

КОМПАНИЯ

LEHN



COLLECTION AUTOMOBILES

Разница между взрослыми и детьми заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 3/2008 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



Музей истории и этнографии Санкт-Петербурга



ДЖИПЫ ВОСТОЧНОЙ ГЕРМАНИИ
СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ
АВТОМОБИЛИ-САМОСВАЛЫ
ПРОМЫШЛЕННЫЕ ТРАКТОРЫ ИСТОРИЯ
СЕРИЯ "М" И "ЭКСПОРТ" ОТ "РОЛТОВС"
КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ ФИРМЫ "MATCHBOX",
СЕРИЯ "MODEL OF YESTERYEAR"

WWW
AUTOMODEL
RU

XI РАМАРМЕНАЛЕРЭ
ИЛИ СОСКИНА
ИСТОРИЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРСКОГО АВТОМОБИЛИЗМА

КРОКЕЛС 30.000
10-20 АПРЕЛЯ 2008

www.oldtimer.ru



VM.M Co. Ltd. дистрибьютор № 1 в РОССИИ



NOREV



kyosho



MINICHAMPS



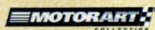
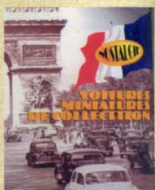
а/я 64, г. Санкт-Петербург
195274, РОССИЯ
тел. / факс: (812) 324-18-76
e-mail: mail@vmmodels.ru
www.vmmodels.ru



J-collection



EBBRO



Premium Class **XXS**

AOSHIMA



**ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ
ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ**

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
тел.: (812) 579-83-62

Лучший выбор
моделей
во всех масштабах

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 3/2008 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор

Александр Шкаев

e-mail: 24651385@infoline.su

a_shkaev@mail.ru

shkaev@scale43.com

тел.: 8-916-041-36-87

Зам. гл. редактора

Надежда Макогонова

e-mail: makogonova@mtu-net.ru

Редакционный совет:

Александр Говоруха (Николаев)

e-mail: govor1972@ukr.net

Олег Куряхин (Москва)

Евгений Прочко (Москва)



Музей Политехнический

Коллективный консультант:

Людмила Кожина

e-mail: kojina@pm.isf.ru

Валентина Аверина

e-mail: averina@polymus.ru

Набор и верстка

Любовь Поляева

Фото

Юрий Мильман, Ольга Шкаева

Издатель

ООО «Благвест-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 несет ответственности за содержание
авторских статей и рекламных материалов.

Многие редакции не всегда соглашались с мнением авто-
рской статьи.
Данное издание не может быть воспроизведено полно-
стью или частично без письменного разрешения изда-
теля. При цитировании ссылка обязательна.

© Автомобильный моделизм, 3(57)

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, 2008

СОДЕРЖАНИЕ

Джипы Восточной Германии, 2

Л. Сусловичев

Сельскохозяйственные автомобили-самосвалы, 4

А. Козловатов

Автомобили 1988 года – Peugeot 405, Citroen AX и

Honda Prelude, 9

Renault 4, 11

А. Топорков

Промышленные трактора. История, 13

А. Крюков

Моделистам на заметку, 16

История автомобилей в моделях, 17

Зарубежные новости, 19

Отечественные новости, 22

Серии «М» и «Export» от «Politus», 23

Д. Лисиц

Московский международный автомобильный

салон: в поисках отличия, 27

ЕМЕК, 28

В. Манин

Музей истории автомобилей в моделях, 32

Каталог моделей фирмы «Matchbox» серия «Model

of YesterYears», 33

Справочная информация. Fiat в фотографиях и

моделях 35

Конкурс «Модель года», 38

Справочная информация. Каталог моделей в

масштабе 1:72, 39

ЖУРНАЛ НА ЛЮЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» осуществляется только через редакцию журнала перечислением почтового перевода в 390 руб. (за полугодие) или 780 руб. (за год) 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 – 1-ю пол. 2003 гг. – 130 руб. (с пересылкой по России). После согласования заказа при переводе 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: Adresse in Germany – Kiriletz Stanislav, tel.: (0) 9372-73153, e-mail: kiriletz@web.de. Price: euro 10 single copy including mail; euro 30 for 3 issues (1/2 year) or 60 for 6 issues (1 year) including mail (Russian language only)

В рюшину старые и новые номера журнала можно приобрести:

Москва: Магазин-салон – ТП «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 – ежедневно по четвергам с 16.00 до 18.00. Чепский Александр Иванович (тел. в указанное время – (812) 714-33-41).

магазин «Машинки» – ул. Мохояная, д. 31

магазин «Моделист-конструктор» – ул. Комиссаржевской, д. 7, кинотеатр «Юность» (вход справа) хобби-магазин «Масштабные модели» – ул. Ва.Невского, д. 44 (в помещении магазина «Мир дерева») торговый центр «Электроника», отдел «Автомодель» – ул. Кольцовская, д. 46

магазин «Сундукчик» – ул. Чистопольская, д. 3, тел. 43-99-94

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

Интернет-магазины www.rimtonexx.ru; www.1001automodel.ru

УКРАИНА:

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

ДЖИПЫ ВОСТОЧНОЙ ГЕРМАНИИ



Любоп СУШЛИТСКИЙ
г. Вильнюс (Литва)
Фото Ян Руткевич

Horch 1X



Phanomen Granit 27



www.szaban.de

Несуществующая сегодня Германская Демократическая Республика (ГДР) была, пожалуй, самой таинственной из стран Восточной Европы. Это обуславливалось её особым положением — «социалистическом лагере» — со времени окончания Второй мировой войны вплоть до объединения Германии. ГДР была важнейшим плацдармом Варшавского договора, битком набитым войсками, вооружением, а также всеми тайнами. В восточной части Германии ещё во времена Третьего рейха было построено множество тайных военных объектов, заводов, полигонов и исследовательских центров. Что происходило в них тогда и в последующие десятилетия, до конца не ясно даже теперь.

Вот вам задача, вроде бы простая — перечислите легковые джипы, производившиеся в ГДР — какие были модели, кто их выпускал, да и выпускали ли вообще? Затрудняетесь? Ничего необычного — если про всякие там Trabant'ы и Vartburg'и знает или хотя бы слышал почти каждый автомобилист, то производившиеся в этой стране джипы восточные немцы хотя и не скрывали, но и не рекламировали, предпочитая, например, в автомобильных журналах описывать «АЗиски», «УАЗы», румынские АРО. При этом про свои весьма оригинальные конструкции, служившие в разное время в Народной полиции и Народной армии ГДР, они умалчивали.

Перед Второй мировой войной в восточной части Германии насчитывалось до полутора десятков автомобильных заводов. Крупнейшие из них входили в состав санктонского автомобильного концерна «Auto Union». В Тюрингии в г. Айзенахе (Aizenach) работало предприятие фирмы BMW. Недалеко от Берлина было построено современное предприятие по выпуску грузовиков Opel. В Плауене (Plauen) выпускала грузовики фирма «Vomag», а в Лейпциге — Bussing-NAG. В самом же Берлине для многих немецких автопроизводителей штамповало и сваривало кузова легковых автомобилей мощнейшее кузовное предприятие «Ambi-Buck». Когда Германия стала воюющей, именно здесь, в Саксонии, стали выпускать многие модели армейских автомобилей. Например «единые лёгкие внедорожники» делались в г. Айзенахе. На заводах «Horch», «Wandere» и «Opel» мас-

сово выпускались «единые средние», а также и часть тяжёлых внедорожников. В Циттау (Cittau) для Вермахта производили лёгкие полугорючковые Rheinmetall, в том числе полноприводные с нулевой передачей для перевозки солдат.

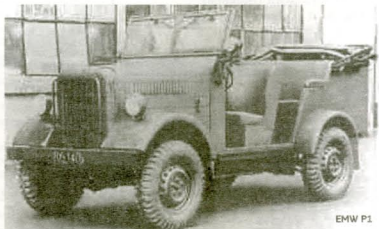
После окончания войны союзники разбомбили завод «Opel» в Бранденбурге (Brandenburg). Частично пострадали также и другие автозаводы. А после завершения военных действий то, что ещё осталось, самим же немцам пришлось демонтировать, упаковывать в ящики и отправлять в СССР для возмещения ущерба, нанесенного его экономике. Лишь один автозавод в Айзенахе будто чудом избежал демонтажа и первым в Восточной Германии

возобновил выпуск автомобилей. Вообще-то чуда никакого не было — советским оккупационным властям требовались новые легковые автомобили. Другим же заводам пришлось в пустых полуразрушенных цехах «с нуля» организовывать промышленное производство, собирать оборудование на других предприятиях или выкапывать его из-под завалин. Вначале всё производство ограничивалось изготовлением деревянных тачек для разбора завалин, переделкой немецких насок в... дураги, потом понемногу удалось заняться ремонтом автомобилей для оккупационных войск и администрации. Вот такие «автозаводы» были переданы созданной в 1949 г. ГДР.

Получив право распоряжаться своей промышленностью, восточные немцы серьёзно и организовано взялись за дело. Тогдашнее Министерство развития хозяйства среди прочих важных решений приняло решение восстановить производство автомобилей, и в первую очередь организовать производство специальных автомобилей для Народной полиции, а под её прикрытием — создаваемой Народной армии ГДР. Хозяевам-чиновникам в первые послевоенные годы уполномоченные советской военной администрации, опустошая по репарационным спискам цеха, практически нетронутыми оставили оставшиеся складские запасы деталей и агрегатов на автозаводах в гг. Цвикау и Айзенахе. Когда представители восточногерманского министерства занялись ревизией доставшегося им имущества они, к своей радости, на заводе «Horch» обнаружили не только десятки комплектов агрегатов армейских внедорожников, но и полный набор конструкторской документации по «единому среднему внедорожнику». Её немедленно подпорно отреклашировали, сократив базу до 2700 мм, да и другие узлы несколько упростили. Однако, как ни старались конструкторы, их внедорожник, названный «НШ», получился весьма сложный и тяжёлый, да и двигатель V8 уж не был последним словом техники. Тем не менее, за год в Цвикау изготовили для Народной полиции 31 новый внедорожник. С заводом «Horch» конкурировал завод в Циттау, возобновив-

ший выпуск военной модели Phanomen Granit 27 в разных модификациях. Среди них — и тяжёлый легковой внедорожник 4x4 с укороченной до 2900 мм базой, открытой двухместной кабиной и тоже открытым кузовом на 8 солдат — какое-то подобие тяжёлого единого внедорожника военных лет, но с более слабым 50-сильным двигателем воздушного охлаждения и классическим шасси. Эта модель выпускалась в небольших количествах вплоть до 1961 г.

Пробовали свои лёгкие джипы создать также специалисты находившегося в г. Хемнице (Chemnitz) Предприятия по исследованию и развитию — бывшего Центрального конструкторского бюро кон-



EMW P1



EMW P1 (EMW 325/3)



Модель в масштабе 1:27
EMW P1 (EMW 325/3)





P2M



черна «Auto Union». Они решили использовать сохранившиеся на складах в г. Аизенахе агрегаты довоенного вездехода BMW 325 и 6-цилиндровый двигатель легкового автомобиля BMW 340. Получился вездеход EMW P1. Их в 1950—1952 г. собрали 161 шт., в основном для Народной полиции. Это количество было до смешного малым, а «большой брат» — СССР — с поставками советских джипов GAZ-67S не спешил — самим не хватало.

Позтому на правительственном уровне было принято решение организовать серийное производство легковых вездеходов на заводе «Гампо» в г. Хайнхен (Hainichen), а разработку их поручили наиболее опытным конструкторам из уже упоминавшегося предприятия в Хемнице. В задании конструкторам предписывалось создать джип P2M, вездеход-амфибию P2S и пассажирский седан P2L, унифицированные между собой по агрегатам. Обратите внимание — поручалось не создать джип на базе легкового седана, а наоборот — сперва джип, а уж потом «леговушку» на его агрегатах. Более того, значительную часть конструкторских решений джиповал плавающий вариант! Интересной была подвеска — независимая, с поперечными торсионками и продольными рычагами, спереди — двойными. Вам это ничего не напоминает? Да это же точная копия подвески вермахтовских «шаммвагенов» (schimmwagen) Volkswagen 166! Аналогично еще более усиливает герметизированный, без дверей, повторяющий форму «шаммвагена» кузов P2S. Как видим, декларировавшие венную дружбу с СССР восточные немцы копировали не русские, а старые добрые немецкие конструкторы. 6-цилиндровый карбюраторный двигатель OM 635 для нового семейства автомобилей (2,4 л, 65 л.с./3500 об/мин) специально разработали и начали его производство на наиболее «продвинутом» в этом отношении заводе «Норчс». Учитывая особенности конструкции амфибии, двигатель спроектировали с невысоким блоком, сухим картером и отдельным масляным резервуаром. Коробка передач — 4-ступенчатая, не синхронизированная, раздаточная коробка — 2-ступенчатая, а в главных передачах — самоблокирующиеся дифференциалы.

Кузов спроектировали в немецком довоенном стиле — пятиместный, с четырьмя дверками. Единственный «поклон» в сторону классического «виллиса» — плоские сошнупые под углом передние крылья. Первый, еще опытный экземпляр, P2M был представлен заказчику, т.е. военным ГДР 15 апреля 1953 г.

Весивший 1,75 т P2M обладал хорошей проходимостью, был исключительно мобилен на дороге, однако из-за характеристик двигателя специально спроектированного для работы на бездорожье мог развить не более 90 км/ч, а расход бензина достигал 17—20 л на 100 км. Автомобиль серийно производился не долго — с 1955 по 1958 годы. Всего было выпущено 2061 экз. джипа P2M и около 150 амфибий P2S. В Народной армии ГДР эти автомобили использовали во всех родах войск и высоко ценится, однако они унаследовали недостатки вермахтовских вездеходов — большую трудоемкость в производстве, ремонте и обслуживании, потребность в высококвалифицированном персонале. А специалистов-ремонтников нужного класса в армии всегда не хватало, да и водители-привыкшие не очень-то уметь ездить.

К тому времени начался экспорт советских ГАЗ-69, но, как известно, социалистическая экономика всегда была «экономикой дефицита», поэтому поставки этих популярных джипов не покрывали потребности ГДР. И снова было принято правительственное решение об организации выпуска своего собственного легкового вездехода. На этот раз его создавали в Цвиккау, но на базе агрегатов предшественника — P2M. Мощность двигателя увеличили до 75 л.с., с 2215 мм до 2400 мм увеличили базу, разработали совершенно новый 7-местный кузов с захлывающимися закрепленным на левом боку запасным колесом. При всем этом новый джип был даже несколько короче предшественника. Интересная деталь — любой знаток военных автомобилей немедля заметит, что P3 — такой индекс присвоили машине — внешне весьма похожа на джип западно-немецкого Бундесвера DKW Munga, только чуть больше размером. Вряд ли это случайность — восточные немцы подглядывали у западных, но не у своих союзников.

Надо сказать, что P3 унаследовал основной недостаток предшественника — большой вес: пустой он весил 1860 кг, на 110 кг больше, чем P2M и на 345 кг больше, чем ГАЗ-69. Но по основным параметрам проходимости он, тем не менее, превосходил советский аналог, поэтому в Народной армии его весьма ценили и предпочитали «ГАЗику». Производство этих вездеходов в 1962 г. освоили на заводе «IFA Ludwigfelde», где через несколько лет развернулось производство широко известных грузовиков IFA W50L. За годы выпуска (до конца 1966 г.) в Людвигсфельде (Ludwigfelde) собрали примерно 3000 джипов P3. Они более двадцати лет находились на вооружении Народной армии ГДР. На высокое качество восточногерманского джипа указывает хотя бы тот факт, что вплоть до 1986 г. в батальонах воздушно-десантных войск использовались только эти джипы.

До настоящего времени «в живых» сохранилось не так уж много машин, о которых рассказано выше. В основном это более новые P3, а



P3

вот P2M сохранилось всего с десяток. Из машин первого поколения известен один Horch H1K, чудом сохранившийся среди ревизита инквистуды DEFA, несколько лет назад нашли также один EMW P1. Вездеходов Phenomen Grant 27 сейчас известно несколько, причём два или три даже находятся в музее.

Эти автомобили пока ещё не дождалась более пристального внимания модельных фирм. Известны только малосерийные модели P2M и P3 в масштабе 1:87, да и те не очень удачные. Будем надеяться, что настоящий интерес к моделированию этих давно сошедших со сцены машин ещё придёт. Они того заслуживают.



P3



СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ-САМОСВАЛЫ



Андрей КОЛЮБОВ,
г. Орлов, Кировской обл.

Фото и рисунки из архива автора

Миллионные автомобили-самосвалы ЗИС-ММЗ-585Е также неплохо зарекомендовали себя в колхозах и совхозах. Конструкция гидроподъёмника и самосвального кузова вполне удовлетворяла требованиям эксплуатационников, поэтому текущая модернизация машин велась в основном лишь в части обновления базовых шасси, которые поставлялись Московским автозаводом им. И.А.Лихачева (переименован в 1956 г.). С 1957 г. на смену автомобилю ЗИС-150В пришёл ЗИЛ-164, а автомобильные шасси для самосвалов получили индекс ЗИЛ-164Г. Сельскохозяйственный самосвал ЗИС-ММЗ-585Е на обновлённом шасси получил обозначение ЗИЛ-ММЗ-585К (фото 11 и 12), хотя основные его характеристики остались прежними. В 1961 г. на конвейере Московского ЗИЛа появилась обновлённая модель базового автомобиля ЗИЛ-164АГ (шасси для самосвалов имели индекс ЗИЛ-164АГ), а в Мылтицах на его основе освоили модернизированный самосвал ЗИЛ-ММЗ-585М (фото 13) сельскохозяйственного назначения. Из внедрённых в его конструкцию изменений по самосвальному оборудованию следует отметить модернизированную коробку отбора мощности для стыковки с новой коробкой передач базового шасси ЗИЛ-164АГ. Самосвалы ЗИЛ-ММЗ-585М продолжались в производстве до конца 1965 г. пока не прекратился выпуск автомобилей семейства ЗИЛ-164А.

Развивая тему сельскохозяйственных автомобилей-самосвалов периода 50-х гг. прошлого столетия нельзя не упомянуть разработку уральских конструкторов автомобильного завода в Миассе, построенных в 1958 г. на шасси уральской трёхтонки УралЗИС-355М сельскохозяйственный самосвал с трёхсторонней разгрузкой кузова, модели УралЗИС-358 (фото 14 и 15). Используя преимущества телемеханического гидроцилиндра подъёмника, удалось создать современную и прогрессивную конструкцию сельского самосвала, кузов которого мог опираться на любую из трёх сторон, что очень актуально для сельскохозяйственных условий эксплуатации. Забегая вперёд можно отметить, что такое конструктивное решение впоследствии стало

классическим для всех сельскохозяйственных самосвалов, и приходится лишь сожалеть, что УралЗИС-358 не был освоен в серийном производстве. При довольно крепком, надёжном, неприхотливом базовом шасси, обладавшем к тому же неплохой проходимость по разбитым сельским дорогам, это мог быть отличный самосвал сельскохозяйственного назначения, в полной мере отвечающий суровым условиям эксплуатации. Однако селяне так и не увидели этой машины. Несколько раньше, в 1956 г. по

добной теме специалистом сельхозсамосвала прорабатывалась на ОлдАзе, где на полноприводном шасси ГАЗ-63 были построены несколько опытных образцов автомобилей-самосвалов с трёхсторонней разгрузкой кузова. Но также как и в Миассе, вопрос о организации серийного выпуска таких необходимых сельскому хозяйству страны машин не был доведен до логичного завершения. Скорее всего, одесский и миасский

Фото 20. Автомобиль-самосвал ГАЗ-2500

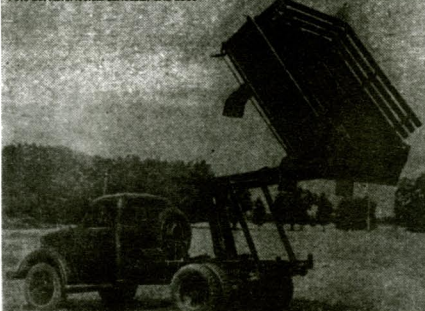


Фото 21. Автомобиль-самосвал ГАЗ-2500

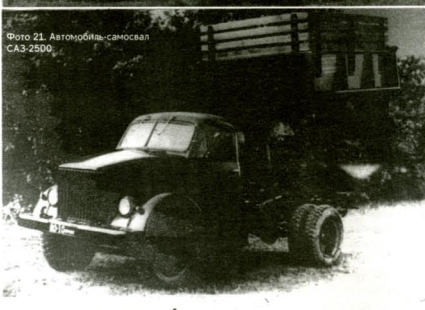


Фото 22. Автомобиль-самосвал ГАЗ-СА3-53Б



трёхсторонние самосвалы просто определили своё время, в силу сложившихся обстоятельств так и оставшихся опытно-образцами.

