-up grey Premium ClassiXXs 11500
 Volkswagen T3 van "Zundapp" Premium ClassiXXs 11402
 Volkswagen T3 van bambus gold Premium ClassiXXs 11400
 Volkswagen T3 van medium blue Premium ClassiXXs 11401
 Volkswagen T3 van with hochdach "DBP" Premium ClassiXXs 11657
 Volkswagen Type 147 Fridolin van "Service America" Premium ClassiXXs 11206
 Volkswagen Type 147 Fridolin van red Premium ClassiXXs 11205
 Zundapp Bella R204 Roller with belwagen "Bella-Kundendienst" Premium ClassiXXs 11903
 Zundapp Janus adria blue Premium ClassiXXs 18050
 Zundapp Janus red-grey Premium ClassiXXs 18051



RIO (www.m4modelcars.it) Италия
 Alfa Romeo P3 Tipo B #20 Rally Monte Carlo 1934 G.Moll RIO 4192
 Alfa Romeo P3 tipo B Montecarlo 1934 L.Chiron RIO 4189
 Citroen DS Funeral car 1968 RIO 7193
 Citroen DS19 cabrio Reutter 1960 bronze RIO 4190
 Citroen DS19 cabrio Reutter 1960 white RIO 4191
 Citroen ID19 #176 Rally Monte carlo 1959 Coltelloni/Desroiers RIO 4188
 Fiat 128 Croce Rossa 1970 RIO 4187
 Volkswagen 1200 De Luxe 1953 ivory RIO 9194



SCHUCO (www.schuco.de) Германия
 Audi A5 Coupe Schuco 04796
 Audi A5 Coupe Schuco 04797
 Audi Q7 granat red Schuco 04751
 Audi Q7 mugello blue Schuco 04753
 Audi R8 daytona grey pearl effect Schuco 04792
 Audi R8 ibis white Schuco 04791
 Audi TT Coupe Schuco 04761
 Audi TT Roadster brilliant black Schuco 04781
 Audi TT Roadster brilliant red Schuco 04782

BMW 3.0 CSi white Schuco 02196
 BMW 3.0 CSL racing version Schuco 02197
 BMW 315/1 cabriolet blue-white Schuco 02325
 Borgward B2500 "Sanella" Schuco 03451
 Borgward B2500 LFB Schuco 03462
 Borgward B2500 Schuco 03456
 Borgward B2500 with turntable ladder Schuco 03461
 Bussing 6500T Schuco 03471
 Diorama "Deutz Kundendienst" Schuco 02885
 Diorama "Kiosk Werkstrasse" Schuco 02945
 Diorama "Picknick" Schuco 02277
 DKW express pick-up "Kehne & Nagel" Schuco 02404
 Hanomag Kommissbrot Taxi Schuco 02976
 Hay tedder Schuco 03314
 Iveco Magirus HLF16/20 new face Schuco 07133
 Iveco Magirus LF16/12 Schuco 07131
 Iveco Magirus RW new face Schuco 07134
 Iveco Magirus RW2 Schuco 07132
 Iveco Magirus Super Dragon X8 Schuco 07135
 Kramer KL11 Schuco 03431
 McCormick D326 Schuco 03145
 Mercedes 170V sedan with wood gas generator 02469
 Mercedes 300 SL Roadster "Schauinslandrennen 1961" Schuco 02535
 Mercedes A-Class "AvD Pannenhilfe" 04493
 Mercedes C-class Lim. Avantgarde black Schuco 04932
 Mercedes C-class Lim. Avantgarde red Schuco 04931
 Mercedes C-class Lim. Elegance green Schuco 04922
 Mercedes C-class Lim. Elegance silver Schuco 04921
 Mercedes O6600 Bus "Stadt Frankfurt" Schuco 02746
 Mercedes trac 65/70 Schuco 03135
 Mercedes Unimog 404S municipal vehicle Schuco 03382
 Mercedes Unimog 404S TLF8 fire Schuco 03395
 Mercedes Unimog U300 Schuco 04645
 Mercedes Unimog U500 "Brabus" Black Edition Schuco 04648
 Opel Ascona B400 Schuco 05522
 Opel Blitz S 3t "Fulda" with figures Schuco 03064
 Opel Blitz S 3t with TSA 8 Schuco 03065
 Opel Commodore B Coupe Rally Schuco 02778
 Opel Commodore B GS/E white Schuco 02777
 Opel Corsa A parchment Schuco 03412
 Opel Corsa A porcelain blue Schuco 03411
 Opel GT 1969 monza blue Schuco 05533
 Opel GT Roadster midnight blue Schuco 04771
 Opel GT with fabric roof victoria red Schuco 04772
 Opel Kadett B nocturno blue Schuco 02944
 Opel Kadett D pistacio green Schuco 03402
 Opel Kapitän alabaster grey/nizza blue Schuco 02637
 Opel Rekord E regatta blue Schuco 03422
 Opel Rekord E siena red Schuco 03421
 Opel Vectra Caravan OPC star silver Schuco 04971
 Opel Vectra OPC magma red Schuco 04961
 Setra S6 Bus with trailer Schuco 02826
 Tempo Matador "BMW Teliedienst" Schuco 03327
 Tempo Matador with "Dunlop" tyres Schuco 03322
 trailer "Mueller Mitteltaal" Schuco 03123
 Ursus Schuco 02647
 Volkswagen Beetle "Krankenwagen" Schuco 02698
 Volkswagen Beetle ultramarine Schuco 03362
 Volkswagen T1 "Lowenbrau" Schuco 03085
 Volkswagen T1 "Hela Kundendienst" Schuco 03083
 Volkswagen T1 "Lufthansa" Schuco 03084
 Volkswagen T2a "Freiwillige" Feuerwehr Schuco 03227
 Volkswagen T2a "Jacobs Coffee" Schuco 03215
 Volkswagen T2a "Westphalia" camper van Schuco 03226
 Volkswagen T2a double cabin Schuco 03345
 Volkswagen T2a with trailer and load Schuco 03333
Schuco Junior
 Alfa Romeo 147GTA Schuco Junior 27294
 Audi A6 Limousine Schuco Junior 27273
 Audi Q7 Schuco Junior 27298
 Austin FX4 London Taxi Schuco Junior 27282
 BMW 330i Schuco Junior 27278
 BMW 645CI Schuco Junior 27277
 BMW X3 Schuco Junior 27279
 Ford Mustang GT Schuco Junior 27281
 Jaguar D-Type Schuco Junior 27297
 Jaguar E-Type Schuco Junior 27275
 Jaguar XK Schuco Junior 27296
 Land Rover Discovery 3 Schuco Junior 27295
 Mercedes ML350 Schuco Junior 7285
 Mini Cooper Traveller Schuco Junior 27274
 Opel Astra GTC Schuco Junior 27280
 Porsche 718 Schuco Junior 27293
 Porsche 904 Schuco Junior 27290
 Porsche 906 Schuco Junior 27291
 Porsche 911 Carrera S Cabriolet Schuco Junior 27284
 Porsche 911 Carrera S Coupe Schuco Junior 27283
 Porsche 911RS Schuco Junior 27288
 Porsche 914 Schuco Junior 27289
 Porsche 924 Turbo Schuco Junior 27287
 Porsche Carrera GT Schuco Junior 27276
 Porsche Pink Pig Schuco Junior 27292
 Saab 95 Sport Combi Schuco Junior 27300
 Volvo C30 Schuco Junior 27299
 Volkswagen Golf GTI Schuco Junior 27286
 Volkswagen 1200 De Luxe 1953 Testa di moro RIO 9195

SCALE MODEL



MAZ-53371-029

SMM (Scale Model MAZ) – это коллектив коллекционеров-единомышленников, объединившихся для изготовления масштабных моделей. Среди нас есть, и коллекционеры уже более 30 лет собирающие модели грузовых и легковых автомобилей в масштабе 1:43.

Попытка выпустить модели автомобилей на промышленной основе была предпринята ещё фирмой «Модус-90» (позднее она была переименована в «Ансольду»). Однако по неизвестным нам причинам выпуск базовых моделей семейств



MAZ-53361



MAZ-5551

автомобилей MAZ-5337 (бортовой), MAZ-5551 (самосвал) и MAZ-5432 (седельный тягач), производимых в 1980-е гг. Минским автозаводом, был прекращён.

Перед тем, как приступить к производству моделей мы изучили историю автомобильных заводов Беларуси и решили для начала остановиться на изготовлении моделей автомобилей Минского автозавода, относящихся к продукции гражданского назначения.

За основу своих первых моделей мы взяли ранее выпускаемые фирмой «Ансольда» базовые

MAZ-53371 + MAZ-8926



модели. Для освоения производства нами были изучены технологии литья из металла и пластмассы под давлением, гальваники. Мы решили остановиться на литье из импортных модельных смол, как на наилучшем способе получения качественных изделий. В настоящее время для создания мастер-модели (эталона), изготовления форм, получения и обработки отливок, покраски, окончательной сборки и упаковки моделей мы используем самые передовые импортные и отечественные материалы.

Мы постоянно отслеживаем новейшие разработки изготовителей материалов, на основании которых в процессе работы при изготовлении моделей совершенствуем наши технологии и применяем свои «ноу-хау».

С 2005 г. мы начали выпускать сложные, но очень эффектные модели автомобилей Минского завода колёсных тягачей (МЗКТ).

Нами было принято решение изготовить модели автомобилей с кузовами, производимыми предприятием «Купава» на шасси автомобилей MAZ. Этот проект был осуществлён благодаря сотрудничеству с этим предприятием.

В ближайшее время увидят свет модели наиболее интересных автомобилей, таких как MAZ-6430 и полуприцеп MAZ-9310, MAZ-5340 и прицеп MAZ-870100, МЗКТ-7413, МЗКТ-74132, MAZ-7414, а также модель автомобиля МЗКТ-74135, выигравшего тендер на поставку техники в Турцию.

Наши модели регулярно выставляются на различных автомобильных и модельных выставках.

Надеемся, что в скором будущем мы запустим в разработку модели автомобилей производства MoAZ и БелАЗ – самосвалы, скреперы и полуприцепы для перевозки различных жидкостей. Думаем в дальнейшем направить свои усилия на создание редких и интересных с точки зрения технической и дизайнерской мысли моделей.

Список моделей, выпускаемых Scale Model MAZ:

КЗКТ-537Г – балластный тягач (конверсия)
КЗКТ-537Л – балластный тягач «Аэрофлот» (жёлтый)

КЗКТ-7428 – седельный тягач
КЗКТ-74282 – балластный тягач «Аэрофлот» (жёлтый)

MAZ-53361 – бортовой со спальном кабиной
MAZ-53366 – бортовой с тентом
MAZ-53366 + MAZ-8926 – автопоезд в составе бортового грузовика с тентом и 2-осного бортового прицепа с тентом

MAZ-53371 – бортовой с дневной кабиной



MAZ-544020



MAZ-64228



MAZ-54329



MAZ-551603



MAZ-Купава-5731



MAZ-642508



MAZ-Купава-5731 изотермический



K3KT-537L



M3KT-7429



MAZ-642508 + MAZ-937900

MAZ-53371 + MAZ-8926 – автопоезд в составе бортового грузовика и 2-осного бортового прицепа

MAZ-53371-029 – бортовой со спальным кабиной

MAZ-537 – седельный тягач

MAZ-5432 – седельный тягач с дневной кабиной

MAZ-54322 – седельный тягач со спальным кабиной

MAZ-54329 – седельный тягач со спальным кабиной без спойлера

MAZ-54329 – седельный тягач со спальным кабиной, спойлером и усиленным бампером

MAZ-544020 – седельный тягач со спойлером

MAZ-551603 – самосвал (6x4)

MAZ-5551 – самосвал

MAZ-6303 – бортовой

MAZ-6303 + MAZ-83781 – бортовой с 2-осным бортовым прицепом

MAZ-64228 – седельный тягач со спальным кабиной и спойлером

MAZ-642508 – седельный тягач

MAZ-642508 + MAZ-937900 – автопоезд желовозный

MAZ-651705 – самосвал (6x6)

MAZ-93802 – 1-осный бортовой полуприцеп с двумя ящиками

MAZ-93866 – 2-осный бортовой полуприцеп с тремя тракторами МТЗ-82 «Беларусь»

MAZ-9571 – 1-осный самосвальный полуприцеп

MAZ-9708 – 3-осный изотермический полу-



MAZ-537



K3KT-535F



K3KT-7428



K3KT-7428



M3KT-74296



MAZ-642508 + MAZ-9708



MAZ-651705



MAZ-Купава-4370



МАЗ-9571

прицеп-фургон

МАЗ-9758 – 3-осный бортовой полуприцеп с тентом

МАЗ-Купава КИ-7826 – автопоезд на шасси МАЗ-6303

МАЗ-Купава КИ-7826 на базе МАЗ-6303 (холодильник)

МАЗ-Купава-4370 – фургон изотермический на шасси МАЗ-4370

МАЗ-Купава-4370 – фургон цельнометаллический на шасси МАЗ-4370

МАЗ-Купава-5731 – фургон изотермический на шасси МАЗ-5731

МАЗ-Купава-5731 – фургон цельнометаллический на шасси МАЗ-5731

МЗКТ-74135 – седельный тягач

МЗКТ-7429 – седельный тягач

МЗКТ-74296 – седельный тягач

Приглашаем к сотрудничеству всех увлечённых автомобильным моделизмом людей.

Постараемся ответить на все интересующие вопросы.

Не оставим ни одно предложение без внимания.

Наш сайт: www.modelmaz.com

E-mail: smm@modelmaz.com

Тел. (моб.) в Белоруссии + (375) 297-23-57-37

– вы можете позвонить нам или прислать SMS с указанием вашего имени и номера телефона, на который мы вам в течение дня обязательно перезвоним.



МАЗ-642508 + МАЗ-9758

МАЗ-53366 + МАЗ-8926



МАЗ-53371-029

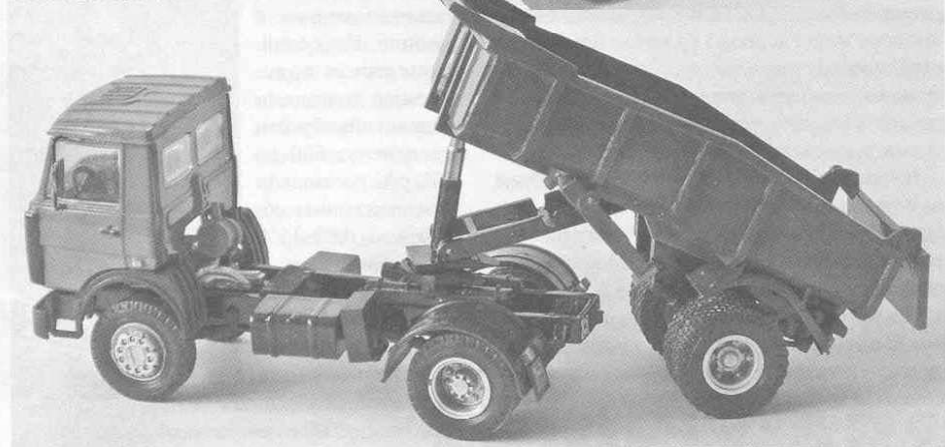


МАЗ-Купава-5731



МАЗ-Купава-4370 изотермический

МАЗ-5432 + МАЗ-9571



КРАТКАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Первым автомобилем Минского автозавода в 1944–1946 гг. был 3-осный бортовой автомобиль МАК, собираемый из американских деталей поставляемых по ленд-лизу.

Затем была освоено серийное производство отечественного автомобиля МАЗ-200 и его семейства. Это, пожалуй, самый распространённый автомобиль завода с колоссальным ассортиментом специальных и военных машин, созданных на его базе.

Следующими, освоенными в производстве на Минском автозаводе, стали автомобили семейства МАЗ-500 известные не только в СССР, но и за его пределами. Седельный тягач на его базе стал первым автомобилем, использованным на международных перевозках. Многие коллекционеры старшего поколения наверняка помнят эти авто-

мобили с надписью «Совтрансавто».

Затем, в 1980-е гг., последовала серия автомобилей МАЗ-5337, МАЗ-5432, МАЗ-5551 и МАЗ-6422 (эти машины представлены нашими моделями в масштабе 1:43).