В 1955 г. вышло постановление Совета министров и ЦК КПСС о развитии специализированного автомобильного транспорта с целью наиболее полного удовлетворения различных отраслей народного хозяйства в специализированных автомобилях, максимально приспособленных для перевозки разномасштабных грузов.

Фото 23. Автомобиль-самосвал ГАЗ-СА3-53Б в модифицированном старом типе, 1970



образных грузов. Не осталось в стороне и сельское хозяйство. Наиболее неблагоприятной в то время была ситуация с транспортировкой хлопка-сырца с площадок для приема хлопка от сборщиков (хирманов) на хлопкозаготовительные пункты перерабатывающих предприятий. В виду очень малой удельной массы хлопка (истати, по весу хлопок-сырец состоит из 1/3 массы волокна и 2/3 массы семян, которые впоследствии отделяются от волокна) при бестарной перевозке не удавалось загрузить даже оборудованный дополнительными надставными бортами автомобиль более чем на 50–55% от его грузоподъемности, что делало транспортировку крайне нерентабельной. Поэтому практиковался вид перевозки хлопка-сырца в мешках (канарах), когда на приёмоных площадках набивали хлопок в мешки, а затем грузили канары в автомобили. Но в этом случае не удавалось загрузить автомобиль более чем на 70–80% его грузоподъемности. К тому же велика была доля ручного труда, ведь помимо набивки хлопка в мешки на хирмане, необходимо было снова извлекать его из мешков на хлопкозаготовительном пункте. Процесс осложнялся ограничением по времени. Ведь собранный хлопок нельзя долго хранить на хирмане, его отправка должна осуществляться в тот же день. Поэтому руководство среднеазиатских республик через Госплан СССР добились выделения средств на создание специализированных транспортных средств для перевозки хлопка-сырца. Министерство автомобильной промышленности поручило эту работу Нутаскому и Горьковскому автозаводам. Заметим, что выпускавшиеся в Нутаси самосвалы КА3-585Б, КА3-585В и КА3-600 различных модификаций были типичными строительными самосвалами для перевозки промышленных грузов. На основе КА3-585В в конце 1955 г. разработали седельный тягач КА3-120Т (фото 16) для буксировки специального самосвального полуприцепа-хлопковоза КА3-716. Автопоезд КА3-120Т с полуприцепом КА3-716 мог перевозить 5 т незатаренного хлопка-сырца. В целях противопожарной безопасности глушитель автомобиля вынесли вперед, а систему вентиляции двигателя сделали закрытой, к тому же повысили эффективность системы охлаждения. Одноосный полуприцеп модели КА3-716 оснащался вместительным кузовом 6200х2400х1600 мм объемом 25 м³ имеющим сверху тент, который с помощью двух телескопических гидродоильников мог разрушаться на правую сторону. Правый, открывающийся борт состоял из двух частей: верхней и нижней, которые автоматически открывались при опрокидывании кузова. Кроме того, в конструкции полуприцепа-хлопковоза были предусмотрены две предохранительные штанги, исключающие опрокидывание полуприцепа при разгрузке кузова. Самосвальный автопоезд-хлопковоз, последовательно модернизировался (по аналогии с машинами Московского автозавода ЗИЛ). В мо-

дификации КА3-120Т3 выпускался до 1963 г и был достаточно распространен в республиках Средней Азии.

На Горьковском автомобильном заводе в 1956–1957 гг. тоже разработали конструкцию самосвального автопоезда для перевозки хлопка-сырца состоящего из седельного тягача ГАЗ-63Д и самосвального полуприцепа ГАЗ-707. Для повышения устойчивости и снижения центра тяжести ГАЗ-63Д (фото 17, 18 и 19) оснастили шинами от ГАЗ-51 и задними двойными колёсами, седельно-сцепное устройство использовали от тягача ГАЗ-51П. Полуприцеп имел кузов полезным объемом до 20 м³, который при помощи двух реечных домкратов и редуктора с приводом от тягача мог опрокидываться на левую или правую сторону. Грузоподъемность автопоезда 4 т. Первые серийные ГАЗ-63Д изготовили на ГАЗе в 1958 г. (65 машин), в 1959 г. выпустили 250 шт., а в 1960 г. последние 43 автомобиля. Все они такте оказались в среднеазиатских республиках. Применение самосвальных автопоездов-хлопковозов позволило увеличить бестарную перевозку хлопка и механизировать погрузку и разгрузку, правда, для круглогодичной загрузки автомобилей требовалось обеспечить седельные тягачи комплектом полуприцепов ММЗ-584, до ГАЗ-63Д таких полуприцепов не существовало, да и грузоподъемность всего 4 т. делало его эксплуатационно с обьёмными полуприцепами нерентабельным. Большого распространения ГАЗ-63Д так же не получили, и сами ГАЗ, до предела загруженный основной продукцией, не настаивал на продолжении выпуска весьма трудоёмкого и металлоёмкого полуприцепа ГАЗ-707, как и специального тягача для его буксировки ГАЗ-63Д.

Фото 24. Автомобиль-самосвал ГАЗ-СА3-536



Фото 25. Автомобиль-самосвал ГАЗ-СА3-536. Фото М. Селезова



Фото 26. Автомобиль-самосвал СА3-3205



Для 60-х гг. прошлого века было характерно массовое обновление практически всех выпускавшихся отечественной промышленностью грузовых автомобилей и весте естественно, что на этом фоне дальнейшее развитие получили сельскохозяйственные автомобили-самосвалы. Особенно пресупел в совершенствовании их конструкции Саратовский завод самосвалов СНХ Мордовского экономического административного района. Основы в самом начале 1960-х гг. крупномасштабное производство переданных из Одессы самосвалов ГАЗ-936, вновь созданные ИМ САЗа приступило к разработке собственных конструкций. Одним из первых появился в 1963 г. сельскохозяйственный самосвал СА3-2500 (фото 20 и 21) с предвратительным подъемом платформы выполненный на шасси автомобиля ГАЗ-51А. Концепция такой машины была вызвана необходимостью механизации загрузки бункеров высадочно-посадочных машин нормами сахарной свеклы и позволяла внедрить интенсивную технологию возделывания этой культуры с резким сокращением



Фото 30. Отгрузка французских самосвалов ГАЗ-СА3-53Б



Фото 31. Опытный автомобиль самосвала ЗИЛ-ММЗ-554 на испытаниях, 1961

Фото 29. Автомобиль-самосвал СА3-3502

доли ручного труда. Весьма перспективным оказалось применение СА3-2500 для транспортировки удобрений и перегрузки их в тракторные разбрасыватели без промежуточного складирования на поле. Благодаря самосвалам с предварительным подъёмом кузова можно было механизировать загрузку картофелепосадочных машин, организовать укладку навоза в бурты без использования бульдозерных работ. Грузоподъёмность 2 т и возможность разгрузки кузова на высоту 2,2 м делали машину востребованной в сельскохозяйственном производстве. Ограниченные же производственные мощности Саранского автозавода для выпуска таких сложных в технологическом отношении машин и недостаточная надёжность базового шасси ГАЗ-51А, не позволили организовать их серийное производство. Другой, не менее значимой машиной, рождённой в Саранске, несомненно, можно считать сельскохозяйственный самосвал

Фото 28. Автомобиль-самосвал СА3-3502



ГАЗ-СА3-53Б (фото 22, 23, 24 и 25), серийный выпуск которого освоили в 1966 г. В связи с освоением на Горьковском автозаводе нового грузового автомобиля ГАЗ-53А появилась возможность создания на его базе полноценного самосвала для сельского хозяйства. Совместными усилиями КЭО ГАЗ (ведущий конструктор Г. Ширяев) и ОГН СА3 (гл. конструктор А. Терентьев) на базе шасси ГАЗ-53-02, которое отличалось от ГАЗ-53А укороченной в задней части на 290 мм рамой, отсутствием заднего буксирного прибора, креплением запасного колеса на откидном держателе на левом лонжероне рамы, вездеходными шинами модели Н-10 был разработан автомобиль-самосвал ГАЗ-СА3-53Б. Для машины была выбрана уже не у кого не вызывающая сомнений схема с трёхсторонней разгрузкой цельнометаллического кузова размером 3730х2280х588 мм полезным объёмом 5м³ и решётчатыми съёмными бортами, увеличивавшими объём платформы до 9 м³. Самосвал оказался на редкость удачным, пользовался большой популярностью на селе. Неслучайно на Международной выставке в Москве «Современные сельскохозяй-



стенные машины и оборудование», проходившей в 1966 г. ГАЗ-СА3-536 завоевал золотую медаль, а создатели автомобиля были удостоены наград ВДНХ. К концу 1960-х гг. в Саранске подготовили к производству ещё одну модель сельскохозяйственного самосвала СА3-3502 (фото 26, 27, 28 и 29) с предварительным подъёмом платформы и грузоподъёмностью 3,2 т. В техническом плане конструкция автомобиля повторяла технические решения СА3-2500, но современная базовая машина ГАЗ-53-02 позволяла поднять грузоподъёмность и усилить элементы гидродождельника и механизма предварительного подъёма кузова с двумя гидравлическими опорами. Область использования СА3-3502 также осталась аналогичной СА3-2500 и, что любопытно, Саранский завод автосамосвалов снова не смог освоить серийный выпуск этого изделия. Вся конструкторская документация была передана вновь построенный Фрунзенский автозаводный завод в Мирзионги, где в 1969 г. началось серийное производство СА3-3502. Кстати, наряду со специализированными самосвалами с предварительным подъёмом кузова во Фрунзе освоили выпуск обычных самосвалов ГАЗ-СА3-536 (фото 30), конструкция которых полностью соответствовала саранским машинам. В количественном объёме выпуск фрунзенских и саранских самосвалов был почти одинаков, потому на селе использовались автомобили обоих заводов. Как ни странно, но успехи саранских автомобилестроителей в области создания и производства сельскохозяйственных самосвалов невольно тормозили развитие аграрного направления на Митищинском машиностроительном заводе. Здесь конструкцию «сельхозника» на базе перспективного ЗИЛ-130 начали проектировать ещё в конце 1950-х гг. Вначале такой самосвал назывался ЗИС-130С, затем ЗИЛ-130Б, а к началу 1960-х гг. официально присвоили индекс ЗИЛ-ММЗ-554 (фото 31). Автомобиль грузоподъёмностью 4 т с трёхсторонней разгрузкой кузова мог буксировать самосвалный прицеп ГКБ-819 (фото 32) грузоподъёмностью 4 т. Работы по нему велись не спешными темпами, конструкцию машины неоднократно пересматривали, после очередного этапа испытаний опытные образцы отправляли на доработку, потом снова испытывали и опять дорабатывали. Причин было несколько: во-первых, сам ММЗ, освоив вполне удачный строительный самосвал ЗИЛ-ММЗ-555, постепенно наращивал его выпуск и в больших объёмах поставлял эти машины не только в промышленность, но и на село, где он тоже оказался востребован; во-вторых, прекратив в 1965 г. производство 3,5-тонного сельскохозяйственного самосвала ЗИЛ-ММЗ-558М, его место успешно заняли саранские машины ГАЗ-СА3-536 той же грузоподъёмности, но более универсальные за счёт трёхсторонней раз-

грузки кузова и, естественно, более высокого технического уровня. Таким образом, сельское хозяйство попрежнему комплектовалось самосвалами двух классов грузоподъёмности — ГАЗ-936 2,25 т и ГАЗ-СА3-536 — 3,5 т, поэтому перспективный 4-тонный самосвал ЗИЛ-ММЗ-554 (хотя и более эффективный при эксплуатации в составе автопоезда, но и более дорогой) не казался таким уж критично необходимым для села (тем более при наличии достаточного количества в сельском хозяйстве ЗИЛ-ММЗ-555). В любом случае, приходится лишь констатировать, что сельскохозяйственный самосвал ЗИЛ-ММЗ-554 (фото 33) так и не был освоен за десятилетие 1960-1970 гг.

Из других интересных разработок Митищинского машиностроительного завода в отрасли сельскохозяйственного самосвалостроения можно упомянуть самосвалный автопоезд-зерновоз (фото 34) состоявший из седельного тягача ЗИЛ-130В оборудованного гидравлической системой и специальной закрытой сверху полуприцепа

ММЗ-812 грузоподъёмностью 7 т с боковой разгрузкой низкорамного кузова имеющего боковые откидные борта с верхней навеской. Изготовленный в 1961 г. опытный образец проходил эксплуатационные в период массовых перевозок зерна, но ввиду большой трудоёмкости производства и сезонного

характера использования не был принят к серийному выпуску. В 1964 г. был построен опытный образец автомобиля-самосвала ЗИЛ-ММЗ-551 (фото 35) с предварительным подъёмом платформы на шасси ЗИЛ-130Б2 грузоподъёмностью 4 т. Принятая нематематическая схема предварительного подъёма кузова в основном повторяла конструкцию СА3-2500, естественно с учётом увеличившейся нагрузки, и предназначалась главным образом для механизации работ по интенсивному внесению в почву

Фото 32. Самосвалный прицеп ГКБ-819



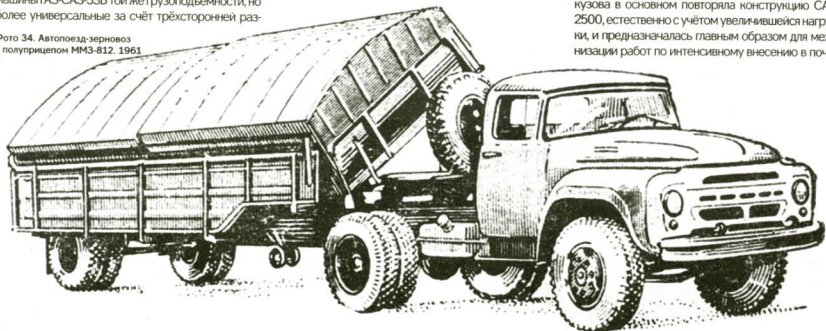
Фото 33. Опытный образец ЗИЛ-ММЗ-554, 1970



Фото 35. Автомобиль-самосвал ЗИЛ-ММЗ-551 с предварительным подъёмом платформы



Фото 34. Автопоезд-зерновоз с полуприцепом ММЗ-812, 1961



удобрий. Машина успешно прошла заводские испытания, но ограниченные производственные возможности завода и сложившиеся субъективные обстоятельства не позволили начать подготовку к массовому выпуску. Тем не менее, отдел главного конструктора ИМЗ по автомобильному производству в конце 1960-х гг. предпринял ещё одну попытку создания такого самосвала, правда, на сей раз с использованием полноприводной шасси ЗИЛ-131 (фото 36). Дальнейший результат тоже получился вполне аналогичным. Хотя новый автомобиль-самосвал с предварительным подъёмом кузова и обладал гораздо более высокой проходимостью по разбитым сельским дорогам и мог с успехом использоваться в любое время года, в том числе и в периоды весенней распутицы, но ограниченный выпуск базового шасси ЗИЛ-131 на Московском автозаводе (почти все изготовленные ЗИЛ-131 поставлялись исключительно в Вооружённые Силы МО) и необходимость финансирования организации нового, гораздо более сложного производства не позволили в конечном итоге приступить к подготовке серийного выпуска. Не менее драматично складывалась судьба и у самосвала сельскохозяйственного назначения Урал-377В (фото 37 и 38), опытные образцы которого были построены на Уральском автозаводе в ноябре 1964 г. Самосвал с большим объёмом кузова и боковой разгрузкой на шасси тогда ещё перспективного автомобиля Урал-377 без переднего ведущего моста мог быть очень востребован в сельском хозяйстве страны, поскольку машин такого класса грузоподъёмности с достаточно высокой

Фото 37. Автомобиль-самосвал Урал-377В. Опытный образец 1964. Фото М.Соколова



проходимостью у нас, увы, не было. Кроме того, возможность работы с прицепом делала его универсальным транспортным средством, максимально приспособленным для перевозки сельскохозяйственных грузов. Однако вновь Госплан СССР пожалел денег на расширение производственных площадей УралАЗа для изготовления самосвала Урал-377В, а ежегодное наращивание выпуска армейских вездеходов Урал-375Д и освоение выпуска общетранспортной модели Урал-377 не давало возможности высвобождения производственных мощностей для постройки весьма металлоёмких самосваловых платформ и организации производства сложных в изготовлении гидравлических подъёмных механизмов. Остаётся лишь сожалеть, что практически до 80-х гг. XX в. сельское хозяйство СССР так и не получило полноценного сельскохозяйственного самосвала, способного уверенно работать в любых

погодных и климатических условиях, что в конечном итоге вело к неоправданным потерям сельскохозяйственной продукции, увеличению её себестоимости, нарушениям технологического процесса возделывания и уборки сельскохозяйственных культур, расширением оптимальных сроков, лимитируемых агротехническими требованиями. Подводя итог рассматриваемому периоду необходимо напомнить, что к концу 1960-х гг. из общего объёма перевозок в сельском хозяйстве на долю грузовых автомобилей (всех типов, в том числе и самосвалов) приходилось порядка 80%, на долю тракторов — 16% и гужового транспорта — 4%.

Фото 36. Самосвал на шасси ЗИЛ-131 с предварительным подъёмом платформы. Опытный образец



Фото 38. Автомобиль-самосвал Урал-377В. 1964



Автомобили 1988 года – Peugeot 405, Citroen AX и Honda Prelude



Александр БАРМАСОВ,

Санкт-Петербург

e-mail: barmasov@pobox.spbu.ru



Peugeot 405

Первое место (464 балла – 54 высших оценок из 57 возможных) в европейском конкурсе «Автомобиль 1988 года» заняло семейство французских автомобилей (второй и третьей группы малого класса по восточной классификации) Peugeot 405. Его модели оснащались пятью разными по мощности бензиновыми двигателями и двумя дизельными. У всех – одинаковые по конструкции кузова типа седан в четырёх исполнениях по комплектации: GL, GR, SP и M116.

Производство Peugeot 405 началось в июне 1987 г. на заводе в г. Сошо и на английском филиале в г. Райтон (бывший завод Sunbeam). Разработка конструкции и подготовка к производству стоили 3 млрд. французских франков. Особое внимание фирма традиционно уделяет качеству изготовления и сборки, защите от коррозии. Кузова всех моделей (2850 штампованных деталей) сваривались роботами, а 17% деталей кузова (по массе) выполняло из стального листа с односторонней оцинковкой и 7% с двусторонней оцинковкой. Все сварные швы промазывались защитной мастикой, а в колёсных нишах устанавливались полипропиленовые вставки.

Помимо двигателя с верхним распределением устанавливался и двигатель с четырёхклапанной головкой, двумя распределителями, приводимыми зубчатым ремнём. Peugeot первой применила такую схему двигателя ещё в 1912 г. С лета 1988 г. на Peugeot 405 стали устанавливать дизели объёмом

1905 см³ (с турбонаддувом и без).

Кузов Peugeot 405 разработан совместно с итальянской кузовной фирмой Pininfarina. Коэффициент лобового сопротивления удалось понизить до 0,29 несмотря на широкую заднюю часть кузова и большой объём багажного отделения. Двигатель крепится к кузову в трёх точках, причём одна упругая опора оснащена гидравлическим амортизатором. Необычно помещены сопла омывателя ветрового стекла – на рычагах стеклоочистителей. С весны 1989 г. в дополнение к седанам начали выпускаться и универсалы.

На Peugeot 405 коробка передач и главная передача почти не требуют обслуживания – уровень масла следует проверять лишь через 60000 км пробега.

Комплектация типа

GL включала двигатель рабочим объёмом 1360 или 1580 см³ или дизелем, четырёхступенчатой коробкой передач, двухспицевым рулём, обогреваемым задним стеклом, акустическим сигнализатором указателей поворотов.