МАК. 1944



МАЗ-501



МАЗ-502



МАЗ-503Б



МАЗ-504 + МАЗ-5245



МАЗ-509



МАЗ-514



МАЗ-516



МАЗ-530, МАЗ-525 и МАЗ-205

ЧТО МОЖНО КУПИТЬ ЗА РЕАЛЬНЫЕ ДЕНЬГИ

Мурат ДАДАЯНЦ (Москва)

Итак, ваша болезнь прогрессирует, вы уже купили всё что дёшево, ваши полки полны «китайчатины». Вы окончательно определились в том, что и как собирать и уже засматриваетесь на более интересные и качественные модельки. Вопросы бюджетного финансирования пожизненного проекта под названием «Мои Машины» согласованы с собой любимым. Значит, пора броситься в омут с головой.

И вот вы впадаете в бескрайнее море предложений от интернет-продавцов и реальных магазинов. Так что же всё-таки купить и на что обратить внимание? Скорее всего, на модели самой распространённой Среди коллекционеров категории «хобби», которые сами по себе уже позиционируются производителями как коллекционные, а не как игрушки, имитирующие реально существующие автомобили.

Это модели, розничная цена которых колеблется в пределах от 17 до 45–50 долл. США. Основная масса из них стоит порядка 20–30 долл. Подавляющее большинство мировых фирм выпускающих автомобили в миниатюре имеет в своем арсенале продукцию этой группы, причём, как правило, они составляют основную часть предложения. Множество компаний специализируется исключительно на моделях данной категории.

Проведём небольшой обзор и попробуем определить плюсы и минусы, а также «фамильные черты» того или иного изготовителя предлагающего модели для коллекционеров.

Номер один в нашем списке, как, наверное, и в модельном мире по количеству, а возможно и по качеству выпускаемых моделей – немецкая компания «Paul Models Art», выпускающая модели под торговой маркой «Minichamps».

Впервые мне в руки попала модель этой фирмы ещё в середине 1990-х гг., когда старые добрые die-cast модели, на которых были взращены первые поколения коллекционеров, почти безоговорочно властвовали над миром. Машина произвела на меня неизгладимое впечатление музейно-скрупулёзной детализировкой. Тогда ещё практически никто не знал о существовании подобных моделей, сейчас же фирма непревзойдённый лидер в своём секторе рынка, особенно в соотношении цена-качество. Так же стоит отметить очень широкий ассортимент моделей интересных автомобилей, которые выпускает фирма. Правда, как и у всякой национальной компании, акцент сделан на модели автомобилей-соотечественников. Тем не менее, это не помешало фирме на протяжении последних двух лет выпустить великолепную серию наиболее знаменитых машин Alfa Romeo, а также практически все модели Lamborghini, очень интересные модели Maserati, Jaguar и Bentley. В большинстве своём продукция «Minichamps» отличается великолепной детализировкой, каче-

ственной окраской и остеклением. К минусам стоит отнести не всегда точное соблюдение масштаба отдельных деталей, да и некоторых (к счастью совсем немногих) моделей в целом. Причём в несоблюдении масштаба просматривается тенденция к минимизации. И всё же стоит отметить, что модели «Minichamps» составляют, как правило, костяк коллекции любого серьёзного коллекционера, особенно того, кто собирает европейские, в частности немецкие, автомобили. На российском рынке обычные модели можно приобрести по цене от 600 до 800 руб., а модели из специальных серий – за 1000–1500 руб.

Далее переходим к продукции компании «Auto-Art». Эта фирма появилась на рынке относительно недавно (в 2000 г.) и сразу привлекла огромное количество поклонников, несмотря на явную дороговизну по сравнению с конкурентами. Изготовленные с неординарной скрупулёзностью модели с поворачивающимися колесами просто потрясающе упакованы, что является редкостью для машинок в масштабе 1:43. Окрашенные на уровне настоящего автомобиля миниатюры Auto-Art являются достойным пополнением даже для самого взыскательного коллекционера. У продукции этой





г. было объявлено о появлении нового имени, на более чем перенасыщенном предложением модельном рынке все коллекционеры и фирмы-продавцы восприняли это заявление, мягко говоря, скептически. Но уже к 2003 г. модельный ряд фирмы состоял из девяти серий, причём новинки появляются ежемесячно. Практически нет такого направления в мировом автомобилестроении, которое фирма «IXO Models» оставила без внимания. На сегодняшний день эта люксембургская компания, производящая модели на заводе в Китае, радуется коллекционеров всё новыми и новыми моделями самого разного направления. Качество моделей полностью соответствует относительно невысокой цене, колеблющейся в зависимости от серии в пределах 20–30 долл. Стоит отметить высокое качество окраски и детализировки, а как

шей детализировкой и огромным ассортиментом выпускаемых моделей, причём самое главное – это её неизменное стремление к выпуску копий автомобилей, которые ранее никто не выпускал. Как плюс стоит отметить улучшающееся с каждым годом качество выпускаемых моделей и их идеальное соответствие масштабу. Как минус – не всегда идеальную окраску, иногда грубую проработку мелких деталей и высокую цену (купить модель этой фирмы в России ниже 900 руб. не возможно, а стоимость некоторых доходит до 2000 руб.). Несмотря на то, что «Norev» делает упор на модели французских автомобилей, в её ассортименте также представлено очень много по настоящему интересных жемчужин мирового автостроения.

Другая французская компания, которая привлекает наше внимание, не менее известна и имеет не менее глубокую и интересную историю. Конечно же, это известная большинству коллекционеров фирма «Solido». Не забуду тот момент, когда, посетив московский клуб коллекционеров моделей автомобилей в далеком 1981 г., будучи глубоко замороженным этим увлечением школьником, впервые увидел машинку «Solido» серии «Золотой Век». И это во времена тотального дефицита, когда старые модели Corgy и Matchbox казались просто верхом «машиночного» совершенства, а обладатель более чем пяти моделей этих фирм в нашей мальчишечей среде считался «богатеём»!

Как сейчас помню это была Испано-Сюзая Фэзтон, зелёного цвета с отдельно изготовленной (!!) фигуркой аиста на капоте. Впечатление невозможно передать, машинка скорее ассоциировалась с музейным экспонатом, чем с моделькой 403-го Москвича, обладанием которого я по праву гордился. А произнесенная шёпотом цена в 140 руб. повергла в шок.

Да-а-а... На тот момент это воспринималась как ненаучная фантастика! Но в сторону воспоминания...

На самом деле фирма «Solido» – это один

фирмы всего два минуса, а насколько они значительны – судить вам! Первый – модели, пожалуй, самые дорогие в рассматриваемой ценовой категории (1000–1500 руб. за самую простую модель). Второй – ассортимент выпускаемых моделей довольно скуден, видимо, из-за не очень высокого бюджета фирмы, хотя и среди них встречаются интересные автомобили.

Следующая в нашем списке старейшая из ныне существующих в мировом модельном пространстве немецкая компания по выпуску игрушек «Shuco». Известнейший производитель, на продукции которого выросло не одно поколение немецких детей, последнее время уделяет некоторое внимание выпуску по макетному очень скрупулезных моделей автомобилей в масштабе 1:43. Качество моделей близко к музейному, а акцент на реалистичность мелких деталей заслуживает глубочайшего уважения. К сожалению, но заслуженно, модели Shuco достаточно дороги (порядка 800–1200 руб.). Вызывает удивление подборка автомобилей для копирования, которая явно оставляет желать лучшего, т.к. состоит на 90% из моделей малоинтересных немецких автомобилей, которые не раз уже выпускали другие фирмы.

Наша статья была бы неполной, если бы мы не упомянули такого производителя моделей как «IXO Models». Эта фирма – феномен на модельном рынке. Когда в начале 2001

минус – некоторые модели с нарушенной геометрией пропорций. Кстати, это одна из первых компаний в мире, которая начала выпускать модели советских автомобилей очень высокого качества. А когда было объявлено о начале выпуска специализированных серий, таких как «La Storia Collection», «Ferrari Collection», «Museum Collection» и очень демократичной по цене «IXO Junior», стало ясно, что фирма держит твёрдый путь к званию лидера в отрасли. Цена на модели колеблется от 500–800 руб. до 1200–1500 руб. (в зависимости от серии).

Идём далее и перемещаемся на поле одной из известнейших фирм этой отрасли – французской компании по выпуску игрушек и моделей Norev. Коллекционеры со стажем отлично помнят первые модели «Norev», появившиеся в СССР в начале 1980-х гг. через многочисленные магазины «Березка», «Альбатрос» или с багажом счастливых выезжавших за рубеж в турпоездки или командировки. Фирма стала третьей известной за «железным занавесом» после «Corgy» и «Matchbox». Уже тогда её модели отличались идеальным соответствием масштабу и качественной окраской. Ныне же компания усовершенствовала технологию изготовления, а её продукция выделяется хоро-

MODEL CARS

nieuw in België



Specialist miniatuurauto's
Met onze 30j. ervaring kunnen wij
op zoek gaan naar de ontbrekende
modellen in uw verzameling.
Onze shop is gelegen te

Stationsplein 11
2200 Herentals
Tel: 014/70 63 96
Fax: 014/70 58 95

e-mail: modelcars@telenet.be

Bezoek ook onze fenomenale webshop
www.modelcars-ewservices.com

из самых старых производителей моделей, выживших в настоящий момент, причём компания является одним из родоначальников нынешнего направления «high Tec». Ныне она выпускает огромный ассортимент моделей. Особенно привлекательными являются модели упомянутой выше серии «Золотой век». В арсенале производителя много ни кем ранее не выпускаемых машин, огромное количество моделей американских автомобилей середины XX в. и классических автомобилей 1930-х гг. Стоит отметить, что при не всегда скрупулезной детализировке модели отличаются практически идеальным литём кузовов с полностью переданной геометрией и стопроцентным соблюдением масштаба. Фирма выпускает много очень разных моделей (в т.ч. и военных автомобилей), так что многие коллекционеры найдут для себя объект для собирания. Цены на модели «Solido» более чем приемлемы и полностью оправдывают их качество. На российском рынке их можно приобрести по цене в 350–600 руб. в зависимости от серии. При этом они выпускаются в старой доброй Европе и пока не попадают под вновь образовавшийся термин «китайчатина».

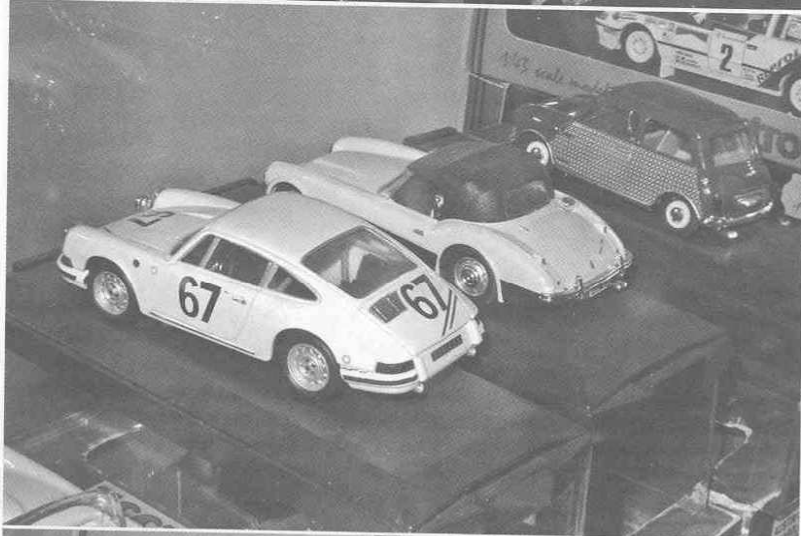
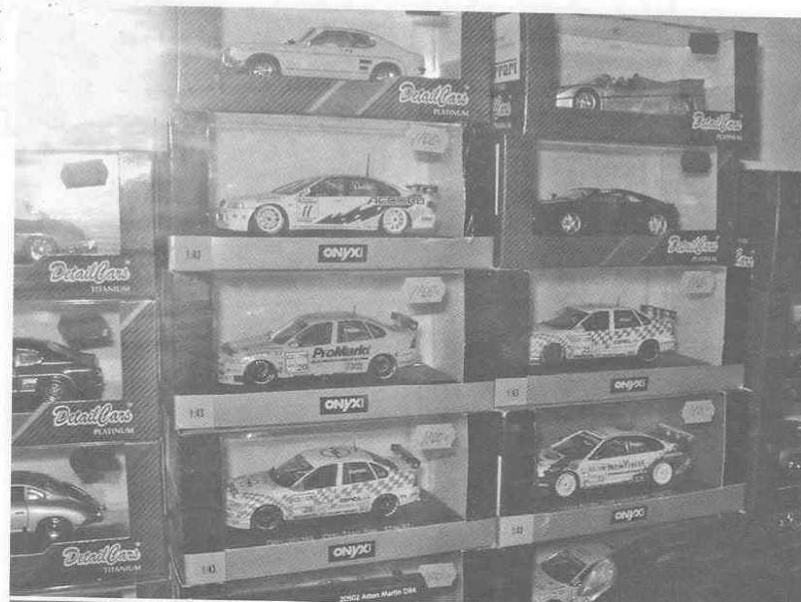
Есть ещё две французские фирмы-производители масштабных моделей автомобилей в этой ценовой категории – это «Verem» и «Eligot». Насколько мне известно, первая каким-то образом связана с «Solido» и, что вероятнее, является лишь отдельной торговой маркой, т.к. практически повторяет модельный ряд «Solido». «Eligot» же выпускает модели довольно высокого качества но они настолько редки на нашем модельном рынке, а о самой фирме так мало информации, что останавливаться на описании этого производителя ч не буду.

Большой интерес представляет продукция некогда огромной группы компаний по выпуску масштабных моделей под именем «Vitesse Group». В её состав входило несколько фирм выпускающих очень качественные для своего, и не только, времени модели автомобилей разного направления. Понемногу остановимся на каждой из них. Это сама фирма «Vitesse». Под этой торговой маркой выпускались старинные и современные городские автомобили практически всех стран мира, их раллийные и специальные версии. Ассортимент был воистину огромен. И сейчас периодически их ещё можно встретить на прилавках некоторых модельных магазинов. Многие из того, что ранее выпускалось компанией, не выпускается до сих пор.

Вторая фирма – «Трофеу» – ранее независимая португальская компания, вошедшая в группу в 1988 г. специализировалась на моделях раллийных автомобилей очень высокого качества. Они были довольно дороги, а их ассортимент был ограничен. Но несмотря ни на что они являются лакомым кусочком для каждого кто интересуется автоспортом, как и модели следующих двух фирм входящих в «Vitesse Group» – «Quartzo» и «Onyx». Первая специализировалась на моделях классических автомобилей формулы 1, Le Mans, Indycar, DTM. Вторая на тех же моделях, только более современных, т.е. выпущенных после 1980 г. Последняя, входившая в группу компания носила имя «Victoria» и специализировалась на производстве армейских версий ав-

томобилей производимых непосредственно «Vitesse». В 2002 г. «Vitesse Group» была объявлена банкротом и прекратила своё существование. На руинах фирмы возникло несколько предприятий, которые первоначально использовали старые формы, но в дальнейшем пошли каждая по своему пути развития. Одна из них – «Nostalgie» – привлекает особое внимание тем, что выпускает модели французских автомобилей, причём не только по старым формам, но и по вновь разработанным. Качество окраски и детализировки вместе с наличием вместе интересных моделей автомобилей делает продукцию этой фирмы очень привлекательной. Несколько расстраивает цена, которая на нашем рынке начинается от 900 руб.

К началу 2004 г. китайской фирмой «Sun Star» была возрождена и старая торговая марка «Vitesse». Модельный ряд небольшой, но довольно интересный, состоящий из моделей европейских легковых автомобилей классических марок. Качество детализировки и упаковки улучшилось, но возросла и цена, составляющая в среднем 900–1100 руб. за модель. Так же «Sun Star» возобновила производство моделей американских автомобилей 50–60-х гг. XX в. Ныне модельный ряд состоит из американских автомобилей на базе старых форм с некоторыми отличиями и несколькими собственными моделями. Качество изготовления не однородно – от высокого до терпимого. Модели, изготовленные по старым формам не всегда хуже, чем оригинальные, изготовленные самой «Vitesse», но всё же китайское происхождение иногда сказывается на качестве. Тем не менее, модели достаточно популярны благодаря хорошей подборке самих автомобилей, модели кото-



рых практически никто более не выпускает.

Конечно, для всех коллекционеров распад португальского модельного гиганта «Vitesse Group» был неприятным сюрпризом (каталог фирмы содержал много интересных моделей), но, тем не менее, на аукционах и в магазинах ещё можно найти остатки бывлой роскоши.