Отличие комплектации типа SP от GL заключалось в наличии реостата освещения панели приборов, электрические стеклоподъёмники, обогревателя наружного зеркала, центрального управления замками дверей.

А вот как одной фразой охарактеризовал журнал Autocar and Motor: «Лучший в своём классе седан».

Комплектация M116 означала наиболее мощный двигатель с двумя распределительными валами и четырьмя клапанами на цилиндр (число «16» в названии), пятиступенчатую коробку передач, гидросилы руля, трещинное рулевое колесо, диск колёс из легкого сплава, дисковые тормоза всех колёс, антиблокировочную систему, противотуманные фары, передний спойлер и заднее антикрыло, тонированные стёкла, корректор фар, регулируемое реле прерывистой работы стеклоочистителей и т.д.

За дополнительную плату модификации SP и M116 могли быть укомплектованы обогревом переднего сиденья, люком в крыше, кондиционером и подголовниками задних сидений.

Масштабные модели Peugeot 405:

Peugeot 405 BTTC 1993 Sikelone Flux Formule KIT 1/60020

Peugeot 405 BTTC 1994 "Shell" O'Brien Formule KIT FKO030

Peugeot 405 MI C.I.V.T. 1991 Meri KITS mep13

Peugeot 405 MI Rally Appenninen 1991 Meri Kits mep14

Peugeot 405 M116 Configurazione 1995 "Omega Speedmaster" Gamma Models gsm018

Peugeot 405 M116 Configurazione 1995 "Omega Speedmaster" KIT Gamma Models gsm018

Peugeot 405 M116 Gendarmerie blue Paradarc 034g

Peugeot 405 M116 Gendarmerie Davi 597g

Peugeot 405 Mi16 grey anthracite Le Mans Miniatures gbs19.1

Peugeot 405 M116 Superturismo 1994 "Omega Speedmaster" Gamma Models gsm014

Peugeot 405 M116 Superturismo 1994 "Omega Speedmaster" KIT Gamma Models gsm014

Peugeot 405 M116 white Le Mans Miniatures ps19.0

Peugeot 405 Paris-Dakar 1989 Starter KITS ST0424

Peugeot 405 Raid Bburago 4150

Peugeot 405 Safari #203 yellow Bburago 41900

Peugeot 405 sedan Mini Racing – serie Prestige mprk074

Peugeot 405 sedan 4-doors Paradarc 033



Peugeot 405 SRI berline light blue metallic Norev 474502



Peugeot 405 T16 berline 1993 red Norev 474505



Peugeot 405 SRI Break White Norev 474550

Peugeot 405 Super Tourisme 1993 Bouchut/Dalmas

Provence Moulage pr0811

Peugeot 405 Super Tourisme 1994 Dalmas Provence

Moulage Pr0887

Peugeot 405 Super Tourisme 1995 Provence Moulage

pr1005

Peugeot 405 T16 #203 Raid Dakar 1990 A.Vatanen/

B.Berglund IXO nacl41

Peugeot 405 T16 #204 Raid Dakar 1990 B.Waldegard/

J.C.Fenouil IXO mc042

Peugeot 405 T16 4-doors (+ aileron) Paradarc 034

Peugeot 405 T16 coupe Presentation Provence Moulage

pr0237

Peugeot 405 T16 Gendarmerie Autoroutes Norev

Tacot 01
Peugeot 405 T16 Paris-Dakar 1988 Heller he0190
Peugeot 405 T16 Paris-Dakar 1989 Provence Moulage
nr0361



Peugeot 405 T16 #203 Paris-Dakar 1990 Norev
474555

Peugeot 405 T16 red Norev 474505
Peugeot 405 T16 Saint Tropez-Tunisien 1988 Provence
Moulage nr0330

Peugeot 405 Turbo 16 Starter KITS ST0310
Peugeot 405GR break 1994 beige Miniarc 9402A
Peugeot 405SL break 1994 red Miniarc 9402B
Peugeot 405SL break 1994 RHD green met Miniarc
9402C

Peugeot 405SR POMPIERS Paracar part034f

Citroen AX



Второе место (252 балла) в европейском конкурсе «Автомобиль 1988 года» занял французский Citroen AX, сменивший Citroen Visa, выпускавшуюся в 1978–86 гг., в свою очередь сменявшую модель 2LS, выпускавшуюся почти сорок лет.

К работе над Citroen AX приступили ещё в феврале 1981 г. Одним из прототипов стал экспериментальный Citroen ЭКО 2000, представленный в Париже в 1984 г. и поразивший посетителей очень низким коэффициентом лобового сопротивления (0,21) и малым расходом топлива. Всего было создано 36 опытных образцов, и на парижской выставке 1986 г. Citroen AX был впервые показан, а в августе 1986 г. первые Citroen AX уже поступили в продажу – подготовка производства развернулась в первые месяцы 1984 г. От Citroen ЭКО 2000 новая модель переняла такую же (3500 мм) длину, малый коэффициент лобового сопротивления (для сравнительно короткой машины 0,31–0,32 – очень хороший показатель), отдельные решения кузова.

Двигатели Citroen AX производились в г. Дуверньо, трансмиссия – в Меташе, узлы шасси – в Каене, а сборка – в Омле. В производстве использовалось 157 роботов и 144 станков и линий с ЧПУ. У семейства AX кузова только типа хэтчбек: с августа 1986 г. трёхдверные, а с осени 1987 г. – и пятидверные.

Citroen AX комплектовался тремя оригинальными двигателями с отлитым из алюминиевого сплава картером из двух частей, стянутых болтами, – в верхнюю вставлялись чугунные гильзы «мокрого» типа, а нижняя представляет собой объединённый корпус коренных подшипников коленчатого вала.

Среди особенностей модели – бензобаки из полиуретана, однорычажный стеклоочиститель, рулевое колесо с одной спицей, множество полочек и т.п.

Самая дешёвая модификация (отсутствует даже регулировка наклона спинки передних сидений) – 10E – двигатель 954 см³, четырёхступенчатая коробка передач.

Модификация 10RE – то же, что и 10E, но с электрообогревом заднего стекла, регулируемым из кузова наружными зеркалами заднего вида.

Модификация 11RE – то же, что и 10RE, но с двигателем рабочим объёмом 1124 см³, а также вакуумным усилителем тормозов.

Модификация 11TRE – то же, что и 11RE, но с остеклением заднего стекла, поворотными боковыми стёклами, часами, галогенными фарами.

Модификация 11TRS – то же, что и 11TRE, но с двигателем объёмом 1360 см³ и вступившей коробкой передач.

Модификация 11TZR – то же, что и 11TRS, но с инерционными ремнями безопасности, электрическими стеклоподъёмниками и цифровыми часами.

Самая дорогая модификация – 11GT – то же, что и 11TZR, но с двигателем рабочим объёмом 1360 см³, изменённой панелью приборов, тахометром, трёхспицевым рулём, тканевой обивкой сидений, задним спойлером, тонированными стёклами, центральным замком, колёсами из алюминия вместо стальных, уширителями колёсных проёмов.

А вот как одной фразой охарактеризовал Citroen AX 11TRE английский автомобильный журнал Autocar and Motor: «Впечатляющий ледокол».

Производство Citroen AX продолжалось свыше 12 лет.

Масштабные модели Citroen AX:
Citroen AX 444 Yacco 1992 CCC 1150

Citroen AX 5-door 1992 Alezan Kits a0145
Citroen AX cabriolet Ministyle MST024
Citroen AX ECO 1994 Alezan KITS a0176
Citroen AX Evasion-Heuliez 1988 Alezan KITS a0144
Citroen AX Gr.A Tour de Corse 1993 Provence Moulage
r204

Citroen AX GTI 1992 Alezan KITS a0201
Citroen AX POMPIERS de Nancy Paracar part019f



Citroen AX RE 1989 red very limited Tacot uni02
Citroen AX sedan 5-door Gendarmerie Paracar 019g



Citroen AX sedan 5-door Paracar part019
Citroen AX Sport aluminium Royal Models m006.3
Citroen AX Sport Auril Serre/Chevalier 1st CB Com
cbck535

Citroen AX Sport black Le Mans Miniatures gts11.2
Citroen AX Sport black Royal Models m006.4
Citroen AX Sport Gr.A #11 Rally Monte Carlo 1988
white KIT Alezan KITS 66

Citroen AX Sport Gr.A Rally Monte Carlo 1988 Alezan
KITS a0227

Citroen AX Sport Gr.A Rally Monte Carlo 1988 KIT
Mini Racing mrk607

Citroen AX Sport Millésime 1988 Alezan Kits ALO069

Citroen AX Sport Officiel Rally Monte Carlo 1989 CB
Com cbck518

Citroen AX Sport Rally Monte Carlo 1993 Driano CB
Com cbck558

Citroen AX Sport red Davi cv0966

Citroen AX Sport red Le Mans Miniatures gts11.1

Citroen AX Sport red Royal Models m006.1

Citroen AX Sport sedan 2-doors 1988 black GTS 011.2

Citroen AX Sport sedan 2-doors 1988 red GTS 011.1

Citroen AX Sport sedan 2-doors 1988 white GTS 011.0

Citroen AX Sport Tour de Corse 1992 Loubet CB COM
cbck641

Citroen AX Sport white Le Mans Miniatures GTS11.0

Citroen AX Sport white Royal Models m006.2

Citroen AX Super Production 1987 Alezan KITS ALO226

Citroen AX Super Production 1987 G.Frequelin Alezan
KITS a0057

Citroen AX10E 3-door 1992 Alezan KITS a0142

Honda Prelude



Третье место (234 балла) в европейском конкурсе «Автомобиль 1988 года» заняла японская Honda Prelude.

Впервые спортивное купе Honda Prelude появилось в 1978 г.

А вот как одной фразой охарактеризовал Honda Prelude английский автомобильный журнал Autocar and Motor: «Четыре управляемых колеса – это шаг вперёд».

Авторы и редакция журнала не известны модели Honda Prelude в масштабе 1:43.

RENAULT 4

Алексей Топорков

Фото фирм-изготовителей

Сегодня фирма Renault выпускает легковые автомобили исключительно с приводом на передние колёса. Но подобная ситуация сложилась не так и давно. Больше того – после II мировой войны фирма Renault проводила прямо противоположную политику. Да, вместе с фирмами Volkswagen или Fiat она делала ставку на автомобили с задним расположением двигателя. Такой автомобиль под названием Renault 4CV знаменитый конструктор Огюст Пикар разработал ещё во время войны в период немецкой оккупации. После войны автомобиль стали выпускать по личному распоряжению генерала де Голля! Модель пользовалась популярностью, а потому и следующий автомобиль под названием Renault Dauphine создали именно по задумкам конструктора. К сожалению, эта модель уже не имела такого огромного успеха. Руководство фирмы было вынуждено задуматься, т.к. в работе уже был «проект 113». В дальнейшем этот самый проект превратился в Renault 8, такой с задним расположением двигателя. Но Европа к концу 1950-х гг. явно начала отказываться от небольших автомобилей с такой компоновкой. Более прогрессивной считалась компоновка с приводом на передние колёса. Кроме того, именно переднеприводная компоновка позволяла создать автомобиль небольшого размера, но с очень большим и даже трансформируемым салоном. Вот так и родился уже «проект 112», который в дальнейшем стал моделью Renault 4.

Renault 4 – это автомобиль, удивительный во всех отношениях! Ведь этот универсал или хэтчбек (кому как нравится) имел длину всего в 3600 см. Размером же салона мог похвастаться таким, какой в Европе того времени имели только автомобили высшего класса. Конечно, уровень комфорта тут неоспорим, но ведь большинству людей мало просто доехать из точки «А» в точку «Б», а вовсе не влязть на роскошных диванах во время подобного путешествия. Каким образом конструкторы сделали относительно небольшой автомобиль таким вместительным? Дело в том, что водитель и пассажиры сидели вертикальнее, чем тогда было принято. Чуть-чуть по автобусному. Конечно, автомобиль получался довольно высоким, но ведь сегодня подобная компоновка у минивэнов никого не удивляет! И тогда в начале 1960-х гг. покупатели вполне нормально приняли то, что при ширине в 150 см автомобиль имел высоту 155 см. Уже с самого начала производства модель Renault 4 имела складывающиеся задние сиденья. Если быть точным, то это был простенький диванчик на двоих. Также, при необходимости, все(!!) сиденья легко снимались и их можно было вынуть из автомобиля. Знайки заметят, что подобное решение было применено раньше, ещё на автомобиле Citroen 2CV. Всё точно, они правы. Но только вспомните о том, какие сиденья имел Citroen? Каркас из алюминиевых трубок, резиновые ленты и очень дешёвая ткань. Остроумное реше-

ние для дешёвого автомобиля, разработанного ещё в 1930-е гг. А у Renault 4 сиденья были настоящие и вполне удобные. Простенькие, конечно, но и не более того. Тут две большие разницы, как принято говорить. Также кузов Renault 4 интересен тем, что он имел 5(!!) дверей. И все двери были настоящие, удобные в обращении. Забавно, но фирма в начале даже сама не поняла, сколь гениальную конструкцию она создала. Из-за этого выпускалась удешевлённая модель Renault 3, у которой задняя дверь отсутствовала, а вместо шести окон было только четыре. Но покупатели с презрением отвергли этот ущербный вариант!

Перейдём к шасси. Вероятно, многие читали, что сейчас у самых роскошных внедорожников появляется новейшее техническое решение – это кузов, объединённый с облегчённой рамой. А дешёвый Renault 4 подобную конструкцию имел ещё в момент своего дебюта, т.е. в 1961 г. Да, автомобиль имел лёгкую раму, которую составляли из труб корробочного сечения, а потом эту раму объединяли с кузовом. Автомобиль получался очень надёжным, и можно было делать какие угодно его варианты. Подвеска всех колёс была независимая торсионная. Любопытно, что торсионы располагались прямо внутри рамы, а их жёсткость можно было регулировать. Что касается двигателей, то за всё время производства автомобиля с 1961 по 1993 гг. ничего оригинального на автомобиле не появилось.





Обычный рядный 4-цилиндровый двигатель мощностью от 24 до 34 л.с. Первый вариант имел объём 747 см³ и устанавливался на автомобили 1961 года выпуска. Последний вариант имел объём 1108 см³. Были и ещё кое-какие версии, но все они так мало отличались от вышеназванных, что перечислять их нет особого смысла. Максимальная скорость автомобиля колебалась от 105 до 120 км/ч. Да, скорость не очень... Только и добираться от точки «А» до точки «Б». В отличие от современных моделей Renault, автомобиль Renault 4 имел своеобразную компоновку. Дело в том, что двигатель располагался в пределах базы, потом шло сцепление, потом коробка передач, а потом главная передача. В то время конструкторы «Renault» ещё не догадались сделать всё гораздо компактнее – как у знаменитого Mini. Кстати, по каким-то неизвестным нам причинам, фирма Renault вообще до 1980-х гг. располагала двигатель в кузове автомобиля только продольно. Может быть, были какие-то проблемы с технологией? А может, и на самом деле конструкторам такая компоновка казалась тогда самой лучшей? Во всяком случае, обвинять их в отказе от прогрессивных решений не стоит. Ведь помимо всего перечисленного, автомобиль Renault 4 имел замкнутую систему охлаждения двигателя. И получил он её самым первым в мире!

За всё время производства автомобиль серьёзно модернизировали только один раз, и это пришлось на начало 1970-х гг. Впрочем, модернизация коснулась внешнего вида и оформления салона. В принципе, она автомобиль не испортила.

У Renault 4 существует огромное количество «братиков» и «сестричек». О них можно рассказывать отдельно. А пока просто небольшое перечисление. Автомобиль выпускался с кузовами фургон (с обычной или высокой

крышей), пикап (в трёх вариантах по длине), кабриолет. Существовала и полноприводная версия. Вот о ней скажем чуть подробнее. Всё дело в том, что небольшая французская фирма S.O.M.A.C. до сих пор выискивает более-менее хорошо сохранившиеся автомобили Renault 4 и превращает их в полноприводные. Понятно, что с двигателем мощность 34 л.с. автомобиль развивает скорость всего 110 км/ч. Но автомобиль очень экономичен, т.к. его расход топлива колеблется от 5,9 до 6,9 л на 100 км. А, кроме того, автомобиль действительно имеет очень хорошую проходимость, что предопределяет независимую подвеску всех колёс. На шасси Renault 4 делали и небольшой пластиковый внедорожник под названием Renault Rodeo. Кроме того, модель Renault 6 – это, по сути, лишь более дорогая версия Renault 4. Можно напрячься и вспомнить ещё какие-то версии Renault 4, но этого нет смысла делать. Сам по себе автомобиль столь оригинален, что заслуживает отдельного рассказа.

В заключение надо заметить, что фирма «Renault» пыталась создать достойную замену модели Renault 4. В 1980-е гг. был официально показан очень интересный автомобиль, дизайн которого почти копировал Renault 4. Но автомобиль был вполне современным по конструкции и даже имел отдельные панели из пластика. Увы, но эта модель по какой-то причине не стала выпускаться серийно. Её даже показывали на крупных автосалонах. Сегодня приемником Renault 4 считается Renault Kangoo, который начали выпускать в конце 1997 г. Формально это может и так, но фактически Renault 4 и Renault Kangoo модели разные, хотя даже внешне немного похожие. Их разделяет и цена. Renault Kangoo назвать «дешёвым автомобилем» трудно.