Мы затронули лишь верхушку самого объёмного сектора модельного рынка и, как вы понимаете, в одной статье его весь охватить невозможно. Читайте продолжение обзора в следующих номерах нашего журнала.



Citroen 2CV furgonette
AZU Ambulance Municipale
Eligor



Citroen 2CV
La Terre en Rond 1959
Vitesse



Citroen 2CV
Perrier
Norev-Marpytoys



Citroen 2CV furgonette
AZU Butagaz
Norev



Citroen 2CV
«L'affaire Tournesol»
Editions Atlas



Citroen 2CV pick-up
AZU Butagaz
Norev



Citroen 2CV furgonette
AZU Cochonou Tour de
France 2000
Norev



Citroen 2CV
«Les Bijoux de la
Castafiore»
Editions Atlas-



Citroen 2CV pick-up AZU
Glace Norev



Citroen 2CV furgonette
AZU Gendarmerie
Eligor



Citroen 2CV
Les trois Ameriques 1953
Vitesse



Citroen 2CV pick-up
AZU Pompiers Henflingen
Norev Hachette



Citroen 2CV furgonette
AZU
Norev new series



Citroen 2CV
L'homme le plus fort du
monde
Norev (Conversion Rob
Baesjou)



Citroen 2CV Politie Norev
conversion RobB



Citroen 2CV furgonette
Azu
Norev old series



Citroen 2CV
L'homme le plus fort du
monde
Norev (conversion RobB)



Citroen 2CV
Pompiers de Coglouin
MVI



Citroen 2CV furgonette
AZU pickup Glace
Norev Hachette



Citroen 2CV Limousine
Norev



Citroen 2CV
Pompiers
MVI kit



Citroen 2CV furgonette
AZU Pompiers
Eligor



Citroen 2CV limousine
TDF Cjchonou
Norev 156065



Citroen 2CV Prototype
JPS kp18



Citroen 2CV furgonette
AZU Pompiers Essonne
Verem



Citroen 2CV
Monsterduck II
Norev (transformation RobB)



Citroen 2CV
Raid Affrique 1973
Norev Hachette



Citroen 2CV furgonette
AZU Wegenwacht
Eligor-Herold Blouw



Citroen 2CV
Norev 56
Miniature des Annees 60



Citroen 2CV
Raid des Baroudeurs 1994
Vitesse



Citroen 2CV
Geel



Citroen 2CV
OM18



Citroen 2CV
Raid Paris-Kaboul-Paris
1970
Vitesse



Citroen 2CV
Heller



Citroen 2CV
OM20



Citroen 2CV Sahara
Chasse Neige
Vitesse (conversion Rob
Baesjou)



Citroen 2CV La 2CV
Vitesse



Citroen 2CV
Paris-Persepolis-Paris 1971
Vitesse



Citroen 2CV Sahara
Vroom kit 01

МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ СИТРОЕН

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



Citroen 2CV
Serie Speciale 2CV
Aventure 1983



Citroen 2CV
Sirop Berger Tour de France
1960
Norev coll 2CV



Citroen 2CV
Slough righthand drive
Vitesse



Citroen 2CV
SnowTrax
Solido (conversion Rob
Baesjou)



Citroen 2CV blue
Solido



Citroen 2CV
Trike (conversion Rob
Baesjou)



Citroen 2CV «Oceanic»
Vitesse 43g



Citroen 2CV
Vitesse V98056



Citroen 2CV
Vitesse vcc050



citroen 2CV grey
Vitesse vcc99005



citroen 2CV green
Vitesse vcc99030



Citroen 5CV
Camionette Longines
Eligor



Citroen 5CV
Capote & Decapote
Eligor



Citroen 5CV decapote
Norev



Citroen 5CV
Service d'Incendie
Eligor



Citroen 5CV '
Tintin au pays de l'or noir
Editions
Atlas



Citroen 5CV Treffe 1925
UH Passion Citroen



Citroen 6



Citroen 6 Torpedo



Citroen 6F
Transport Citroen



Citroen Traction Avant 7
roadster



Citroen 45
Autocar Monte Carlo 1934
CCC KIT



Citroen 45 bache



Citroen 46 4x4 Benne
Basculante Kit4301



Citroen 46
Pompiers Premier Secours
Elipse



Citroen 350 bache



Citroen 350 double cabine
Departement De La Loire
SVM 007



Citroen 350 Echel



Citroen 350 Lance



Citroen 350 PC Mobile



Citroen 350 Pomp



Citroen 350
Sinpar Pompiers Dept Alpes
Maritimes
Firetech 47



Citroen 500kg
«Automobiles Andre
Citroen»
Eligor



Citroen 500kg
«Laiterie de la Vallee»
Eligor



Citroen 500kg
«Miror Lion Noir»
Eligor



Citroen 500kg
Secours Pompiers
Eligor



Citroen 500kg
Service des Sapeurs
Pompiers
Eligor



Citroen 500kg «Waterman»
Eligor 01



Citroen Acadiane
Altaya

МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ СИТРОЕН



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: Minichamps; Bauer и Welly.
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.

Модели российских и советских автомобилей в масштабе 1:87:
легковые, автобусы, грузовики, автопоезда, вездеходы, коммунальные и пожарные машины, танки, бронетранспортеры, ракетные комплексы, артиллерия, инженерная техника

МОСКВА
«Техника-молодежи» магазин-клуб.
Олимпийский пр., д.16, подъезд 9А, 3 эт.
Метро «Проспект Мира» www.club-tm.ru
«Лейбъ-компания»
Сокольническая пл. 7А
Метро «Сокольники»
«Мир Автомобилей» (Метро «ВДНХ») ул. 1-я Останкинская, д. 55
Торгово-деловой центр «Останкино», зал В, 2 эт., пав. 3
e-mail: auto_model@rambler.ru
«Евротрейн»
ул. 3-я Тверская-Ямская, д. 12
Метро «Маяковская» www.eurotrain.ru

«Модели железных дорог»
Варшавское шоссе, д. 9
«Детская ярмарка на Тульской», 2эт., Зеленая линия, пав. 26-67
Метро «Тульская» e-mail: rosmodel@mail.ru, modelizm@mtu-net.ru
«Магазин масштабных моделей»
ул. Профсоюзная д.83А
Метро «Беляево» www.modelmix.com
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
Магазин «Модель-Экспресс»
пер. Транспортный, д. 8
Метро «Литовский проспект»
www.modelhouse.com

ПОЧТОВАЯ РАССЫЛКА ПО РОССИИ:
Косянин О.В. 107392, Москва, ул. Халтуринская, д. 12/1, кв. 59

ЛОКОТРАНС
Издается в России с 1993 г.
ИНФОРМАЦИОННЫЙ АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА
Подписка через редакцию: 1 полугодие 2007 г. – 670 руб.
Оплата почтовым переводом: РОССИЯ 140100, Московская обл., г.Раменское, а/я 38, Ивониной Ирине Александровне
www.lokotrans.info e-mail: lokotrans@telecont.ru

Автомобильное бюро
Информация об отечественных моделях, история автотранспорта
www.denisovets.narod.ru

Информация об отечественных моделях, история автотранспорта
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 масштабно-рыночных 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, помещенном в журнале (или его ксерокопии).

Объем 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 несет.

Для сокращения объема 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
- Продам модели СССР и др. стран (Matchbox, Norev, Vitesse, Igra, Estetyka и др.), а также модели самолетов II мировой войны в металле

(1.72). Лохновский Б.Н. Украина, 54018, г. Николаев, ул. 28-й Армии, д. 2, кв. 30; тел (80512)22-42-21, моб. 8067-60-65-958

- 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

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ
(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

КУПЛЮ	<input type="checkbox"/>
ПРОДАМ	<input type="checkbox"/>
ОБМЕНЯЮ	<input type="checkbox"/>
РАЗНОЕ	<input type="checkbox"/>

Почтовый адрес _____

TORONADO ГОНИТСЯ ЗА ЕВРОПОЙ

Алексей ТОПОРКОВ

Фото из архива автора

После второй мировой войны и вплоть до 60-х гг. прошлого века концерн GM следовал одной и той же базовой концепции – классическая конструкция шасси, массивные и малоэффективные двигатели, масса заказного оборудования и экстравагантные кузова.

Затем пришли 1960-е гг. – влияние инженера Эдда Коула (Ed Cole) и ряд технически необычных автомобилей.