• Модели автомобилей:

Renault 4 «Bazar Parahso Infantil – Chaves» Norev 0000019

Renault 4 «Clan» 1985 blue ozone Vitesse CC022

Renault 4 «CTT» Norev 0000014

Renault 4 «Jogging» closed roof 1981 Vitesse 98043

Renault 4 «Norev» Norev 0000016

Renault 4 «Parcelasia» Norev 0000017

Renault 4 «Solimpa» Norev 0000018

Renault 4 «Tico Brinquedos – Trofa» Norev 0000015

Renault 4 4x4 Paris-Dakar – 1980 Sinpar Marreau Vitesse 98113

Renault 4 Export 1976 Vitesse L165A

Renault 4 F4 van 1966 beige Vitesse 106C

Renault 4 F4 van 1966 light grey Vitesse 106A

Renault 4 F4 van 1966 medium blue Vitesse 106B

Renault 4 F6 «Butagaz» 1982 Norev 511050

Renault 4 green Norev 0000020

Renault 4 grey Sun Star Vitesse 34000

Renault 4 Jogging Norev 510003

Renault 4 Midlum Norev 518600

Renault 4 Pompiers Solido 00001

Renault 4 Safari 1976 Vitesse L165B

Renault 4 Safari 1978 dark blue Sun Star Vitesse 34011

Renault 4 Sixties 1985 blue Vitesse 99022

Renault 4 Super 1962 blue Vitesse L147B

Renault 4 Super 1962 red Vitesse L147A

Renault 4 Super 1962 white Vitesse L147C

Renault 4 van «MA Collection» 1975 red MA Collection 7

Renault 4 van Gendarmerie blue Norev 866

Renault 4 van green met Norev 711

Renault 4 van many colours Norev 65

Renault 4F «EDF/GDF» Verem 00285

Renault 4F van «La Poste» Verem 00270

Renault 4F van «Centre de Secours de Mende» Fire Brigade Vitesse CC087

Renault 4F4 van «PTT» 1974 yellow Nostalgie 010C

Renault 4F4 van «PTT» France Vitesse 99001

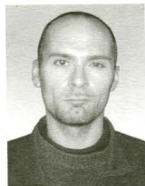
Renault 4F4 van «Renault Service» 1973 Nostalgie 010

Renault 6 fire DUVI 494P

Renault 6 many colors Norev 162



ПРОМЫШЛЕННЫЕ ТРАКТОРЫ. ИСТОРИЯ



Антон КРУТЛОВ (Ульяновск).
Фото из архива автора, А. Колесова,
А. Крылова и www.techstory.ru



DT-54 с бульдозерным отвалом

Погрузчик ПБ-35 на базе трактора DT-54

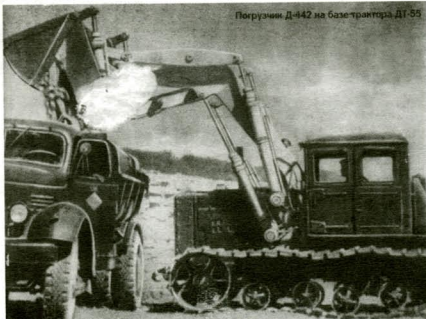


1945 год. Только что закончилась война. Страна возродилась из руин и пепла. Нужно было расчищать завалы, отстраивать заново заводы, жилые массивы, возобновить железнодорожное сообщение, возвести сотни километров насыпей и дамб, соединять города дорогами с твердым покрытием и разрабатывать месторождения полезных ископаемых. В планах советского правительства намечалось строительство целого ряда крупных гидротехнических сооружений. Всё это потребовало колоссальных финансовых затрат и рабочей силы. Ведь предстояло переработать миллионы кубометров грунта, свернуть в прямом смысле горы и всё это в сжатые сроки — стране нужны были энергия, нить, производство. Предстоящие работы по своим масштабам были невиданными до тех пор нигде в мире! Встал вопрос максимально возможно механизировать эти труднейшие процессы. Как известно, земляные работы считаются едва ли не самыми трудными. Вот поэтому, решая эту важную задачу, организаторы строительства столкнулись с проблемой выбора средств её механизации. Главная проблема заключалась в том, что была нужна универсальная, массовая машина, пригодная для выполнения определённых задач, обладающая отличной тягой, экономичностью и неприхотливостью. Единственным подходившим на тот момент вариантом оказался мас-

советский трактор С-80 универсального назначения производства ЧТЗ. Этот трактор отлично себя зарекомендовал в эксплуатации и имел хорошую репутацию, как и предыдущие модели того же завода С-60 и С-65. Трактор имел классическую компоновку: четырёхтактный дизель КДМ-46, развивавший 93 л.с. при 1000 об/мин, гусеничный движитель и полужёсткую подвеску. Главным было то, что тогда это был самый мощный трактор в СССР, что и требовалось для черновых земляных работ. По сравнению с другими серийными тракторами производства ХТЗ, СТЗ или АТЗ трактор С-80 обладал огромным запасом мощности и повышенной производительностью. Но всему прочему, конструкция трактора легко позволяла агрегатировать его практически со всеми дорожными, строительными и мелкотракторными машинами. Присущая

при работе в качестве бульдозера, корчевателя или сгрепера. И хотя первые попытки оснастить сельскохозяйственный трактор рабочими органами промышленного назначения велись ещё до войны, решить эту задачу получилось лишь после её окончания, с организацией в 1946 г. Наркомата строительного и дорожного машиностроения (впоследствии Министерство строительного, дорожного и коммунального машиностроения). Планами тех лет предусматривалось увеличить парк строительных и дорожных машин в разы (по бульдозерам — в 3 раза, по экскаваторам — в 2 раза, по кранам — в 5 раз). В итоге в 1947 г. было выпущено 473 бульдозера против 118 в 1940 г. Массовая механизация земляных работ позволила

в послевоенное время выполнять большие объёмы работ в сравнительно короткие сроки. Например, уровень механизации на строительстве канала Волга—Дон составил 98% против 45% на строительстве канала им. Москвы. В 1950 г. было выпущено уже 3788 сгреперов и бульдозеров, а средняя мощность тракторов возросла с 60 до 120 л.с. Новобразованному наркомату для выпуска такого количества разнообразных машин требовалось в большом количестве трактора, преимущественно повышенной энергоёмкости, типа С-80. В требуемом количестве тракторов не хватало (основное количество уходило в сельское хозяйство), и на заводы наркомата кроме желаемого трактора ЧТЗ поступали более массовые трактора типа ДТ-54. Эти малосильные машины мало соответствовали предъявляемым требованиям, ведь их сельскохозяйственная пригодность не обеспечивала высокой производительности при круглогодичной работе в тяжёлых условиях с навесным оборудованием: бульдозера, погрузчика или рыхлителя. Ведь промышленное использование тракторов связано с цикличностью технологических процессов, повышенной неравномерностью знаменитых нагрузок, что существенно отличается от сельскохозяйственных работ. На пахоте трактор работает в непрерывном технологическом процессе, производя одноступенчатую операцию, при этом тяговое усилие остаётся примерно постоянным. Совершенно по иному обстоит дело при работе в качестве бульдозера. Технологический процесс его работы состоит из отдельных периодически повторяющихся циклов. Сначала производится зарезание грунта с одновременным набором призм, затем его перемещение, которым заканчивается рабочий ход. После рабочего хода следует обратный ход — откат, завершающий цикл. Это так называемый челночный способ работы. В течение цикла происходит резкое изменение нагрузки на трактор: наибольшие нагрузки и тяговые усилия имеют место при загрузке и откате и работе грунта, а наименьшие — при откате. При работе бульдозера перегрузки являются обычным явлением, что



Погрузчик ПБ-442 на базе трактора ДТ-54



Трактор С-65 с бульдозерным отвалом

может быть вызвано чрезмерным заглублением отвала, либо наличием мерзлоты или наименьших включений. В летнее время над забоем постоянно висит не осаждающее облако пыли. В сельском хозяйстве работы ведутся на мягких и одуряющих грунтах, промышленные тракторы используются для разработки тяжёлых грунтов, когда имеет место ударное взаимодействие орудия с грунтом. И, тем не менее, на ближайшие годы самым массовым трактором в строительстве стал сельскохозяйственный ДТ-54, выпускавшийся в гораздо большем количестве, нежели Челябинский С-80. Споры нет — у него были и преимущества перед тракторами ЧТЗ, особенно в условиях сельского строительства и в стеснённых условиях городского. Особенно, если учесть, что вследствие заводы ХТЗ, СТЗ (ВТЗ), АТЗ а позже и другие, на основе базовой модели разработали и освоили выпуск промышленных модификаций, предназначенных для агрегирования с дорожными и строительными машинами. Но об этом позже. Сейчас стоит сказать, что такое положение дел не совсем устраивало строителей. Объёмы работ нарастали, сроки поднимали. Мощных тракторов не хватало. Хиленькими ДТ-54 и Т-74 много не заработаешь. Требовался принципиально новый энергоёмкий трактор промышленного назначения! Концентрация в едином агрегате большой мощности и соответствующей ей силы тяги придало бы машине качественно новые свойства!

Не удивительно, что с этого времени и в последующие годы Челябинский тракторный стал родоначальником целой гаммы мощных тракторов промышленного назначения. Ещё во время войны работы по созданию новой модели трактора велись полным ходом, несмотря на то, что основной продукцией в это время являлись танки. Конечно, о тракторах тогда задумывались лишь вскользь, не уделяя этой теме должного внимания. Но благодаря огром-



Трактор С-80 с корвалетелем



Трактор С-80

В кабине трактора С-80



ня. Для этого с головного завода непосредственно на места эксплуатации неоднократно выезжали специалисты. Выяснилось, что условия работы далеки от условий работ в сельском хозяйстве. В летнее время абразивные частицы пыли буквально за часы работы забивали воздухоочистители, проникая в дизель и топливную аппаратуру. Чем это чревато, я думаю объяснить не

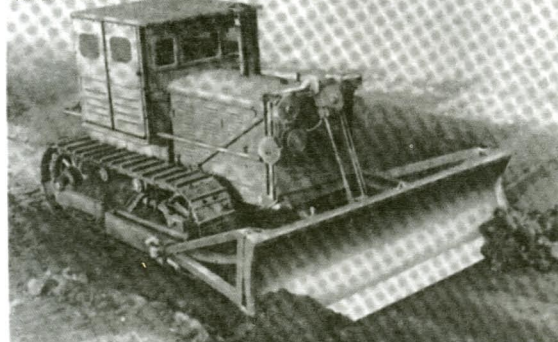
надо. Огромная нагрузка приходилась на ходовую часть, и она выходила из строя не проробавая и тысячи моточасов. Как правило, тракторы работали круглогодично и круглосуточно. Технический уход производился в перемены, под открытым небом. Весь собранный материал был принят и сведенно в отделе главного конструктора. «Хороший трактор С-80, — говорили строители — Но только нужен ещё лучший!» Действительно, заводу было необходимо, как минимум совершенствовать и усилить конструкцию С-80. Руководство завода в итоге пришло к выводу, что необходимо разработать абсолютно новый тип трактора — промышленный. Шёл 1951 год.

Но ещё с конца 40-х гг. прошлого века завод работал над проектом трактора С-140. Изначально трактор планировался, так же как и С-80 для работ общего назначения. Работу по этому трактору вёл В.И. Дурновский. Первый образец был изготовлен в том же 1951 г. При проектировании этого трактора были использованы наработки и узлы артиллерийского тягача АТ-С производства этого же завода. По двигателю трактор имел максимальную унификацию с двигателем трактора С-80. Основным отличием были два дополнительных рабочих цилиндра. Соответственно новый дизель марки 6НДМ-50Т получился длиннее и мощнее — он развивал мощность в 140 л.с. Что бы кратко охарактеризовать новый трактор достаточно привести его краткие основные характеристики. Габариты: 5300x2740x2825 мм. Колея — 2040 мм, дорожный просвет при погруженных грунтозацепах — 425 мм, полный вес — 15150 кг. Освоение нового трактора не далось легко. В связи с перегруженностью завода поставить трактор С-140 на конвейер в ближайшее время не было возможности, и было принято решение организовать его производство на Бринском автомобильном заводе. ЧТЗ передал туда проект С-140. Вместе с документацией осваивать производств

Тракторы С-80 на скреперных работах



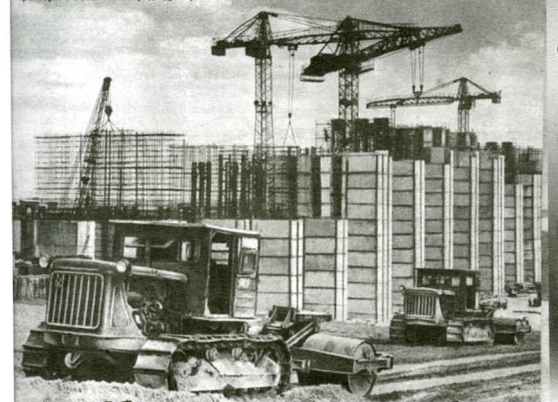
Трактор С-80 с бульдозерным стальком



в Брянск уехала группа специалистов во главе с В.И. Дурановским. Полноценное производство трактора началось в 1958 г. С этого момента в стране появился новый трактор с эмблемой БАЗ на капоте. Появление нового трактора строители восприняли на ура. Долгожданный трактор стал появляться на лесоразработках, огромных строй-

ках и в карьерах. Прежде чем попасть непосредственно к эксплуатационникам трактор с завода передавался на другие заводы отраслевого назначения входящие в Министерство строительного и дорожного машиностроения, где на него монтировалось рабочее оборудование.

Тракторы С-80 на Сталинградгидростро



СТАНИСЛАВ ЮРЬЕВИЧ

Уважаемые дамы и господа! Дорогие друзья и коллеги!
Я рад представить Вам свою первую книгу по истории автомобилестроения нашей страны — «Автомобили Российской Империи».

Моя книга-справочник написана в прошлом году, напечатана на мои собственные средства и в ее продаже главную роль играет не прибыль, а любовь к искусству. Так желание донести до любителей автомобильной истории правдивую и компетентную информацию об истоках российского автомобилестроения.

В книге в алфавитном порядке перечислены все известные (результат более чем 30 летних поисков) отечественные производители и сборщики легковых и грузовых автомобилей, автобусов, автомобильных кузовов, броневых автомобилей и тракторов, т.е. практически всех транспортных средств, кроме мотоциклов. Книга богато иллюстрирована — более 200 черно-белых фотографий (30% ранее не публиковалось). Формат книги А5, объем 90 стр., Тираж 500 экз.

Книгу можно заказать через редакцию журнала. Стоимость одного экземпляра с пересылкой по России 220 руб.

МИР АВТОМОБИЛЕЙ

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

ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА

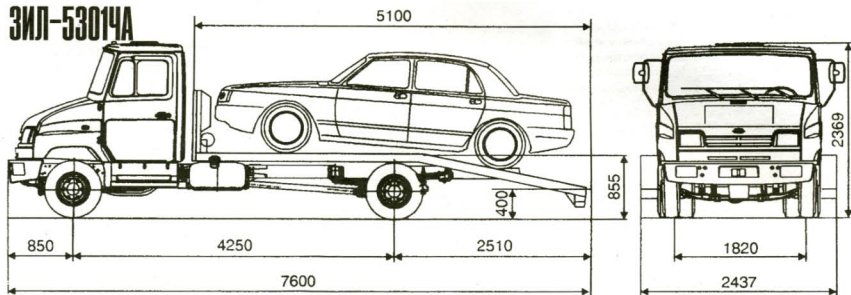
АДРЕСА МАГАЗИНОВ:
ТЦ "Останкино", зал В, 2 этаж, пав. 3
Москва, ул. 1-я Останкинская, д. 55
(Метро ВДНХ)
тел.: 8-903-118-58-65
e-mail: auto-model@rambler.ru
Московская ярмарка увеличений
ул. Краснобогатырская, д. 2, пав. 23
(Метро Преображенская)



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



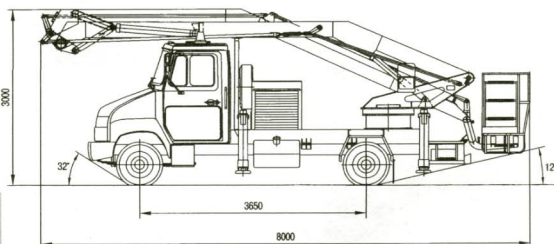
ЗИЛ-53014А



ЗИЛ-5302АР



**Подъёмник ПКА-17
на шасси ЗИЛ-5301**



Rolls-Royce Phantom

(1925–1929, в США 1925–1931)

Хотя Rolls-Royce 40/50HP Silver Ghost пользовался успехом, ему уже давно требовалась замена. Однако в компании Rolls-Royce мыслили традиционно, да и климата её была консервативной, поэтому предкашат устройство нового автомобиля не составляло труда.

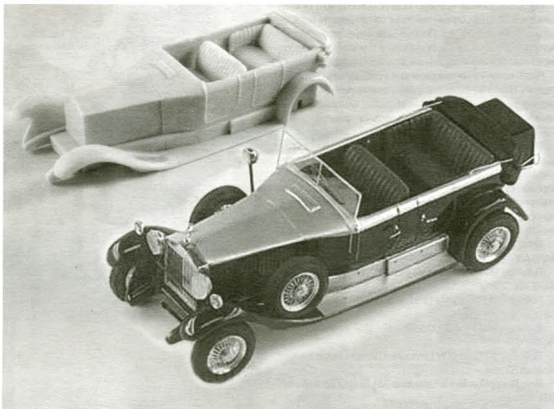
Сначала новую модель назвали Rolls-Royce New Phantom. Она получила ту же ходовую часть, что и прежний автомобиль, и новый 6-цилиндровый верхнеклапанный двигатель рабочим объемом 7,7 л. Руководство Rolls-Royce решило не трогать на создание нового шасси, поскольку считало, что заказчики не будут заглядывать под кузов! Да и внешне машина очень напоминала Rolls-Royce Silver Ghost: те же кузовные формы строили кузова на том же шасси с той же колёсной базой.

Rolls-Royce New Phantom, который не был скоростным и не обладал хорошей управляемостью, в соответствии с требованиями Генри Форда изготавливался по самым высшим стандартам. Это был самый элегантный британский автомобиль тех лет. Многие снова заговорили о «Лучшем легковом автомобиле в мире». Это звание могло быть завоевано в борьбе с такими машинами, как Hispano-Suiza или Cadillac.

Все Rolls-Royce New Phantom, предлагавшиеся с двумя вариантами колёсной базы, компания изготавливала параллельно с моделью «20HP» на заводе в Дерби, где также собирали авиадвигатели. Готовые шасси затем переправляли той кузовной фирме, чей кузов выбрал заказчик. Компания Rolls-Royce всегда оговорительно относилась к выбору изготовителей кузовов, и предлагавшему дизайну, но всё же иногда заказчикам удавалось установить на шасси наименее худшее экстравагантное сооружение. Покупатель начинал переговоры с кузовной фирмой за несколько месяцев до того, как было готово само шасси. От момента заказа автомобиля до его получения клиентом приходилось ждать от полугода до года.

Новый двигатель стал заметно мощнее, а поскольку в торсионную систему был включен усилитель привода типа Hispano-Suiza, автомобиль Rolls-Royce New Phantom стал в 1920-е гг. одним из самых безопасных. Стоила машина очень дорого. Только за шасси просили 1850, а за готовый автомобиль — около 2500 ф.ст. За эти деньги компания давала трёхлетнюю гарантию на ходовую часть. Автомобиль выпускали в Великобритании в течение четырёх лет. В США на заводе в Стрэнгфилде сборка осуществлялась вплоть до 1931 г. Всего в Дерби было произведено 2212 шасси, 1225 шасси собрали в США.

Rolls-Royce Phantom I 1927 Windovers Tourer ABC207
Rolls-Royce Phantom I 1927 Windovers Tourer Bianzia
KIT BRK43207



Rolls-Royce Phantom II (1929–1935)

К концу 1920-х гг. любители-автомобилисты знали всё о Rolls-Royce, или, другими, кто знает всё. Они видели компанию с аристократической манерой поведения, продававшей дорогие автомобили богатым людям. Но за эти великолепием скрывался неведомый им хитрый менеджер традиционалист Генри Франкс и некоторые сотрудники фирмы, ратовавшие за выпуск более прогрессивной машины.

Модель Rolls-Royce Phantom II, заменившая Rolls-Royce New Phantom в 1929 г., создавалась в спорах. Что касается технического уровня, то большинство покупателей, то они считали автомобиль типичным Rolls-Royce. Да так оно и было: ещё больше люкс, простора, мощности и престижа.

Критики часто высказывались в адрес Rolls-Royce Phantom II. Они говорили об отставании от современного технического уровня. С другой стороны, такой фанатик Rolls-Royce, как Дэвид Скотт-Монрофф (David Scott-Monroff) писал: «Phantom II — это волшебный новиз, безусловно несущий вас». В ответ ему Джон Болстер (John Bolster) заявил: «Судьи издур!».

Покупатели не составили себе никакого мнения, обмано и ползу модели. За шесть лет экономического спада компания построила 1672 Rolls-Royce Phantom II. По сравнению с прежней моделью машина получила полностью новую шасси, объединённую с 7,7-литровым двигателем на застывших опорах синхронизированную коробку передач и регулируемые с места водителя амортизаторы.

Дизайн кузовов в основном повторил стиль конца 1920-х гг. Сохранялся знаменитый радиатор, но линии крыльев стали более гладкими. Обнулялась форма задней части кузова. Сама компания, как и прежде, кузовы не изготавливала. Самым привлекательным в серии Rolls-Royce Phantom II оказался вариант «280 Continental» с укороченной до 3,65 м колёсной базой, уменьшенным объёмом герметичным чистым трансмиссией, жесткой подвеской и более спортивной 4-местной посадкой типа седан. При том же мощностном двигателе машина была легче (использовавшаяся муфта «Autovac» автомобиль весил 2,49 т) и обладала лучшей управляемостью.

Большой и очень тихий автомобиль Rolls-Royce Phantom II был привлекательным, прекрасно изготовленным и обладал непревзойденной безопасностью езды. В то время как другие фирмы, производившие очень большие автомобили, разрабатывали по мере кризиса или сменили стратегию, компания Rolls-Royce осталась верна себе и оказалась прибыльной.

Rolls-Royce Phantom II 1931 Brewster Newport Town Car (ch. 274AJS)
Joy Lim ed 150 Marquardt FL4

Rolls-Royce Phantom II 1931 Brewster Newport Town Car (ch. 274AJS)
blue Lim ed 150 Marquardt FL4

Rolls-Royce Phantom II 1931 Brewster Newport Town Car (ch. 274AJS)
black Lim ed 150 Marquardt FL4

Rolls-Royce Phantom II 1932 closed R10 39
Rolls-Royce Phantom II 1932 Henley roadster by Brewster Auto Torque 02

Rolls-Royce Phantom II 1932 opens R10 40
Rolls-Royce Phantom II 1934 Carrosserie Jonheere black Vroom ROL02
Rolls-Royce Phantom II 1934 Durrill Town Car Auto Torque 01
Rolls-Royce Phantom II 1934 Henley Coupe (Ch. 221AMS) dark metallic silver Lim Ed 150 Marquardt FL3

Rolls-Royce Phantom II 1934 Henley Coupe (Ch. 221AMS) four are in cream over green Lim Ed 150 Marquardt FL3

Rolls-Royce Phantom II 1934 Henley Coupe (Ch. 221AMS) four are in primrose over brown Lim Ed 150 Marquardt FL3

Rolls-Royce Phantom II 1934 Henley Coupe (Ch. 221AMS) silver blue over mid blue Lim Ed 150 Marquardt FL3

Rolls-Royce Phantom II 1934 Maharajah by Rajkot CCCROY05M
Rolls-Royce Phantom II 1934 Maharajah by Rajkot KIT CCCROY05K

Rolls-Royce Phantom II 1935 Duke of Windsor round door Vroom RRL
Rolls-Royce Phantom II 1936 Figoni et Falaschi ABC 166
Rolls-Royce Phantom II 1936 Figoni et Falaschi Bianzia KIT BRK43166



Rolls-Royce Phantom IV (1956–1960)

Если суперавтомобиль должен представлять собой нечто исключительное, то Rolls-Royce Phantom IV полностью соответствует этому понятию. И тому же, для его покупки требовалось огромное количество денег. Производство этой машины не имело коммерческого смысла, объем ее выпуска был очень мал. Однако Rolls-Royce Phantom IV можно как величественный и дорогой наряд. Rolls-Royce Phantom IV был редок и исключителен. За шесть лет компания построила только 18 автомобилей. Все экземпляры поступили в распоряжение либо британской королевской семьи, либо правая иностранных государств.

В истории компании Rolls-Royce ещё не было такого автомобиля, который она всегда выпускала дорогие модели ограниченных серий. При подготовке к производству любой машины компания всегда пошла к пределам разумного. Другими словами, новая модель могла быть сколь угодно экзотической, но при этом должна была приносить прибыль. Rolls-Royce Phantom IV этого не касалось. За исключением подвески и трансмиссии всё в нем было оригинальным, никогда не использовавшимся на других моделях Rolls-Royce.

Рама автомобиля походила на раму от Rolls-Royce Silver Wraith, но колёсная база составляла 3,68 м против 3,22 или 3,38 м. При тех же размерности, порошк и газораспределительном механизме, что и у мотора Silver Wraith, двигатель Rolls-Royce Phantom IV имел восемь, а не шесть цилиндров. Все 18 кузовов распорядились салонами огромных размеров, причём отделе больше половины из них было уникальным.

Изготавливаемый вручную Rolls-Royce Phantom IV стал самым скоростным, самым тяжёлым, самым дорогим из всех автомобилей Rolls-Royce. Первый экземпляр этой машины был приобретён в 1950 г. принцессой Елизаветой, которая через два года стала королевой Великобритании.

Кузов каждого автомобиля имел собственный стиль и отделку. Всего же было построено девять лимузинов, три седана, два кабриолета, седан-де-вилль, ландоле (для королевы) и даже специальный развозной фургон с кузовом компании Franay!

Только два из этих автомобилей сразу же оборудовали автоматической коробкой передач. Позже танки ардегат сменили механическую коробку на двух машинах из гардона королевы. Девять кузовов для Phantom IV изготовила фирма Mulliner и семья — компания Hooper. Королевская семья приобрела пять автомобилей, но три машины купили правитель Ньюкайт и испанский диктатор Франко.

Rolls-Royce Phantom IV cabriolet 1951, blue Shah of Persia 4A4F ABC 218

Rolls-Royce Phantom IV cabriolet 1951, yellow Shah of Persia 4A4F ABC 218W

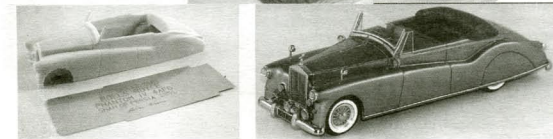
Rolls-Royce Phantom IV Limousine Emir Du Koweit Rextoys 35

Rolls-Royce Phantom IV Limousine H.M. The Queen Of England Rextoy 036

Rolls-Royce Phantom IV Limousine H.R.H. Duchesse De Kent Rextoys 33

Rolls-Royce Phantom IV Limousine S.M. King Of Spain Rextoy 031

Rolls-Royce Phantom IV Limousine S.M. La Reine D'Angleterre Rextoy 30



Rolls-Royce Phantom V (1959–1968)

Даже в самом конце 1950-х гг. компания Rolls-Royce ощущала потребность в производстве огромных и величественных автомобилей с массивными кузовами типа лимузин. Этот автомобиль стал непосредственным преемником Rolls-Royce Silver Wraith и Rolls-Royce Phantom IV. Он был ещё больше, тяжелее и величественнее своих предшественников, но сохранил их эlegantность и высочайшее качество ручного производства. В первые годы выпуска кузова для модели изготавливали несколько сохранившихся кузовостроительных фирм, с которыми и прежде сотрудничала Rolls-Royce.

По этой причине и была сохранена новая компоновка новой машины. За основу конструкторы взяли раму от Rolls-Royce Silver Cloud II с самой длинной колёсной базой (3,68 м, как и у Rolls-Royce Phantom IV) и новый мотор V8 с автоматической коробкой передач. Все кузова с такой ходовой частью получились очень просторными. Вокруг на Rolls-Royce поняли, что мир изменился, и изменился значительно. Несмотря на оставшийся спрос на кузова типа седан и седан-де-вилль, изготавливаемые компаниями Hooper и James Young, основная масса заказчиков выбирала 7-местные лимузины фирмы Park Ward, которая к середине 1960-х гг. слилась с компанией Mulliner.

Rolls-Royce Phantom V был громадным автомобилем. Его собственная масса в зависимости от количества заказанного оборудования достигала 2,7 т. Модель специально создали таким образом, чтобы она могла легко двигаться со скоростью пешехода в составе различных процессий, степенью ехать из офиса в аэропорт или из городской в загородную резиденцию. В то же время автомобиль развивал максимальную скорость более 160 км/ч и потреблял огромное количество бензина — 28 л/100 км.

Типичным для автомобилей Rolls-Royce было тесноватое рабочее место водителя. В то же время для задних пассажиров оставалось огромное пространство, хотя откидные сиденья трудно назвать роскошными. Первое время спрос на Rolls-Royce Phantom V был устойчивым, но постепенно пошёл на спад. За десять лет компания построила 832 автомобиля этой модели. В 1968 г. появился во многом схожий Rolls-Royce Phantom VI с более совершенным кондиционером и модернизированным двигателем от Rolls-Royce Silver Shadow. До замены в 1978 г. мотора на 6,8-литровый, был изготовлено 311 машина Phantom VI. После этого ежегодно компания собирала примерно 10 тысяч машин. В 1992 г. их производство было прекращено. Rolls-Royce Phantom VI стал последней и самой грандиозной рамной моделью Rolls-Royce.

Rolls-Royce Phantom V blue avec chauffeur Dinky Toys GB124

Rolls-Royce Phantom V dark blue Dinky Toys 152

Rolls-Royce Phantom V silver wraith Dinky Toys 198

Rolls-Royce Phantom V silver wraith Matchbox 44

Rolls-Royce Phantom V silver wraith Spot-On 260



ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

 Alfa Romeo 1500 coupe Scarpone 1959 red Starline LuS 553126	 Aston Martin DB2 Coupe 1950 green metal Spark Model 40586	 Audi TT coupe 2006 alpin grey metal Michamps 40005230	 Bentley Arnage T 2003 silver Michamps 408136074	 Bugatti 41 Royale 1927 black/RO 4215	 Citroen Ami black 1967 charville green Michamps 400311671	 Bolsa Vitrina 1/43 1506L x 90L x 85/91 mm Scale Box 43x300x	 Ferrari 212 Inter Primitiva 1952 BBR CAN01
 Alfa Romeo spider Rovers 1959 silver Starline LuS 550522	 Audi 100 1969 beige Michamps 430019107	 Audi V8 1988 black metallic Michamps 400210000	 Bentley R Type Continental 1905 silver Michamps 436139421	 Bugatti 41 Royale 1927 black/yellow RO 4234	 Citroen C4 commerciale 1930 "Michelin" Solids 15127300	 Bolsa Vitrina 1/43 1506L x 90L x 85/91 mm Scale Box 43x300x	 Ferrari 280GT red Kyozho 5071
 Alfa Romeo spider Rovers soft top 1959 red Starline LuS 505338	 Audi A3 cabriolet 2008 blue white Audi Promo Michamps 5020803333	 Audi A90 Westminster Police 1981 Bath Police Brooklyn pg29	 Berlet 500KE 4x4 Camia Pumpers C.C.F.F. French 56	 Bugatti Type 57C Dubis 1031 black Challenge 1019	 Citroen C4 Picasso 2007 black Novev 155944	 Bolsa Vitrina 1/43 1506L x 90L x 85/91 mm Scale Box 43x300x	 Ferrari 3004GT first Japan 2005 white (in box) BBR pg20a
 AC 1680 Sports roadster 1938 silver Landosheim Michamps 43453	 Audi A3 cabriolet 2008 ice silver Audi Promo Michamps 5020803323	 Audi Mer-ven "BMC Genuine Parts" Oxford m206	 Berlet GP350 Pumpjet Sawingjet Deblamentor Elgor Canions 113949	 Bugatti Type 57C roadster Gargoff red/black Hoch/Museum 420x	 Citroen CX berline 2004 marshall blue Novev 155200	 Bolsa Vitrina 1/43 1506L x 90L x 85/91 mm Scale Box 43x300x	 Ferrari 3004GT first Japan 2005 white (in box) BBR pg20a
 Alfa Romeo 1500 000007 AM 1907 "Pope" Fiat M4 7045	 Audi A3 cabriolet 2008 phantom black Audi Promo Michamps 5020803333	 Audi Mer-ven "Circus Billy Austin" Oxford m201	 Berlet T100 1959 red/grey Novev 690032	 Bugatti Type 57C Shi Dhan 1939 Vitrin Police p02	 Citroen CX break 2001 black Novev 155650	 Bolsa Vitrina 1/43 1506L x 90L x 85/91 mm Scale Box 43x300x	 Ferrari 360GT first Japan 2005 white (in box) BBR pg20a
 Alfa Romeo 1600 spider Veloce 1980 red Mox Car 20011	 Audi A4 2004 Police Luxembourg Michamps 40034490	 BAR 02 Honda 2000 3500 black Michamps 518004399	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 Bugatti Weyron Stacy 2003 with allerton wheels black Lookamart 114	 Citroen CX break 2001 black Novev 155550	 Bolsa Vitrina 1/43 1506L x 90L x 85/91 mm Scale Box 43x300x	 Ferrari 360GT first Japan 2005 white (in box) BBR pg20a
 Alfa Romeo 33 strada 1 serie red Pego Italia pg1035	 Audi A4 2004 Police Luxembourg Michamps 40034490	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 Bugatti Weyron Stacy 2003 with allerton wheels black Lookamart 114	 Citroen CX break 2001 black Novev 155550	 Bolsa Vitrina 1/43 1506L x 90L x 85/91 mm Scale Box 43x300x	 Ferrari 360GT first Japan 2005 white (in box) BBR pg20a
 Alfa Romeo 90 Guardia di Finanza 1988 Pego Italia PG1037	 Audi A4 Avant 2008 blue white Audi Promo Michamps 5033804213	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 Bugatti Weyron Stacy 2003 with allerton wheels black Lookamart 114	 Citroen CX break 2001 black Novev 155550	 Bolsa Vitrina 1/43 1506L x 90L x 85/91 mm Scale Box 43x300x	 Ferrari 360GT first Japan 2005 white (in box) BBR pg20a
 Alfa Romeo 90 Guardia di Finanza 1988 Pego Italia PG1037	 Audi A4 Avant 2008 blue white Audi Promo Michamps 5033804213	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 Bugatti Weyron Stacy 2003 with allerton wheels black Lookamart 114	 Citroen CX break 2001 black Novev 155550	 Bolsa Vitrina 1/43 1506L x 90L x 85/91 mm Scale Box 43x300x	 Ferrari 360GT first Japan 2005 white (in box) BBR pg20a
 Alfa Romeo 90 Guardia di Finanza 1988 Pego Italia PG1037	 Audi A4 Avant 2008 blue white Audi Promo Michamps 5033804213	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 Bugatti Weyron Stacy 2003 with allerton wheels black Lookamart 114	 Citroen CX break 2001 black Novev 155550	 Bolsa Vitrina 1/43 1506L x 90L x 85/91 mm Scale Box 43x300x	 Ferrari 360GT first Japan 2005 white (in box) BBR pg20a
 Alfa Romeo 90 Guardia di Finanza 1988 Pego Italia PG1037	 Audi A4 Avant 2008 blue white Audi Promo Michamps 5033804213	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 Bugatti Weyron Stacy 2003 with allerton wheels black Lookamart 114	 Citroen CX break 2001 black Novev 155550	 Bolsa Vitrina 1/43 1506L x 90L x 85/91 mm Scale Box 43x300x	 Ferrari 360GT first Japan 2005 white (in box) BBR pg20a
 Alfa Romeo 90 Guardia di Finanza 1988 Pego Italia PG1037	 Audi A4 Avant 2008 blue white Audi Promo Michamps 5033804213	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 Bugatti Weyron Stacy 2003 with allerton wheels black Lookamart 114	 Citroen CX break 2001 black Novev 155550	 Bolsa Vitrina 1/43 1506L x 90L x 85/91 mm Scale Box 43x300x	 Ferrari 360GT first Japan 2005 white (in box) BBR pg20a
 Alfa Romeo 90 Guardia di Finanza 1988 Pego Italia PG1037	 Audi A4 Avant 2008 blue white Audi Promo Michamps 5033804213	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 Bugatti Weyron Stacy 2003 with allerton wheels black Lookamart 114	 Citroen CX break 2001 black Novev 155550	 Bolsa Vitrina 1/43 1506L x 90L x 85/91 mm Scale Box 43x300x	 Ferrari 360GT first Japan 2005 white (in box) BBR pg20a
 Alfa Romeo 90 Guardia di Finanza 1988 Pego Italia PG1037	 Audi A4 Avant 2008 blue white Audi Promo Michamps 5033804213	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 Bugatti Weyron Stacy 2003 with allerton wheels black Lookamart 114	 Citroen CX break 2001 black Novev 155550	 Bolsa Vitrina 1/43 1506L x 90L x 85/91 mm Scale Box 43x300x	 Ferrari 360GT first Japan 2005 white (in box) BBR pg20a
 Alfa Romeo 90 Guardia di Finanza 1988 Pego Italia PG1037	 Audi A4 Avant 2008 blue white Audi Promo Michamps 5033804213	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 Bugatti Weyron Stacy 2003 with allerton wheels black Lookamart 114	 Citroen CX break 2001 black Novev 155550	 Bolsa Vitrina 1/43 1506L x 90L x 85/91 mm Scale Box 43x300x	 Ferrari 360GT first Japan 2005 white (in box) BBR pg20a
 Alfa Romeo 90 Guardia di Finanza 1988 Pego Italia PG1037	 Audi A4 Avant 2008 blue white Audi Promo Michamps 5033804213	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 Bugatti Weyron Stacy 2003 with allerton wheels black Lookamart 114	 Citroen CX break 2001 black Novev 155550	 Bolsa Vitrina 1/43 1506L x 90L x 85/91 mm Scale Box 43x300x	 Ferrari 360GT first Japan 2005 white (in box) BBR pg20a
 Alfa Romeo 90 Guardia di Finanza 1988 Pego Italia PG1037	 Audi A4 Avant 2008 blue white Audi Promo Michamps 5033804213	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 Bugatti Weyron Stacy 2003 with allerton wheels black Lookamart 114	 Citroen CX break 2001 black Novev 155550	 Bolsa Vitrina 1/43 1506L x 90L x 85/91 mm Scale Box 43x300x	 Ferrari 360GT first Japan 2005 white (in box) BBR pg20a
 Alfa Romeo 90 Guardia di Finanza 1988 Pego Italia PG1037	 Audi A4 Avant 2008 blue white Audi Promo Michamps 5033804213	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 BMW 318 1999 silver metal Spark Model 50452	 Bugatti Weyron Stacy 2003 with allerton wheels black Lookamart 114	 Citroen CX break 2001 black Novev 155550	 Bolsa Vitrina 1/43 1506L x 90L x 85/91 mm Scale Box 43x300x	 Ferrari 360GT first Japan 2005 white (in box) BBR pg20a

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Ford 1100R ambulance
Croce Rossa Italiana Starline
st006



Ford Anglia on Koolhaas Products
color Offroad



Honda Fit Jay rol 2007 black
Ebro 43968



Lamborghini Gallardo LP560-4
Geneva 2008 light green
Lookmart 1302b



Lancia Stratos HF straddle blue
HP Racing 0979



MAN TGM 18.540 Dark Grey
Tat Mayer/Egor Camion 113634



Mercedes 230E 1990 silver
Michamps 400037000



Mercedes CLK DTM AMG
coupe white Kyoto 3218e



Ford Capri M.I. Police Greater
Manchester Police Vanguard
30802



Honda Fit Jay rol 2007 light
blue metal Ebro 43965



Lamborghini Miura Concept
yellow Mondo-Motors



Lancia Stratos HF straddle red
HP Racing 8043



Maserati GranSport spider red
Mondo-Motors



Mercedes 230GE 1980 red
Spick Model 53006



Mercedes CLK DTM AMG set 2
caro coupe street + cabinet
street (Mercedes Premium Kyoto
166061596)



Mercedes CLK DTM AMG set 1
caro coupe street + cabinet
street (Mercedes Premium Kyoto
166061596)



Ford Consul pro-estate 1960
orange Brooklyn r019



Jaguar E-Type Cabriolet yellow
Vanguards vtd4911



Lamborghini Miura green Mondo-Motors



Land Rover Land Series II
Robison's of Carlin Vanguard
vtd7811



Maserati GranSport spider
yellow Mondo-Motors



Mercedes 230SL (W113)
Pierfranco 1964 silver Neo 43056



Mercedes SL 300CD 2006
red metal DIO mod87



Mercedes E-Class 2007 silver
metal Michamps 400069000



Ford Contura M.I. 1900L
fern green Vanguard 31033



Jaguar XK coupe 2005 blue
metal DIO mod79



Lamborghini Miura roadster
Brewless 1968 black Lookmart
1029b



Lancia Stratos HF straddle black
Metal Mondo-Motors



Lancia Super tractor 1934
Universal Hubbes 6023



Maserati Gran Turismo blue metal
Mondo-Motors



Mercedes 230SL (W113)
Pierfranco 1964 silver Neo 43056



Mercedes E-Class 2007 silver
metal Michamps 400069000



Ford Focus Cabriolet 2007 blue
metal Michamps 400084030



Jaguar XK coupe 2005 blue
metal DIO mod79



Lamborghini Miura yellow
Mondo-Motors



Lancia Super tractor 1935
Universal Hubbes 6036



Maserati Quattroporte grey metal
Mondo-Motors



Mercedes 280SE 1974 grey
Whitlock



Mercedes 6000 08 1990 grey
Whitlock



Mercedes L1000 Express
"Dattler Benz Kundendienst"
Premium Class00x 11150-002



Ford Granada GL 1981 silver/
black Whitlock



Karlsh. 26 RFA Premium
Class00x 18037



Lamborghini Revuelto 2007 dark
grey Metal Mondo-Motors



Lancia Super tractor 1935
Universal Hubbes 6036



Maserati Quattroporte pearl
white Mondo-Motors



Mercedes 3000 Immatric 1957
dark red Whitlock



Mercedes 3000 Pierfranco 1955
cream/black Neo 43056



Mercedes L1000 Express
"Dattler Benz Kundendienst"
Premium Class00x 11150-002



Ford Transit van 2006 "DHL"
Michamps 400085000



Koenigsegg CCX black Auto Art
56002



Lamborghini Revuelto Forstul
Mikoshov 2007 special edition
20th Anniversary MR-120 (p)
HP Coloration/Filip