Осенью 1965 г. появился первый переднеприводный автомобиль концерна General Motors с V-образным 8-цилиндровым мотором и автоматической коробкой передач, названный Toronado – модель 1966 г. Это был первый со времён Cord 810/812 американский переднеприводный автомобиль.

До середины 60-х гг. прошлого века американские машины этого класса располагали моторами V8 и приводом на задние колёса. В техническом отношении они мало отличались от автомобилей 1950-х гг. Новый Toronado – всего лишь 4-местный – имел массивный кузов купе длиной 5Б8 м и не вписывался в прежнюю гамму Oldsmobile.

Не удивительно, что этому новичку амери-

канский автомобильный журнал «Кар Лайф» в 1966 г. присудил свою ежегодную медаль за наиболее интересную модель.

Выпуск автомобиля Toronado с практически новой для американской автомобильной промышленности компоновочной схемой, естественно, потребовал немало времени для подготовки производства. На проектирование, постройку опытных образцов, их испытания, на изготовление технологической оснастки и освоение производства ушло семь лет.

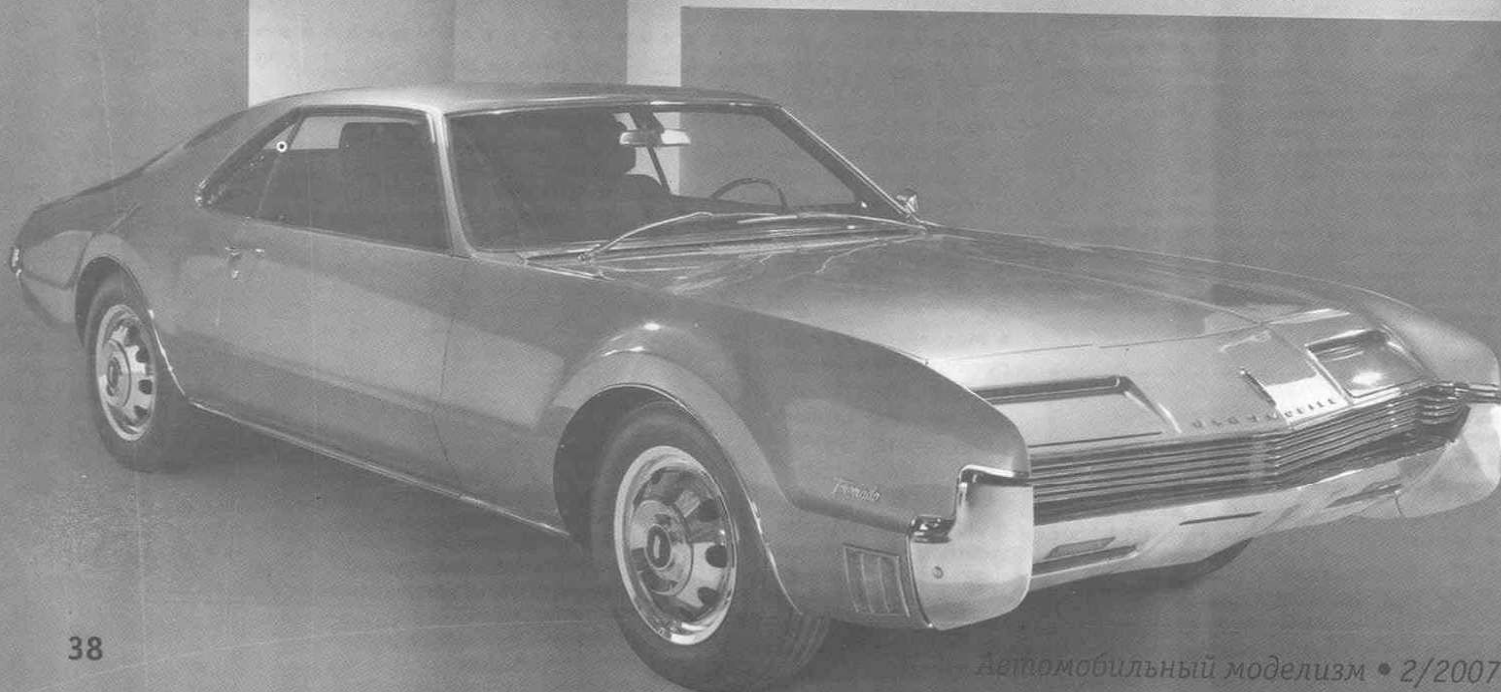
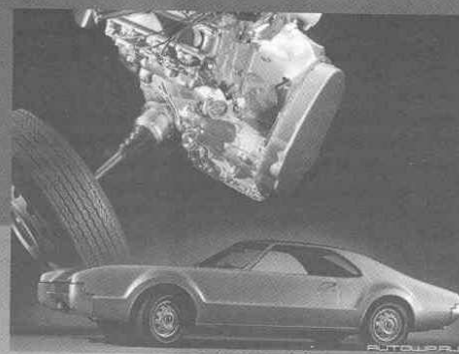
После конструктивной проработки и постройки опытных образцов автомобиля Toronado были проведены испытания. Все «экзаменуемые» автомобили с общей сложностью «набегали» около 2,4 млн. км на испытательном полигоне и непосредственно по дорогам.

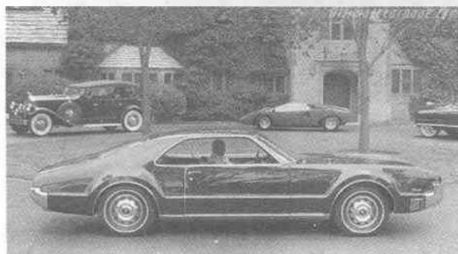
Из общеизвестных преимуществ, которые даёт привод на передние колёса (устойчивость автомобиля на поворотах, увеличение полезного объёма кузова при заданных габаритах, возможность создания полноценной грузопассажирской модификации), в конструкции Toronado наиболее чётко проявляется исполь-

зование первого преимущества. Повышенная устойчивость на поворотах у автомобиля с передним приводом за счёт постоянного совпадения тягового усилия с направлением движения управляемых колёс особенно важна для новой модели, максимальная скорость которой около 200 км/ч. Уменьшение склонности к заносу обеспечивается и тем, что 60 процентов веса автомобиля приходится на передние колёса (это увеличивает силу сцепления их с дорогой).

На Toronado продольно установлен карбюраторный V-образный 8-цилиндровый двигатель рабочим объёмом 6964 см³ и мощностью 385 л.с. (показатели мощности приведены по американскому стандарту SAE и несколько завышены в сравнении с европейским).

Крутящий момент передаётся от двигателя сначала назад к гидротрансформатору, а затем через зубчатую цепь – вперёд, на трёхступенчатую планетарную коробку передач, расположенную слева от двигателя, далее, через главную передачу и дифференциал – к полуосям с шаровыми шарнирами равных угловых скоростей.





Из конструктивных особенностей следует отметить цепную передачу от гидротрансформатора к коробке передач. Зубчатая цепь шириной 50 мм и длиной 1180 мм состоит из 124 звеньев и выполнена без натяжного устройства. Межцентровое расстояние между ведущей и ведомой шестернями равно 280 мм. Ведущая шестерня имеет резиновый гаситель колебаний.

При компоновке с приводом на передние колёса, когда двигатель и трансмиссия сгруппированы в один узел, под капотом в моторном отсеке очень тесно и из-за нехватки места для размещения пружин передней подвески её пришлось сделать торсионной. По этой же причине вместо обычного дифференциала с крестовиной был установлен цилиндрический планетарный дифференциал, занимающий меньше места. Естественно, что всё это значительно усложнило конструкцию.

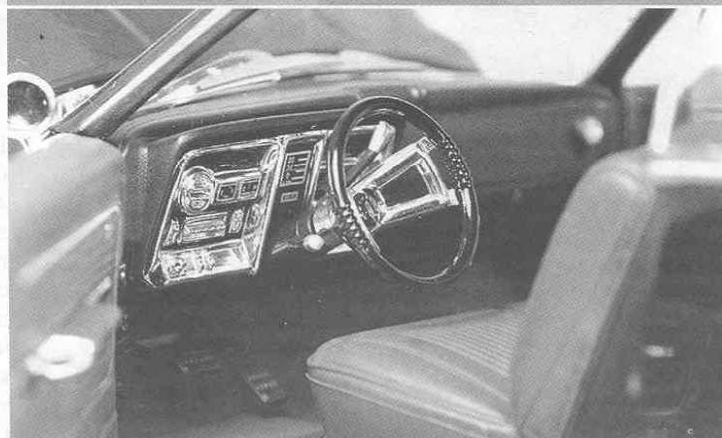
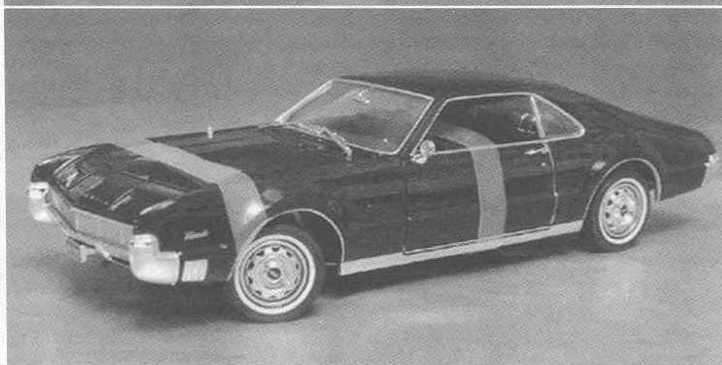
Остальные особенности, например, рама, совпадающая с периметром кузова, усилители привода были достаточно традиционными. Кузов дизайнера Дэвида Норта (David North) отличался сглаженными поверхностями.

Несмотря на отсутствие у General Motors опыта по созданию переднеприводных автомобилей, это гигантских размеров купе оказалось очень проворным. Его продажи с са-

мого начала пошли очень живо. Стоила машина в исполнении De Luxe 5812 долл.

Появление Toronado на американском рынке не прошло незамеченным и в Европе. Дело было именно в размерах и мощности «американца». Ведь в тот период средняя мощность европейских автомобилей с приводом на передние колёса составляла лишь около 60 л.с., а наиболее мощный из них – итальянского автомобиля «Lancia Flavia» – имел 100 л.с. Установка двигателя мощностью 385 л.с. на переднеприводном автомобиле Toronado в какой-то мере опровергло установившееся в Европе мнение о том, что мощность 100 л.с. является практически максимальной для автомобиля с такой компоновкой.

Модель автомобиля Oldsmobile Toronado в масштабе 1:18 фирмы YatMing

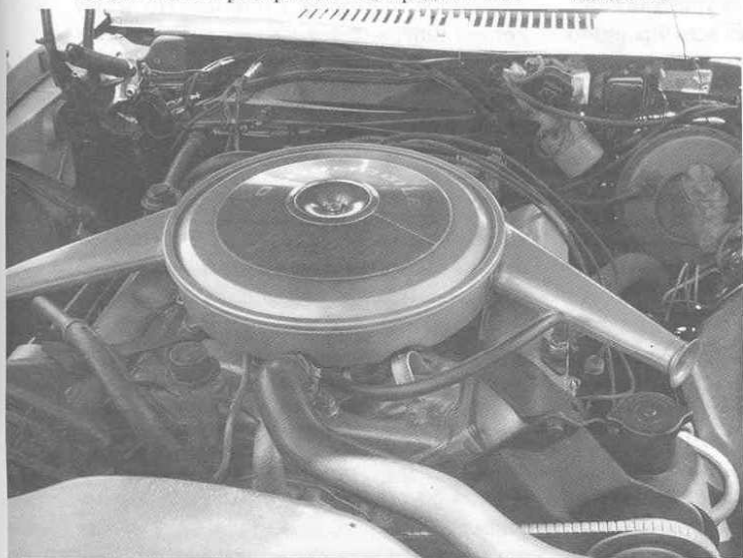


Не зря американский автомобильный историк Ричард Лэнгуорт (Richard Langworth) так оценивает Toronado: «Вероятно самая выдающаяся модель «Oldsmobile» 1960-х гг. Хотя варианты 1968–1970 гг. были не столь выразительными, как модели 1966–1967 гг. Toronado был вехой».

Все машины первого выпуска получили моторы мощностью 385 л.с. и кузов купе. В 1968 г. рабочий объём двигателя увеличили с 7,0 до 7,4 л, а мощность до – 400 л.с. К этому времени у Toronado появился близнец Cadillac Eldorado, отличавшийся лишь формой кузова и более мощным двигателем V8.

Первое поколение Toronado с колёсной базой 3,02 м и мотором мощностью до 400 л.с. выпускалось в течение пяти лет. За это время «Oldsmobile» изготовил 143134 купе первого поколения.

Двигатель реального автомобиля (фото сверху) и модели в масштабе 1:18 фирмы YatMing





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

ПРЕЗИДЕНТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

Jean-Louis BLAISUS

(по материалам журнала Automodelisme, Франция)

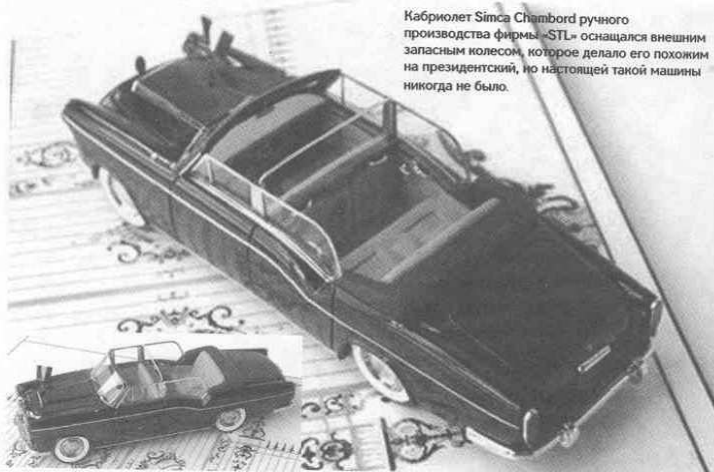
Перевод Виктории Нечаевой



Эта миниатюра от «Norev» представляет Simca Chambord с кузовом «берлина» из автомобильного парка Елисейского Дворца — только чёрный цвет отличает её от прототипа.



Кабриолет Simca Chambord ручного производства фирмы «STL» оснащён внешним запасным колесом, которое делало его похожим на президентский, но настоящей такой машины никогда не было.



Она была изготовлена со статуэткой генерала де Голля в двух вариантах — либо в гражданском костюме, либо в военном мундире. Давайте отметим усилие мастеров фирмы «Norev» за то, что они поместили эти миниатюры в соответствующую им среду, благодаря двум картонным диорамам, которые представляют собой виды Елисейского дворца и Триумфальной арки и упако-

зовом, окрашенным в чёрный цвет и немного большей, чем надо фигуркой де Голля. Линии кузова машины не лишены недостатков, но модель всё равно остаётся достаточно интересной. Этот Citroen DS был выпущен ограниченной серией также и фирмой «Vitesse». Линии кузова намного вернее, а сама модель имеет более качественную отделку. Эти

ваны в коробки-витрины. Фирма «Norev» не полностью использовала тему диорам — она могла бы предложить некоторые модели Simca Chambord в декорациях дальних уголков Франции, т.к. генерал де Голль обожал ездить различными маршрутами с официальным кортежем, включающим около двадцати машин.

Но учредитель Пятой Республики был ревностным любителем-ситроенистом («Citroeniste») и скоро все официальные поездки осуществлялись через всю Францию впечатляющим кортежем только из Citroen DS19. Одна из машин имела открывающийся люк в крыше, который позволял генералу приветствовать народные массы. Фирма «Rio» изготовила её модель с ку-

зовом, окрашенным в чёрный цвет и немного большей, чем надо фигуркой де Голля. Линии кузова машины не лишены недостатков, но модель всё равно остаётся достаточно интересной. Этот Citroen DS был выпущен ограниченной серией также и фирмой «Vitesse». Линии кузова намного вернее, а сама модель имеет более качественную отделку. Эти модели могут быть окружены классическими версиями моделей Citroen DS от «Rio», «Vitesse» или «Igloby», которые так же окрашены в чёрный цвет, для того, чтобы составить президентский кортеж.