Lancia Super tractor 1935
Universal Hubbes 6036



Maserati Quattroporte pearl
white Mondo-Motors



Mercedes 3000 Immatric 1957
dark red Whitlock



Mercedes 3000 Pierfranco 1955
cream/black Neo 43056



Mercedes L1000 Express
"Dattler Benz Kundendienst"
Premium Class00x 11150-002



Ford Transit van 2006 "DHL"
Michamps 400085000



Lamborghini Revuelto Forstul
Mikoshov 2007 special edition
20th Anniversary MR-120 (p)
HP Coloration/Filip



Lancia Super tractor 1935
Universal Hubbes 6036



Maserati Quattroporte pearl
white Mondo-Motors



Mercedes 3000 Immatric 1957
dark red Whitlock



Mercedes 3000 Pierfranco 1955
cream/black Neo 43056



Mercedes L1000 Express
"Dattler Benz Kundendienst"
Premium Class00x 11150-002



Mercedes L1000 Express
"Dattler Benz Kundendienst"
Premium Class00x 11150-002



Ford Transporter Tera Gelo
Racing Team Endo es00009



Lamborghini 400 Special Monza
1966/68 metal Lookmart
1078a



Lamborghini Supergigga black
metal Mondo-Motors



Lancia Aurelia B20 1953 grey
metal IWO cl-617



Lotus Edge Black Auto Art
75303



Mazda Racho 1980 green
Nanos 57410



Mercedes Actis class 5-chairs
Phren 82002 dark blue metal
Henza 144x 166660306



Mercedes L1000 Express
"Dattler Benz Kundendienst"
Premium Class00x 11150-002



Mercedes-Benz GT 2007
metal Spick Model 50721



Lamborghini 400 Special Monza
1966/68 metal Lookmart
1078a



Lamborghini Supergigga black
metal Mondo-Motors



Lancia Aurelia B20 1953 grey
metal IWO cl-617



Lotus Edge Black Auto Art
75303



Mazda Racho 1980 green
Nanos 57410



Mercedes Actis class 5-chairs
Phren 82002 dark blue metal
Henza 144x 166660306



Mercedes L1000 Express
"Dattler Benz Kundendienst"
Premium Class00x 11150-002



Goggomobil T1250 "Big Red"
Premium Class00x 11106



Lamborghini Concept S pearl
white Mondo-Motors



Lancia Aurelia B20 1953 grey
metal IWO cl-617



Lotus Edge Black Auto Art
75303



Mazda Racho 1980 green
Nanos 57410



Mercedes Actis class 5-chairs
Phren 82002 dark blue metal
Henza 144x 166660306



Mercedes L1000 Express
"Dattler Benz Kundendienst"
Premium Class00x 11150-002



Mercedes L1000 Express
"Dattler Benz Kundendienst"
Premium Class00x 11150-002



Goggomobil T1250 cabriolet dark
grey Premium Class00x 18060



Lamborghini Concept S pearl
white Mondo-Motors



Lancia Aurelia B20 1953 grey
metal IWO cl-617



Lotus Edge Black Auto Art
75303



Mazda Racho 1980 green
Nanos 57410



Mercedes Actis class 5-chairs
Phren 82002 dark blue metal
Henza 144x 166660306



Mercedes L1000 Express
"Dattler Benz Kundendienst"
Premium Class00x 11150-002



Mercedes L1000 Express
"Dattler Benz Kundendienst"
Premium Class00x 11150-002



Ford Rino Abarth 120TC 1981
grey metallic Novev 770216



Goggomobil T1250 cabriolet
ivory Premium Class00x 18061



Lamborghini Concept S pearl
white Mondo-Motors



Lancia Aurelia B20 1953 grey
metal IWO cl-617



Lotus Edge Black Auto Art
75303



Mazda Racho 1980 green
Nanos 57410



Mercedes Actis class 5-chairs
Phren 82002 dark blue metal
Henza 144x 166660306



Mercedes L1000 Express
"Dattler Benz Kundendienst"
Premium Class00x 11150-002



Ford Rino cabriolet Bertone 1982
gold/Ebro Gocatt8 804421



Goggomobil T1250 cabriolet
ivory Premium Class00x 18061



Lamborghini Concept S pearl
white Mondo-Motors



Lancia Aurelia B20 1953 grey
metal IWO cl-617



Lotus Edge Black Auto Art
75303



Mazda Racho 1980 green
Nanos 57410



Mercedes Actis class 5-chairs
Phren 82002 dark blue metal
Henza 144x 166660306



Mercedes L1000 Express
"Dattler Benz Kundendienst"
Premium Class00x 11150-002



Ford Lho 30 1983 grey metallic
Novev 770563



Goggomobil T1250 cabriolet
ivory Premium Class00x 18061



Lamborghini Concept S pearl
white Mondo-Motors



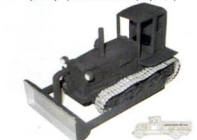
ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Рефрижератор ВНИИХ на шасси АМО-4 (ПОМО-АВМ 199)



Трактор гусеничный ХТЗ (Сергеев)



Бульдозер гусеничный ХТЗ (Сергеев)



Трактор гусеничный газогенераторный ХТЗ (Сергеев)



Трактор гусеничный ХТЗ (Сергеев)



Трактор гусеничный ХТЗ (Сергеев)



ГАЗ-03-32 почтовый (Vector-models p1-32)



ДАЗ-150 «Украинец» (Vector-models v0-50)



ГАЗ-67-422 милиция (Vector-models v2-13)



ПАЗ-672МС северный (Vector-models v3-05)



НАММ-053 турбо штырный (Vector-models v3-10)



Автовилка ТВГ-15М на шасси ГАЗ-52 (Vector-models v4-72)



АТ-60М аварийная контактная сети на шасси ГАЗ-52 (Vector-models v4-74)



БАЗ-2215 Дельфин автобус школьный (Vector-models v2-21)



Mercedes (Лаборатория минимоделей)



ЗИЛ-458А(БАВ) (Сиротко)



КрАЗ-260 (Ниммеря 4-5-2)



YA3-456 + YA3-749 (Vector-models p2-16)



Л-1 Красный Путиловец (Vector-models v2-01-1)



ЗИС-5 с фонарями (III)



ЗИС-5Б с фонарями (III)



Tatra T148T1 (RO-models)



ЗИС-150 + 1П1П (с деревометаллической кабиной) (Vector-models)



ЗИС-150 с деревометаллической кабиной (Vector-models)



Вещи (Лаборатория минимоделей SLO36VB)



YA3-451 санитарный (Лаборатория минимоделей SLO57Ab)



YA3-451 автобус (Лаборатория минимоделей SLO57b)



YA3-451 пожарная охрана (Лаборатория минимоделей SLO57Bb)



ЗИЛ-157 пожарная охрана (Лаборатория минимоделей SLO71Bb)



ЗИС-110 (Китай)



ЗИЛ-490Б1 (Сиротко)



ПЗУ-1Р (реактивный) (Сиротко)



МА3-103Т (Ниммеря)



ГАЗ-19 КИТ (Vector-models k2018)

СЕРИИ «M» И «EXPORT» ОТ «POLITOYS»

Дмитрий ЛИСИИ
lischiia@mail.ru

С началом применения технологии литья металлических деталей под давлением компания «Politoys» радикально изменила своё положение на рынке и стала перемещаться из сектора производителя игрушек в сектор производства масштабных коллекционных моделей. При этом было решено цены на новую продукцию не повышать, что делало её очень привлекательной и доступной. Серию назвали «M» — металл. На этом новшества не закончились.

Дело в том, что в 1965 г. специалисты компании «Politoys» решили представить свою новую серию металлических масштабных моделей не на традиционной выставке игрушек в Нюрнберге, а на торговой выставке в Милане. Тем не менее, продукция была замечена и оценена по достоинству, так как с момента создания в 1960 г. и до этой выставки фирма «Politoys» была известна лишь как производитель довольно схематичных пластиковых копий автомобилей в масштабе 1:41. В то время недостаточная проработка деталей была не так важна, как сегодня, к тому же серия пластмассовых моделей была очень дешёвой, да и рассчитана она в основном была не на коллекционеров, а на детей.

В связи с этим сейчас достаточно сложно найти оригинальные пластмассовые модели фирмы «Politoys», т.к. ими больше играли, чем хранили в коллекциях. Да и цены на них, мягко говоря, отличаются от прежних. Тем не менее, время шло, прогресс неумолимо заставлял применять всё новые и новые технологии и материалы. К тому же последние пластмассовые модели (или как называла «Politoys» — модели из фиброгласса) предыдущих серий стали более проработанными и очень качественно копировали оригинал. Для их изготовления применяли пластмассу ярких цветов, а днушке моделей уже было металлическим. Однако масштаб пока не изменился — как и прежде он составил 1:41.

Новая серия «M», название которой указывало на то, что основные детали сделаны из металла, была запущена во всемирно приятном масштабе 1:43. Первые шкелетом являлись доработанными масштабными моделями, ранее выпускавшимися в пластмассе. У всех моделей открывались двери, а цена была вдвое выше, чем у предшественников (около 800 итальянских лир). Были изготовлены копии замечательных автомобилей: Maserati 3500GT, Ferrari 250 Scaglietti, Autobianchi Bianchina Panoramica, Siata-Fiat TS coupe, Mercedes-Benz 230SL и Alfa Romeo Giulia GT. Перая серия была продолжена копией не менее знаменитых автомобилей, приняв масштабные модели многих из них до этого момента никогда не выпускались: Lancia Flavia 1800 Zagato, Opel Kadett coupe, Alfa Romeo Giulia SS, Innocenti IMB и Iso Rivolta GT coupe.

Правда, у некоторых моделей были замечены неточности. Например, у Lancia Flavia под миниатюрным капотом был 8-цилиндровый двигатель с V-образным расположением цилиндров (в отличие от прототипа, на который устанавливался двигатель с четырьмя оппозитными цилиндрами) или

двигатель автомобиля Opel Kadett, который располагался у модели поперек, в отличие от продольной установки на настоящем автомобиле. Но эти неточности мало кого интересовали. Дизайн моделей был правдоподобным, цена доступной, а такие мелкие огрехи коллекционеры фирмы прощали, тем более, что им была предоставлена возможность заполучить ранее не производившиеся копии интересных автомобилей. К концу 1965 г. в каталоге фирмы «Politoys» насчитывалось уже около 20 масштабных копий автомобилей, включая некоторые ранее производившиеся другими компаниями конкурентами, такие как Fiat 850 или Ford Cortina.

Следующие 15 моделей, появившиеся в каталоге «Politoys» в 1966 г. были представлены на суд публики в течение этого и начале следующего года. Некоторые из них повторяли уже выпущенные ранее копии автомобилей, например Giulia sedan, цена которой, однако была в два раза ниже такой же модели фирмы «Dinky Toys France».

В этом же году свои масштабные копии заимели четыре итальянских автомобиля, дизайн которых разработали на заказ. Это был первый случай, когда производитель масштабных моделей обратил внимание не на серийные прототипы, а на продукцию созданную дизайнерами. Серию открыла Giulia Cangaro от Bertone. Затем последовала копия Fiat 1500GT от Ghia (на самом деле в этот автомобиль были вложены очень скромные средства, что позволило продавать его через сеть официальных дилеров Fiat). Далее последовали две впечатляющие, с шестью открывающимися элементами, копии: Ferrari 250 Le Mans от Pininfarina, которые продавались в специальных экспозиционных коробках по 1200 итальянских лир, и Alfa Romeo GS Zagato, единственно признанная коллекционерами лучшей масштабной моделью «Politoys» серии «M», почти шедевром.

Alfa Romeo GS Zagato была доработанной репликой овеянной славы Alfa Romeo 1750 Zagato, которая в 1930-е гг. принимала участие в гонгах Mile Miglia? и была оснащена современными на тот момент компонентами от Alfa Romeo Giulia. Сама модель имела поворачивающиеся колёса, была тщательно проработана и до мелочей копировала оригинал.

Другой инновационной моделью была копия Maserati Quattroporte, предметом гордости которой были открывающиеся двери (впервые для моделей в масштабе 1:43). Также в начале своего производства Maserati Quattroporte (как и Autobianchi Primula sported) комплектовались «мягкими» интерьерами салона, имитирующими велюр, но в дальнейшем, для изготовления салона использовалась обычную пластмассу, чтобы не увеличивать цену модели. Необходимо отметить, что фирма «Politoys» была первой компанией, которая точно воспроизводила на моделях диски колёс реальных автомобилей, а не устанавливала упрощённые обозначения, как другие производители.

Дальнейшее развитие продукции фирмы «Politoys» вылилось в создание более экономичной

серии «Export», выпуск которой осуществлялся в течение нескольких лет. Толчком к созданию этой серии послужила конкуренция с компанией «Mebetoys». Впервые новая серия от «Politoys» была представлена в 1968 г. на Миланской выставке игрушек.

Предлагаемые масштабные модели были менее детализированы, чем миниатюры серии «M». Например, обливовна радиатора была выполнена одной деталью с фаром. Не смотря на прочие упрощения, диски колёс точно соответствовали прототипу. В связи с этим цена модели снизилась до 500 лир, а некоторых даже до 400. На выставке было представлено 13 разных копий автомобилей, и 10 из них были предложены дилерам для продажи в магазинах уже в течение первых месяцев года. Интересно отметить, что многие из них не изменились и до сих пор. Серия включала NSU Type 110, Chevrolet Corvair, Bertone's Testudo с её характерным открывающимся куполом, Ghia V230, Autobianchi Primula coupe и некоторые другие копии итальянских автомобилей.

Стоит отметить, что фирма «Politoys» была одним из двух производителей, которые создали масштабную копию автомобиля Isuzu Ghia 117 (другим был Diaper, но его миниатюра была в масштабе 1:40). Летом 1968 г. очередь дошла и до Ferrari 330GTC и Fiat 124 Spider. Это были не очень качественные и проработанные копии, но они были единственными копиями этих автомобилей на протяжении нескольких последующих лет.

К концу года появились модели спортивных автомобилей Ferrari P5 и Pininfarina's Dino Berlinetta с открывающимися вверх дверями и регулируемые антикрыльями. Затем были выпущены Bertone Panther и замечательная копия японского гоночного прототипа B.R.E. Samurai, изготовленного с тщательной детализацией, включающей открывающийся задний отсек двигателя и двери. Немного хуже получились масштабные копии стрелителной Iso Grifo и импозантного Oldsmobile Toronado. 16 ноября появилось за первый год и это ещё не всё, т.к. к ним стоит добавить ещё две, которые специально фирмы «Politoys» выпустили специально под Рождество — это были Jensen FF от Signale и уникальная, хорошо проработанная копия Pininfarina's Alfa Romeo Alfa 1600, которая завершила список 18 новинок серии «Export» фирмы «Politoys», вышедшей в первый год после её анонсирования!

В 1969 г. темп выпуска новых миниатюр снизился — специалистами компании «Politoys» представлены на Миланской выставке игрушек новую долгожданную серию модельных автомобилей в масштабе 1:24. Тем не менее, 6 новинок в масштабе 1:43 в том же году добились серии «Export». Первые три из них: Bertone Jaguar Piranha, Fiat 125 saloon и Maserati Ghibli. На последней были опробованы так называемые «быстрые» колёса, т.е. колёса, закреплённые не на толстой оси, а на тонкой струнной проволоке, благодаря чему модель катается по столу гораздо быстрее.

Летом 1969 г. увидела свет замечательная копия Alfa Romeo 33, с открывающимися задним отсе-

ном двигателя, копией силового агрегата и открывающимися дверями. Цена этой модели составила всего 500 лир. Чуть позже появились Ford GTJ и Lotus Europa. Причем Lotus был первой масштабной моделью с адаптированными уродливыми «быстрыми колесами» изготовленными из чёрного пластика. В дальнейшем эти колеса были установлены на множестве масштабных моделей фирмы «Politoys».

К концу 1969 г. появилась модель Lola Aston Martin, которая позже в 1970 г. была представлена как новинка на выставке игрушек в Милане вместе с моделями Matra Sport Vignale, Aston Martin DBS 4000, Lamborghini 4000GT и Abarth 3000. К концу лета 1970 г. представители «Politoys» анонсировали масштабные модели Ford Mirage, Mercedes C111 и VW Porsche 914. Эти модели вышли уже в новой серии, которая стала называться «Е» и имели каталожные номера E75, E16 и E17 соответственно.

Серия «Е» заслуживает отдельного разговора, потому что ней мы расскажем в одном из следующих номеров журнала. Серия «Export» закончила свое существование в 1970 г. и именно ее формы были в свое время поставлены в СССР, благодаря которым увидели свет хорошо знакомые нам пластиковые и металлические ремейки. Некоторые из них также комплектовались «быстрыми колесами», которые не одобряют многие коллекционеры из разных стран мира.

В 1970 г. «Politoys» сменила свое имя на «Polistil» чтобы её не путали с английской компанией «Palttoy», а в начале 1970-х гг. её приобрела компания «Tonka (Polistil)», которая разорвалась в 1990 г. Были слухи, что её имущество было приобретено компанией «Bburago», которая хотела возродить серию масштабных моделей автомобилей. Но видимо это были только слухи.

Список моделей:

Масштабные модели Politoys серии «Export»



Volkswagen 1600 Familiar Politoys Export 542 (1968)



NSU Type 110 Politoys Export 543 (1968)



Isuzu Ghia 117 Politoys Export 544 (1968)



Citroen DS21 Politoys Export 545 (1969)



Autobianchi Primula Coupe Politoys Export 548 (1968)



Ghia V 280 Politoys Export 550 (1968)



Chevrolet Corvair Testudo Bertone Politoys Export 551 (1968)



Iso Grifo Bertone Politoys Export 553 (1968)



Fiat 124 Spider Politoys Export 555 (1968)



Corvette Rondine Pininfarina Politoys Export 556 (1969)



Lamborghini 4000GT Politoys Export 557 (1970)



Chaparral 2F Politoys Export 560 (1969)
Aston Martin DBS 4000 Politoys Export 561 (1970)



Ferrari 330GTC Pininfarina Politoys Export 562 (1968)
Lotus Europa Politoys Export 562 (1969)



Panther Politoys Export 564 (1968)



Lola Aston Martin Politoys Export 565 (1969)



Ferrari P5 Politoys Export 566 (1968)



Oldsmobile Toronado Politoys Export 567 (1968)



Lamborghini Marzal Politoys Export 568 (1968)
Mitra Sport Vignale Politoys Export 571 (1970)



Jensen Coupe Vignale Politoys Export 573 (1968)



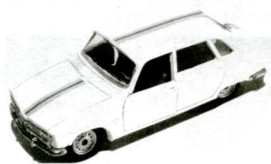
Ferrari P4 Politoys Export 574 (1968)



Alfa Romeo Giulia 1600 Pininfarina Politoys Export 577 (1968)



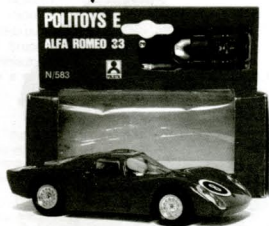
Fiat 125 Politoys Export 578 (1969)



Renault 16 Politoys Export 579 (1969)



B.R.E. Samurai Politoys Export 580 (1968)



Alfa Romeo 33 Politoys Export 583 (1969)



Ford GTJ Politoys Export 586 (1969)



Jaguar Piranha Bertone Politoys Export 588 (1969)



Ferrari Dino Pininfarina berlina Politoys Export 589 (1968)



Maserati Ghibli Politoys Export 591 (1969)



Abarth 3000 с масляным радиатором Politoys Export 594 (1970)
Масштабные модели Politoys серии «M»



Alfa Romeo Giulia GT Politoys M-series 500 (1965)
Maserati 3500GT coupe Politoys M-series 501 (1965)



Siata Fiat 1500 coupe Politoys M-series 502 (1965)



Mercedes-Benz 230SL Politoys M-series 503 (1965)
Ferrari 250GT berlina Politoys M-series 504 (1965)
Autobianchi Bianchina Panoramica Politoys M-series 505 (1965)
Alfa Romeo Giulia SS Politoys M-series 506 (1965)

WWW.KIMMERI.COM

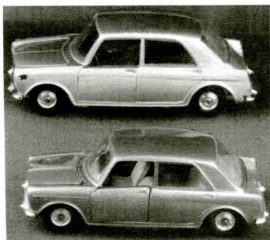
ИМПОРТЕР И АКЦИОНЕР МАШИННЫХ МОДЕЛЕЙ

ЕЖЕДЕЛЯНОЕ ОБНОВЛЕНИЕ

+7 (926) 5940823 +38 (093) 5229358



Ford Cortina Poltoys M-series 507 (1965)
 Simca 1500 Poltoys M-series 524 (1966)
 Ford Taunus 20M TS Poltoys M-series 519 (1966)
 Volkswagen 1600TL Poltoys M-series 538 (1968)



Fiat 500 Giardiniera Poltoys M-series 512 (1965)
 Autobianchi Primula Poltoys M-series 522 (1966)



Fiat 850 Poltoys M-series 513 (1965)



Alfa Romeo 2600GT coupe Poltoys M-series 514 (1965)



Iso Rivolta GT coupe Poltoys M-series 515 (1965)



Alfa Romeo Giulia TZ Zagato Poltoys M-series 516 (1966)

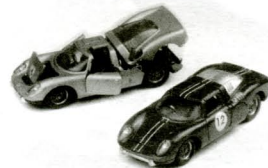


Rolls Royce Silver Cloud III Poltoys M-series 518 (1966)
 Rolls Royce Corniche cabriolet Poltoys M-series 593 (1970)

Lancia Fulvia coupe Poltoys M-series 520 (1966)



Maserati Quattroporte Poltoys M-series 541 (1968)
 Opel Diplomat 8V Poltoys M-series 521 (1966)
 Alfa Romeo Giulia TI Super Poltoys M-series 523 (1966)



Ferrari 250 Le Mans Pininfarina Poltoys M-series 525 (1967)



Fiat 11000 berlina Poltoys M-series 526 (1967)
 Porsche 912 Poltoys M-series 527 (1967)



Pininfarina Dino Poltoys M-series 536 (1967)



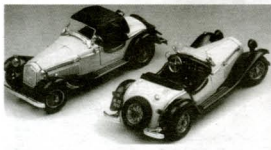
Alfa Romeo Giulia Cangaro Poltoys M-series 529 (1967)
 Fiat 1500 coupe Ghia Poltoys M-series 528 (1967)
 Ford Mustang Bertone Poltoys M-series 549 (1968)



Alfa Romeo 2600 Zagato Poltoys M-series 530 (1967)



Fiat 600 Poltoys M-series 511 (1965)
 Fiat 850 coupe Poltoys M-series 517 (1966)



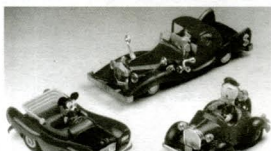
Alfa Romeo Giulia GS Zagato 4R Politoys M-series 532 (1967)
O.S.I. - Fiat 1200S coupe Politoys M-series 533 (1967)



Ford Lola GT Politoys M-series 534 (1967)
Porsche 904 Politoys M-series 535 (1968)
Alfa Romeo 2600GT «Partera» Politoys M-series 537 (1968)
Lamborghini 350GT Politoys M-series 539 (1968)
Ferrari 275GTB Politoys M-series 540 (1968)
BMW 2000CS Politoys M-series 546 (1969)



Lamborghini Miura P400 Politoys M-series 552 (1968)
Lamborghini Islero Politoys M-series 558 (1969)



Auto 313 Peppercin (Джамал Даг) Politoys M-series 554 (1968)
Lincolneo Peppercino (Скрадж Мандаг) Politoys M-series 559 (1968)
Auto di Topolom (Мени Маус) Politoys M-series 600 (1969)
Lamborghini Espada Politoys M-series 587 (1969)
Mata Sport Politoys M-series 595 (1969)
Alpine Renault 3litre Politoys M-series 598 (1969)



Dragster Drago Catlex Politoys M-series 602 (1970)

Использованная литература:
Paolo Rampini «Model cars made in Italy», Giorgio Nada publishing
Bruno Libero Boracco «Politoys M», Miniato&Collectors magazine №1/2001

Bruno Libero Boracco «Politoys Export», Miniato&Collectors magazine № 7/2003
Naboru Nakajima «Model cars of the world», Hokusha, Japan
Материалы сети Интернет

МОСКОВСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ САЛОН: В ПОИСКАХ ОТЛИЧИЯ

В апреле 2008 г. с Международным выставочным центром «Крокус Экспо» состоялся презентация Московского Международного Автомобильного Салона 2008, который пройдет с 26 августа по 7 сентября на этой же площадке.

Московский Международный Автомобильный — это самое крупномасштабное автомобильное и выставочное мероприятие в нашей стране. Его статус подтвержден Международной организацией автопроизводителей / OICA, Салон занесен в официальный календарь OICA. Выставка проводится при поддержке и активном содействии НП «Объединение автопроизводителей России» и Комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса в РФ.

С приветственным словом к гостям и участникам презентации выступил первый заместитель генерального директора ЗАО «Крокус Интеркол» Александр Бордов. По его словам, на сегодняшний день выставочная программа самого значительного события для автомобильной и профессиональной автомобильной отрасли сформирована на 90%. Главная цель сегодняшней презентации — продемонстрировать ход подготовки выставок «Интеравто» и Московского Международного Автомобильного салона. Уже сейчас, за полгода до мероприятия, можно говорить о том, что экспозиция практически полностью скомплектована, — отметил Александр Бордов.

В презентации также приняли участие: вице-председатель НП «Объединение автопроизводителей России», генеральный директор АМО «СИА» Константин Лутнев, исполнительный директор Объединения автопроизводителей России Игорь Корнев, руководитель выставочной группы Комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса в РФ, директор по маркетингу Ford Russia Ирина Шароватова, президент Ассоциации «Российские автомобильные дилеры» Дмитрий Гуляев.

Московский Международный Автомобильный Салон будет проводиться в МВЦ «Крокус Экспо» второй раз. Как и два года назад, ММАС-2008 будет состоять из двух основных разделов: Международного Автомобильного салона и европейской премьеры в области легкого автомобильного транспорта. Площадь экспозиции собственно Автомобильного салона — 4 км. Выставка продлится 13 дней, первые два из которых будут отведены для работы прессы. Таким образом, работа 26 и 27 августа (пресс-дни) будет организована в режиме 15–30-минутных презентаций и пресс-конференций ведущих мировых производителей на стендах. График пресс-конференций уже сформирован. Наиболее масштабная пресс-конференция, посвященная открытию Автомобильного Салона, состоится 27 августа, в 13.00. В третий день работы Автомобильного Салона посетят только специалисты, отовлеки и поставщики. С 29 августа по 7 сентября экспозиция Московского Международного Автомобильного Салона-2008 будет открыта для посетителей.

Традиционно в рамках Автомобильного Салона состоится 4-й Международный специализированный выставочный «Интеравто», на которой представятся автомобильные аксессуары, автомобильная химия и косметика, оборудование для производства и технического обслуживания автомобилей. Экспозиция «Интеравто-2008» разместится на площадке более 50 000 кв. м, продолжительность выставки составит 5 дней с 27 по 31 августа 2008 года.

На презентации были озвучены предварительные статистические данные предстоящего Автомобильного салона-2008. Так, общая площадь экспозиции, на которой разместится 800 компаний-участников из более чем 30 государств, составит порядка 120 000 кв. м. Свои новинки представят 60 автомобильных марок, в том числе Audi, BMW, Ford, Honda, Hyundai, Infiniti, Jaguar, Lexus, MAZDA, Opel, Porsche, Subaru, Mercedes-Benz, Toyota и многие другие. Участие таких известных игроков мирового автопрома дает организаторам уверенность в том, что Салон в этом году соберет более 1,5 млн посетителей. Планируется, что Московский Международный Автомобильный Салон-2008 посетят глава OICA с супругой, руководители ведущих мировых автопроизводителей, а также высокопоставленные представители российских государственных структур.

Московский Международный Автомобильный Салон

2008 будет сопровождаться насыщеннейшей деловой программой для специалистов. На сегодняшний день она еще до конца не сформирована, но организаторы уверяют, что такие ключевые мероприятия, как V-я Конгресс технологий автомобилестроения (27 августа 2008 г.), 1-я Конференция российских автодилеров (27 августа 2008 г.), совместная конференция МВЦ «Крокус Экспо» и газеты «Ведомости» «Автомобильный бизнес» (28 августа 2008 г.), 3-й Международный форум «Автомобильная промышленность России: эффект интеграции» (29 августа 2008 г.) уже зафиксированы в программе. «Может быть» Автомобильного салона-2008 будет являться тем, что впервые за 34 лет существования Российской Федерации выставки автомобильных дилеров проведет свое профессиональное мероприятие. Таким образом, на выставке будут представлены все три ключевых звена автомобильного бизнеса: зарубежные и отечественные производители как легкового, так и коммерческого транспорта, автодилеры и, конечно, потребители.

ММАС-2008 будет отличаться и традиционной развлекательной программой, включающей проведение конкурса красоты «Мисс Авто Барби», тест-драйвов, мастер-классов и презентаций. На территории выставочного комплекса «Крокус Экспо» на время проведения Автосалона будет выделена специальная торговая-развлекательная зона, где все желающие смогут отдохнуть за чашечкой кофе, приобрести сувениры, посетить, прежде всего, и экспозицию автомобильной и даже посмотри площад мотоклуба.

Для удобства посетителей организаторы гарантируют бесплатную парковку на 15 000–18 000 машиномест; трансфер от станции метро «Строение» и обратно, пометку на 200 номеров непосредственно на территории выставочного комплекса. Ведутся переговоры с ГИБДД о рациональной организации движения транспорта с целью избежать заторов на дороге, а также строится удобные подъездные пути к выставочному комплексу. С целью увеличения количества парковочных мест ведутся согласовательные работы с компаниями-участниками о доставке специалистов, работающих на стендах, на корпоративных автомобилях, а не на личных автомобилях, а также с руководителями «Автострой» об ограничении пропускной способности станции метро «Миньковская» на территории «Крокус Экспо» на время проведения шоу-ауто.

Наибольший интерес у журналистов на презентации вызвали предполагаемые мировые, европейские и российские премьеры Автосалона-2008. Оставив эту тему открытой и не раскрыв всех карт организаторы уверяли в следующем: «Порядок посетителей города будет обеспечен количеством мировых премьер, чем 2006 г.»

В долгосрочной перспективе организаторы планируют проводить не только салон легковых автомобилей, но и коммерческого транспорта. Разрабатывается концепция нового проекта, посвященного тоннажу и автобусу.

Все эксперты, участвовавшие в презентации, обратили на внимание о том, что автомобильный рынок России растет невероятными темпами и по прогнозам, в скором времени превратится в самый динамичный сегмент автомобильной в Европе. Россия, в отличие от многих других стран (США, Европа) совмещает в себе как сложное и дорогое автомобильное производство, так и открытую позицию по отношению к американским, европейским и азиатским автогигантам. На отечественном рынке представлен самый широкий спектр автомобилей. Это особенность и достаточно небольшое время существования Московского Международного Автомобильного Салона привели к тому, что выставка еще не имеет своих качественных отличий от других мировых авто салонов, каждый из которых имеет определенную направленность и специализацию. Как отметила Ирина Шароватова, «Мы как организаторы неустойчиво идём пути не только улучшения своих позиций в коренных отраслях, но и пытаемся найти специализацию — тот путь развития, который выгодно выделит Московский Автосалон среди других крупных мировых выставок».

Пресс-служба
МВЦ «Крокус Экспо»

Владимир МИНИН (Санкт-Петербург)

e-mail: emek@mail.ru, sale@emek.ru

Фото фирмы-изготовителя

ЕМЕК

Первый каталог фирмы

ЕМЕК



История эта произошла в старой доброй Финляндии, в краю чистых озер и зеленых лесов, где живут степенные, неторопливые люди, не теряющие суеты и скоропалительных решений. От того, всё, за что они принимаются, они делают добротно, обстоятельно и на совесть.

Вот в этой замечательной стране во второй половине XX в. трудились на фирме «Stahberg Oy-Esko Мянгвяля (Esko Maenpää)». Фирма выпускала пластмассовые игрушечные автомобильчики, которые с некоторым воображением можно было бы назвать моделями в масштабе 1:20. А Это занимался изготовлением пресс-форм для этого производства. Так всё и продолжалось до того рокового дня в конце 70-х годов, несчастного на первый взгляд, но, как показало время, счастливого для его семьи, когда фирма-работодатель «приказала долго жить».

Оставшись не у дел, Еско не впал в уныние, а, поразмыслив, решил открыть собственное дело. В руках такая ценная профессия — не пропадать же таланту! Сказано-сделано, и в 1981 г. начала своё существование семейная фирма «Emek Oy».

Внимательно изучив рынок, Еско выбрал направление, совершенно не освоенное конкурентами. Он решил выпускать модели грузовиков в масштабе 1:25! Забегая вперёд, можно отметить правильность этого выбора, ведь и сегодня, спу-

сть более 25-ти лет, в этой нише модельного рынка у фирмы «Emek» практически нет конкурентов! Модели легковых машин в масштабе 1:24 выпускает множество фирм. Но не наскутит ли

коллекционеру наличие на полках только легковушек? А как быть тому, кто захочет разнообразить коллекцию грузовиками? Конечно, есть модели таких фирм, как «Revel», «Italeri». Но есть

Первая продукция фирмы



10010
Scania Toppo Truck, Length 19 cm
Canon Benzler Serie, Längsmaß 26 cm
Scania Protoswapper, Länge 16 cm



20030
Scania Toppo with Trailer, Length 65 cm
Canon Benzler Serie
Remonage Scania, Längsmaß 65 cm
Scania Protoswapper mit Anhänger, Länge 65 cm



40060
Scania Truck and Trailer, Length 72 cm
Canon Benzler Serie Remonage Scania, Längsmaß 72 cm
Scania LXW mit Anhänger, Länge 72 cm



40060
Scania Truck and Trailer, Length 72 cm
Canon Benzler Serie Remonage Scania, Längsmaß 72 cm
Scania LXW mit Anhänger, Länge 72 cm



50110
Scania Sembaler, Length 60 cm
Remonage Scania, Längsmaß 60 cm
Scania Sembaler, Länge 60 cm



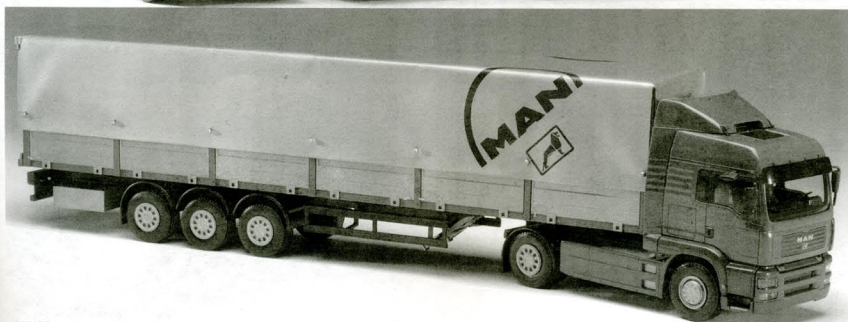
Scania Topline в фирменной окраске DHL



Самосвалы MAN, Volvo и Scania



Scania Topline — варианты окраски



MAN TG-A



Одно из первых моделей фирмы — Scania 142. Из коллекции А. Ленкина (Санкт-Петербург)

одно «но» — они сборные и требуют довольно высоких навыков работы с клеем и красками. После сборки они требуют особого ухода, хрупки и не предназначены для игры детей. А «Emek» предлагает готовые машины, несравнимо более высокой прочностью! К тому же, среди сборных моделей доминируют американские грузовики, как наиболее эффектные. А финская фирма, и это был ещё один верный шаг, предложила автомобили скандинавского происхождения, которые покупатель мог видеть каждый день на улицах городов и магистралах. А многие ещё и трудились на этих грузовиках!

Таким образом, в 1982 г. увидел свет первый образец продукции фирмы. Им стал самосвал Scania 142. В первые годы объём выпуска был не велик: всего несколько тысяч штук. Но шло время, расширился ассортимент. Вслед за 142-й увидели свет модели Scania 143 и Scania 144, появилась капотная версия, так называемая, кабина «Т». Кроме самосвалов, выпускались бортовые грузовики, седельные тягачи с бортовыми полуприцепами, цистернами, фургонами и, конечно же, лесовозы. С 1989 г. гамму продукции фирмы пополнили модели Volvo семейства FL10. А в 2002 г. начался выпуск моделей MAN TG-A.

Ныне производство выросло до 60000 шт. в год. На смену старым грузовикам пришли современные Scania R и P, а Volvo представляет семейство FH. На 2008 г. намечено производство новой модели MAN TGX. Не обойдена вниманием

и специальная лесозаготовительная техника. С 2007 г. выпускается модель финского форвардера Ponsse Elephant.

Как я уже упомянул, «Emek-muovi OY» — семейная фирма. Ныне обязанности на ней распределяются так. Отец семьи, основатель и генеральный директор Еско Миенляя вместе с сыном Тепло занимается изготовлением металлических форм для моделей. Жена Еско — Ирма и его второй сын Пертти отвечают за производственный процесс, отливку и штамповку. В офисе работает их дочь — Яна. Кроме них на предприятии работает ещё шесть человек.

Как видим, фирма не велика, но её продукция теперь продаётся не только в Финляндии, но и в других странах Евросоюза. Ежегодно стенд «Emek-muovi OY» присутствует на профильной выставке в Нюрнберге. История этого семейного бизнеса весьма поучительна и могла бы стать примером и для наших предпринимателей.

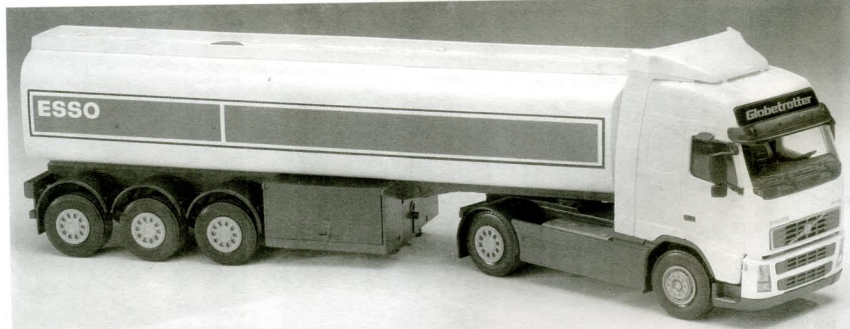
Покупатели подтвердили правильность выбора производственной политики фирмы. Добротно сделанные грузовики с функционирующими механизмами, конечно же, не могли оставить равнодушными детей, а их родителям очень понравилась прочность и долговечность этой игрушки. Поэтому, сегодня во многих семьях Финляндии можно увидеть продукцию фирмы «Emek».

Но этим не ограничивается предназначение изделий этой фирмы. Качество их исполнения нашло применение для представительских це-

лей. Крупный масштаб позволяет использовать модели для выставок, презентаций и представительских подарков. Многие зарубежные фирмы (как, например, DHL, Esso, Shell) заказали грузовики со своими логотипами и в фирменной раскраске. Возможности «Emek» позволяют это сделать. Более того, фирма выпускает и полностью белые машины, пригодные для самостоятельного нанесения клиентами своего цветографического оформления.

Но и это ещё не всё! За многие годы существования фирмы модели, безусловно, не могли обойти вниманием коллекционеры. Их интерес подкрепляло высокое качество изготовления, копийность, проработка деталей и, что очень существенно, — пригодность для переделок и создания на основе серийных моделей множества модификаций. За эти годы вокруг продукции «Emek» сложился круг фанатов и почитателей. В Интернете можно найти сайты, специально посвящённые изготовлению конверсий на базе моделей «Emek».

И тут открылась ещё одна особенность этой продукции. Масштаб 1:25 позволяет использовать для изготовления конверсии детали из наборов упомянутых выше «Italeri», «Revell» и других производителей. Это позволило многим собрать не просто новую модификацию Scania или Volvo, а изготовить точную копию грузовика, на котором они работали. Более того, многие умельцы электрифицируют свои модели, и их грузовики сияют всеми огнями светотехники! Моде-



Бензовоз Volvo FN12



Форвардер Ponsse Elephant. Новинка 2008 г.