Настоящий Президентский Citroen DS

Но «настоящим» Президентским Citroen DS коллекционерами признан вариант модели от фирмы «Dinky Toys». Фирма «Bobigny», очевидно, так же захотела сделать из неё свой шедевр: задние открывающиеся двери со стёклами; плафон внутреннего освещения, функционирующий от батареек; детали интерьера, покрытые флоком; округлённое стекло перегородки салона; дополнительные откидные сиденья, фиксируемым в открытом положении; поворачивающиеся управляемые колёса; водитель, «управляющий автомобилем», и т.д. Модель разработана стилистом Робером Опроном (Robert Opron) и выполнена в двух тонах серого металла. Эта миниатюра теперь достаточно редка. Те, кто не может её достать, могут попытаться найти копию. Действительно, «Automanu» также предложил этот президентский Citroen DS в виде КИТа в смоле, без открывающихся частей, но с фототравлёнными деталями, что придает ему некоторое выгодное отличие. Но и эту копию теперь найти не легко!

Так ли величественен этот Citroen DS? Возможно, но история показывает, что ни Шарль де Голль, ни Жорж Помпиду автомобиль недооценили. Под руководством последнего, Елисейский дворец сталкивается с деликатной проблемой во время второго визита королевы Англии и её супруга — недопустимо применять для встречи Citroen 15-Six, уже использованный в предыдущий раз. Таким образом, было решено поместить заказ на два новых кабриолета на базе Citroen SM так же на фирме «Charpou». Очень красивые, без сомнения самые элегантные машины увидели во дворе Президентского дворца в 1972 г. Модель этого Citroen SM изготавливала фирма «Norev»: пластиковый и, к сожалению, оснащенный стандартными, т.е. общими для всех других моделей колёсами. Цвет кузова (серый металл) и интерьера (чёрный) — соответствуют прототипу, так же, как и линии кузова. Первая

Генерал де Голь предпочитал носить гражданский костюм. Но «Norev» выпускала и другую версию президентской Simca Chambord — генерал в мундире.



серия была изготовлена с двумя фигурками, представляющими Валери Жискара Д'Эстен (d'Estaing) и его супру-



уровне колёс и на уровне оформления, установив два флага в передней его части.

Через некоторое время, небольшие модельные фирмы

использовали модели «Norev» для конверсии, при этом улучшив их. Первой была фирма «ММТ», которая в 1981 г. изготовила модель этого Citroën SM в открытой версии с фигурками, представляющими президента Помпиду (Pompidou) и его жену. Помпиду проехал на этой машине полный круг в Ле-



На фотографии видно, что фирма «Norev» верно воспроизвела Simca Chambord с регистрационным номером «4PR75», снабдив модель (для любителей красивых мелочей) специальными колёсами, флагами и кокардой на капоте.

гу. Вторая – уже без фигурок. В 1999 г. фирма «Norev» перепустила президентский Citroën SM с несколькими улучшениями, а именно: на



Благодаря Шапрону этот президентский Citroën DS позволил фирме «Messano-France» изготовить наиболее красивую миниатюру на базе модели фирмы «Dinky Toys». Линии кузова, два оттенка серого, правильные колёса, флаги и кокарда полностью соответствуют прототипу.



Задние двери Президентского Citroën DS, модель которого изготовлена фирмой «Dinky Toys», широко открываются и позволяют оценить бежевый салон, оснащённый дополнительным откидным сиденьем, предназначенным для переводчика. Миниатюра так же снабжена устройством освещения кабины.

Мане в 1972 г. перед стартом 24 часовой гонки, но та машина была с откидным верхом. В 1991 г. фирма «Replicars» предложила улучшенную версию модели президентского Citroën SM. Миниатюра получили правильно изготовленные колёса и чёрную пластиковую крышутент в поднятом положении. Модель изготовили в трёх вариантах: автомобиль, президент Валери Жискара Д'Эстен и два других,



Citroën DS19 долго эксплуатировался в гараже Елисейского дворца. Для президентских поездок был создан целый «флот» из Citroën. Генерал де Голь высоко оценивал Citroën DS с открывающимся люком в крыше (именно в таком виде модель и изготовлена фирмой «Rio».



В первой версии модели Президентского кабриолета Citroën SM, созданного Генри Шапроном, фирма «Norev» поместила фигурки шофера и двух пассажиров, представляющих президента Валери Жискара Д'Эстена и его супругу. Качество отделки миниатюры и фигурок превосходное.



ко-то-рые и с-поль-зовали для визитов королевы Юлианы (Juliana) и Елизаветы (Elisabeth). Так же этот Президентский Citroën SM был изготовлен в 1987 г.

Эта версия модели Президентского кабриолета Citroën SM показывает, что миниатюры фирмы «Norev» могут быть с не большими усилиями значительно улучшены.





Голландский фирма «Replicas» изготовила на базе моделей фирмы «Norev» некоторые версии Президентского кабриолета Citroën SM с поднимющимся капотом. Помимо соответствующих прототипу колёс и капота, мини-модель имеет точно соответствующие соборные флаги.

французской модельной фирмой SBSB в смоле в виде очень подробного КИТА.

Рядом с Citroën DS и президентским Citroën SM, Citroën CX «Prestige», Renault 25 и Renault Safrane, даже бронированные, кажутся несолидными...

Citroën CX Prestige, которым пользовался президент Жискаром де Эстеном в миниатюре не существует, но оригинал ин-

Небольшая фирма «SBSB» выпустила очень качественную модель Президентского кабриолета Citroën SM для магазинчика «Салат».



тересен для миниатюризации. И уже скоро после его появления выходит модель автомобиля, принадлежащего мэрии Парижа с регистрационным номером «19FLX75». Этот автомобиль использовал Жак Ширак (Jacques Chirac) для поездок по Парижу во время своей предвыборной компании на пост президента Республики. Фары и колёса относятся к автомобилям второй серии, в то время как машина из Елисейского дворца датируется 1976 г.



мере, разместить триколор в передней части.

Этот Renault Safrane закрыт панораму французских

Модель Renault 25 является частью кортежа, изготовленного фирмой «Miniature Lyon» по случаю выборов 1988 г. Ее сопровождают пять автомобилей декорированных портретами и лозунгами кандидатов. За основу взята модель фирмы «Solido» и только окраска в серый металлик и флаги отличают её от серийной модели.



Фирма «Original Miniature» воспроизвела модель Citroën CX Prestige, принадлежавшего мэрии Парижа, на котором вечером во время предвыборной компании развезжал Жак Ширак. В связи с этим, несколько специфичным обстоятельством, её вполне можно рассматривать, как президентский автомобиль.

Конверсию модели президентского Renault 25 изготовила фирма «Miniature Lyon». Речь идёт о миниатюре «Solido», окрашенной в серый металлик, с установленным в передней части триколором и регистрационным номером «3PR75». Серия содержала также пять других белых Renault 25, украшенных портретами пяти кандидатов на президентских выборах 1988 г.

Фирма «Vitesse» выпускала Renault Safrane в двух вариантах. Один из них с фигурками Жака Ширака (Jacques Chirac), Эдуарда Балладюра (Edouard Balladur) и Лионеля Жоспена (Lionel Jospin), второй – с фигуркой Франсуа Миттерана (Francois Mitterrand). Миниатюра с регистрационным номером «985LAC75» окрашена в серый металлик, без изменений в серийной модели, которые необходимо было сделать или, по крайней

президентских автомобилей. Остается лишь поинтересоваться, почему фирма «Vitesse», столь любящая различные варианты, не изготавливает другие модели, точно воспроизводящие автомобили президентов Республики.

Фирма «Vitesse» предложила коллекционерам модель автомобиля Renault Safrane Елисейского Дворца в комплекте с фигурками трёх кандидатов в президенты на выборах 1995 г.: Эдуарда Балладюра (Edouard Balladur), Андре Лажюани (Andry Rajoani) и Лионеля Жоспена (Lionel Jospin).

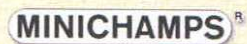


В автомобильном парке Елисейского Дворца за Renault 25 последовал Renault Safrane. Фирма «Vitesse» выпустила её миниатюру, просто переокрасив в серый металлик серийную модель и установив на неё две антенны. Для придания большей правдоподобности модель также сопроводили фигуркой, представляющей Франсуа Миттерана (Francois Mitterrand).

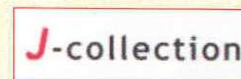
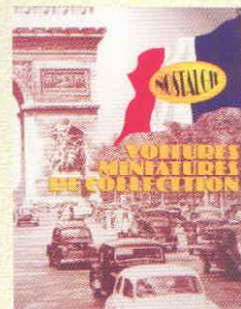


VM.M Co. Ltd.

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