листов несильно огорчает жёстко закреплённая на раме кабина, что не позволяет откинуть её для доступа к имитации двигателя, и упрощённая ходовая часть, хотя и с механизмом подъёма третьей оси, как на настоящих грузовиках. Однако возможность доработки моделей и пригодность для этого деталей от сборных моделей других фирм практически сводят на нет эти недостатки.

В России модели от «Етек» до настоящего времени были редкими гостями, попадая от случая к случаю, в качестве подарков от транспортных фирм, партнёров по бизнесу, с выставок и презентаций, или случайно приобретались при выездах за границу.

Однако, в 2007 г. фирма «Снейл-Импорт» из Санкт-Петербурга заключила с финским соседом договор о представительстве в России, и теперь поставки моделей фирмы «Етек» осуществляются на регулярной основе, принимаются заказы

на нанесение фирменной символики. Первыми в России модели получили магазины сети «Машины». Несмотря на ценовую нишу, соответствующую высокому европейскому качеству, «Етек» уже завоевал положительные отзывы покупателей.

Что же представляют собой эти модели? Они изготавливаются из высококачественной пластмассы. Цветовая гамма не велика — 3–4 цвета, но охватывает основные оттенки фирм-изготовителей прототипов машин. Некоторые их механизмы действуют. Так, например: фургоны снабжены подъёмными аппаратами, бортовые грузовики комплектуются работающими стрелами самопогрузчиков, в цистерны можно заливать воду, в них так же предусмотрены сливы, а магистральные полуприцепы имеют мягкие съёмные тенты и откидные борта. Но наиболее интересны в этом отношении модели лесозовоссортировочных. У них выдвигаются опоры, есть стреловой погрузчик с действующим захватом для брёвен, которые (хотя и пластмассовые) так же входят в комплект.

Безусловно, эта новинка на российском рынке, точно так же, как когда-то на зарубежном, имеет все шансы завоевать поклонников марки «Етек» среди отечественных любителей автомобильного моделизма, а так же станет любимой надёжной игрушкой для наших детей.

Ознакомиться с ассортиментом выпускаемой продукции можно на сайте: www.mashink.ru и www.emek.ru



Сортировочный Scania Topline



Сортировочный Scania 144T

МУЗЕЙ ІСТОРІЇ АВТОМОБІЛІВ У МОДЕЛЯХ

В этом году мне удалось за один день попасть в Киев. Я давно хотел туда поехать, но всё как-то не получалось. За последний год моё желание только усилилось. И связано это было не только с приятными воспоминаниями об экскурсионной поездке в лятон классе, но и с появлением в столице Украины «Музея истории автомобилей в моделях». Ведь, насколько мне известно, это единственный в своём роде музей на территории бывшего СССР. О существовании столь интересного места, как впрочем, и о многом другом, я узнал из Интернета.

Музей находится в центре Киева, на пересечении Крещатика и бульвара Шевченко, в двух шагах от нескольких станций метро.

Идея создания музея и непосредственное её воплощение в жизнь принадлежит киевскому коллекционеру Валерию Ульбушеву. Фонд музея составляет собственная коллекция Валерия. Расположенная в двух залах, она насчитывает более 5000 моделей автомобилей разных масштабов и производителей. Коллекция постоянно пополняется новыми экземплярами, но увидеть всё это великолепие не представляется возможным из-за отсутствия необходимых площадей.

На стенах выставочных залов разместились чёрно-белые фотографии автомобилей разных времён. Многие из них довольно редки.

Экспозицию условно можно разделить на две части. Первая — модели в масштабах 1:24 и 1:18, большей частью европейские 1950–1970-х гг. и американские «золотого века». Выставленные модели будут особенно интересны любителям американского автопрома.

Во втором зале представлена огромная коллекция моделей автомобилей в масштабе 1:43. Остановлю своё внимание на этой части экспозиции более подробно. Её основу составляют модели, произведённые в СССР до 1991 г. Но Валерий, как и многие другие коллекционеры, не удержался от соблазна дополнить свою коллекцию машинками зарубежного производства, которые ему очень нравятся и перед приобретением которых он не смог устоять. В основном это старые модели фирм Buntin, Vitesse, RIO и некоторых других. Есть в его коллекции и раритетные модели ручной работы.

В центре второго зала установлены витрины с самыми разнообразными моделями в различных масштабах, что даёт посетителям полное представление обо всём том разнообразии моделей, которые выпускаются в мире. Есть здесь и интересные сувенирные модели.

Я думаю, что посещение этого музея будет в равной степени интересно как начинающим коллекционерам, так и собирателям со стажем.

Ну, где ещё можно увидеть в одном месте практически все номерные модели производства АГАТ/Тантал, олимпийские РАФивы, ЗИЛы с антеннами и без них, грузовые КамАЗы так называемой «цирковой серии» (все шесть моделей), Витм/овские кареты и многое другое, что теперь уже является раритетом.

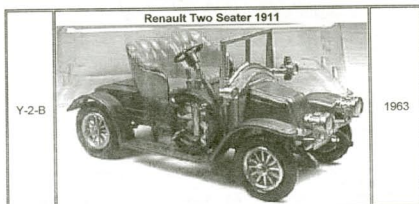
Если вы будете в Киеве, обязательно посетите музей — разочарованы вы не будете.

Адрес музея: 01004, г Киев, бульвар Шевченко 15, тел. (044) 234-2215, время работы 11.00 до 20.00 ежедневно, кроме понедельника.

Александр ШКАЕВ

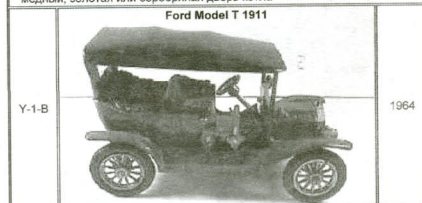
КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ ФИРМЫ «MATCHBOX»

СЕРИЯ **MODELS of YESTERYEAR**



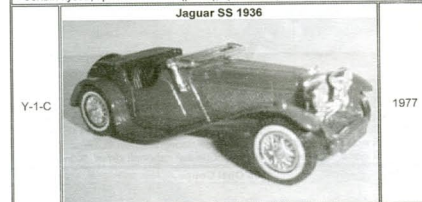
зеленый кузов
медный, золотая или серебряная дверь котла

зеленый кузов, латунные fixtures
зеленый кузов, не окрашенные fixtures
зеленый кузов, серебряные fixtures



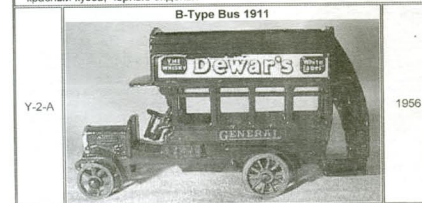
красный кузов, черные сиденья и крыша
красный кузов, красное шасси (рама), каштановая или черная крыша, красные сиденья
белый кузов, красное шасси (рама), красные крыша и сиденья

красный кузов, серебряный капот, белые сиденья
темно-красный кузов, серебряный капот, белые сиденья
синий кузов, серебряный капот, белые сиденья
синий кузов, серебряный капот, красные сиденья



кремовый кузов, черные сиденья
серебристо-синий кузов, черные сиденья
темно-зеленый кузов, черные сиденья
светло-желтый кузов, черные сиденья
темно-желтый кузов, черные сиденья
красный кузов, черные сиденья

темно-зеленый кузов, красновато-коричневый салон, на двери флаг Великобритании
темно-синий кузов, черный салон, на двери флаг Великобритании
пурпурный кузов, коричневый салон

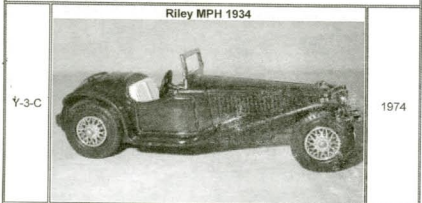


красный кузов, синий или черный водитель
4 over 4 side она или 8 over 4 side она

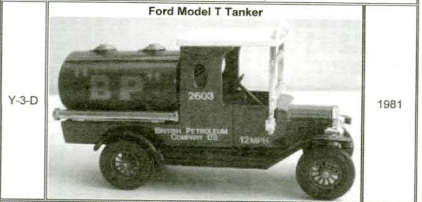
красный кузов, красная крыша, "Dewars"
красный кузов, красная крыша, "News of the World"
красный кузов, белая крыша, "News of the World"



кремовый кузов, зеленые крыша, сиденья и решетка радиатора
 кремовый кузов, зеленая крыша, красные сиденья и решетка радиатора
 кремовый кузов, chartreuse крыша, зеленые сиденья и решетка радиатора
 светло-зеленый кузов, зеленые крыша, сиденья и решетка радиатора
 светло-зеленый кузов, chartreuse крыша, красные сиденья и решетка радиатора
 светло-зеленый кузов, chartreuse крыша, красные сиденья, зеленая решетка радиатора
 светло-зеленый кузов, chartreuse крыша, красные сиденья, черная решетка радиатора
 светло-зеленый кузов, черная крыша, красные сиденья и решетка радиатора
 светло-зеленый кузов, черная крыша, красные сиденья, зеленая решетка радиатора
 темно-зеленый кузов, chartreuse крыша, красные сиденья и решетка радиатора
 темно-зеленый кузов, chartreuse крыша, красные сиденья, зеленая решетка радиатора
 темно-зеленый кузов, черная крыша, красные сиденья и решетка радиатора
 темно-зеленый кузов, черная крыша, красные сиденья, зеленая решетка радиатора



пурпурный кузов, белые сиденья и радиатор
 пурпурно-красный кузов, белые сиденья и радиатор
 темно-красный кузов, белые сиденья и радиатор
 светло-красный кузов, белые сиденья и радиатор
 красный кузов и серебристое шасси (рама), черные сиденья и радиатор
 синий кузов, белые сиденья и радиатор, номер "6"
 синий кузов, белые сиденья и радиатор, номер "9"
 синий кузов, белые сиденья и радиатор, номер "3"
 синий кузов, белые сиденья и радиатор, номер "5"



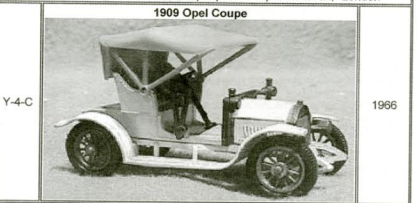
темно-зеленый кузов, черное шасси (рама), красная цистерна, белая крыша, "BP"
 зеленые кузов и цистерна, черное шасси (рама), белая крыша, "Express Dairy"
 синие кузов и цистерна, черное шасси (рама), белая крыша, "Sarnation"
 кремовый кузов, каштановое шасси (рама) и цистерна, белая крыша, "Mobiloi"
 синий и красный кузов, черное шасси (рама), синие цистерна и крыша, "Mobiloi"
 темно-зеленые кузов и цистерна, черное шасси (рама), белая крыша, "Castrol"
 темно-зеленые кузов и цистерна, коричневое шасси (рама), белая крыша

































красные кузов, цистерна и крыша, черное шасси (рама), "Red Crown Gasoline"
 синий кузов, "Sand and Gravel Supplies"



красный кузов, серые лошади, золотой паровой котел, "Kent"
 красный кузов, белые лошади, золотой паровой котел, "Kent"
 красный кузов, белые лошади, золотой паровой котел, "London"
 красный кузов, белые лошади, серебряный паровой котел, "London"
 красный кузов, черные лошади, золотой паровой котел, "London"
 красный кузов, черные лошади, серебряный паровой котел, "London"



белые кузов и шасси (рама), каштановые сиденья и решетка радиатора, ржавчато-коричневая крыша
 белые кузов и шасси (рама), каштановые сиденья, красная решетка радиатора, ржавчато-коричневая крыша
 оранжевый кузов, черное шасси (рама), каштановые сиденья, белая решетка радиатора, черная крыша
 красный кузов, темно-красное шасси (рама), красные сиденья, черная решетка радиатора, ржавчато-коричневая крыша

	Fiat 128 sedan 1972 Taxi Milano RIO 4169		Fiat 12HP Corsa 1901/02		Fiat 130 sedan 1969 grey scuro metallic Starline 510325
	Fiat 128 sedan DeAgostini ser. Carabinieri 15 09/03/06		Fiat 130 coupe 1971 amaranzo metallic Starline 508933 30/10/2007		Fiat 130 sedan 1969 Replica
	Fiat 128 sedan fire brigade RIO sl089		Fiat 130 coupe 1971 azure metal Starline 506926 30/10/2007		Fiat 130HP GP de France Corsa 1907
	Fiat 128 sedan First Aid Guard RIO sl082		Fiat 130 coupe 1971 black Starline 508940 30/10/2007		Fiat 131 Abarth #1 Rally 1000 Lakes 1979 M. Alleni Kivimaki base IXO Altaya ser. Rally 13
	Fiat 128 sedan Motorway Police RIO sl080		Fiat 130 coupe 1971 blue metallic Starline 508926 30/10/2007		Fiat 131 Abarth #1 Rally Portugalio 1981 M. Alleni Kivimaki Trofeu 1410
	Fiat 128 sedan Polizia Stradale RIO sl084		Fiat 130 coupe 1971 grey scuro metallic Starline 508919		Fiat 131 Abarth #10 DeAgostini ser. 100 Anni di Auto da Corsa 35 10/07/04
	Fiat 128 sedan Pompeii 1970 RIO 4186		Fiat 130 coupe 1971 opera Replica		Fiat 131 Abarth #12 Rally Monte Carlo 1980 Mouton/Arni Trofeu 1411
	Fiat 128 sedan Traffic Policeman City Of Trieste RIO sl090		Fiat 130 coupe 1971 red amaranzo metal Starline 508933 30/10/2007		Fiat 131 Abarth #12 Rally Lampinon/Adreasson Trofeu 1412
	Fiat 128 targa carrozzeria Moretti 1972-1976 B-Mobilis (Modellautos Robert Budig Berlin)		Fiat 130 sedan		Fiat 131 Abarth #13 TAC Rally Lampinon/Adreasson Trofeu 1413
	Fiat 12HP 1901/02		Fiat 130 sedan 1969 amaranzo Starline 510318		Fiat 131 Abarth #2 Rally Bandama 1980 Muniti/Aubert Trofeu 1418 17/12/2007
	Fiat 12HP 1902 RIO 26		Fiat 130 sedan 1969 black Starline 510349 31/08/2007		Fiat 131 Abarth #3 Rally Portugalio 1977 M. Alleni Kivimaki Trofeu 1403 14/12/2006
	Fiat 12HP Anniversario Centenario Fiat 1899-1999 RIO sl074		Fiat 130 sedan 1969 blue metallic Starline 510332		Fiat 131 Abarth #5 Rally Du Marco Russo/Venni Solido 54

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

	Fiat 131 Abarth #5 Tour de Corse Winner 1977 Dar-niche/Mahe Trofeu 1405		Fiat 1400 sedan 1955 Taxi Rome Altaga		Fiat 1500GT coupe Ghia Polistil 528
	Fiat 131 Abarth #7 Rally Sanremo 1990 Alen/Kivimaki Trofeu 1410		Fiat 1400B long carrozzeria Francis Lombardi 1956-1958 CarWeb43 cw43-001		Fiat 16/20HP & Fiat 16/24HP 1903/06
	Fiat 131 Abarth #9 Rally Monte Carlo 1980 Andrus/Biche IKO rac074 22/09/2006		Fiat 1400B sedan 1955 RIO r165		Fiat 16/20HP 1903
	Fiat 131 Abarth Rally 1976-1981 Solido 1913		Fiat 1400B sedan 1956 RIO r166		Fiat 170 "Ferrari" 1976 Oldies 58000
	Fiat 131 Mirafiori 2-door 1974-78		Fiat 1525HP Brevetti T2 1906/12		Fiat 1800 sedan 1959
	Fiat 131 Rally white with decal Luso Toys M17		Fiat 1500 cabriolet 1964 red BO-G Automodelli BG09		Fiat 1800B Familiaris LF 1966
	Fiat 131 sedan #3 Mebetovs A88		Fiat 1500 cabriolet Vioti 1935-1937 ABC bk019		Fiat 1800B Familiaris LF 1966
	Fiat 132 sedan 1974-77		Fiat 1500 coupe 1963 "Smart" carrozzeria Francis Lombardi Gamma Models gmk03		Fiat 1888 autocarro Centenario canvas "Fiat 1899-1999" RIO w075
	Fiat 133 1974-79		Fiat 1500 coupe 1935-1937 DTD (Dieter Terbeck, Diskon)		Fiat 1899
	Fiat 1400 Hearse 1956 1 st Class Naples Gulp Models gulp421		Fiat 1500 sedan		Fiat 1899
	Fiat 1400 Passo long Taxi Capri carrozzeria Francis Lombardi OFF43 oflma001		Fiat 1500GT		Fiat 1899
	Fiat 1400 sedan		Fiat 1500GT		Fiat 1899

«Мир на Пластике»
 коллекционные масштабные модели автомобилей

Адрес магазина:
 ст. м. Савеловская, ул. Сущевский вал, д. 5, стр. 20 (синие 4-этажное здание Савеловского торгового центра «Спорт, Рыбалка, Туризм.»), балкон, павильон N37, ежедневно с 11.00 до 19.00 телефоны: 8-916-493-86-87 8-916-603-90-45

www.carmodels.ru

Ritmonexx.ru
 масштабные модели почтой по всему миру

Большой интернет-магазин моделей в 1/43 масштабе!
 Доставка почтой по всему миру и курьером по Москве!

www.ritmonexx.ru
 ИС: 171954012
 тел.: +7 905 1505303

ЛОКОТРАНС

Оплата почтовым переводом: РОССИЯ 140100, Московская обл., г.Раменское, а/я 38, Ивонниной Ирине Александровне

www.lokotrans.ru e-mail: lokotrans@rambler.ru

В данном разделе публикуются объявления частных лиц о приобретении, продаже (в нетоварных количествах) или обмене предметов коллекционирования. **БЕСПЛАТНО** публикуются **ВСЕ** объявления частных лиц. Объем объявления не более 30 слов, включая адрес. Преподать, сканы, буклетно-картонные обложки типа АМО-Ф-15, ЗИС-5, а, 3, кв. 33 считаются целыми словами. Редакция журнала оставляет за собой право на редактирование текста объявления, а также право отказа в опубликовании объявления, содержащего антиобщественные призывы, обличения в адрес физических и юридических лиц, номерную рекламу. За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несет. Для сокращения объема объявления используйте сокращения: ПП — почтовый перевод; САК — самодельная конвертка; № — номер по каталогу; М — масштаб; Ж — журнал; Б — брошюра; К — книга.

КОМПАКТ-ДИСК
 Двухсерийный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм».

1. Полноцветная версия журнала «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2000—2007 гг.
2. Adobe Acrobat Reader

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

Стоимость диска с доставкой по России 400 руб. (стоимость доставки за границу определяется в каждом отдельном случае). Диск за плату необходимо перевести по адресу: 129347, Москва, ул. Прокофьева, д. 4, к. 131, Шоколу Александру Вадимовичу. В поле «Для писем» необходимо указать количество дисков и разборчиво обратный адрес.

Автомобильный музей

Информация об отечественных моделях, история автотранспорта — www.denisovs.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 каталогам торговых площадок.

Целью нашего сайта является создание своего рода энциклопедии по моделям автомобильной промышленности. Задача, стоящая перед автором сайта — максимально полно представить существование моделей-копий различных производителей с необходимой исторической справкой о производстве и подтверждением этих данных архивными материалами и фотографиями.

ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ О МАШТАБНЫХ МОДЕЛЯХ АВТОМОБИЛЕЙ WWW.AUTOMODEL.RU

Получите свое издание бесплатно, что является преимуществом, в отличие от журналов, издаваемых в традиционном формате.

Начинается ПЕРИОДИКА НА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2008 г. (3 ноября) — 210 руб., (Волгоград) — 240 руб., страны СНГ — 330 руб., дальнее зарубежье — 10 евро)

Оплата почтовым переводом на адрес: 300012, г. Тула, ул. ул. Дениса Денисовича, 201/19, кв. 5 Денисов Дмитрий Павловичу

Периодический журнал «Автомобильный моделизм»

№ 01-02 (2008) (полностью) — 100 руб. (включая доставку)

- Продажа фото городского транспорта и ж/д на CD. Более 25 дисков по 100-500 фото. Каталог в САК. Денис Денисов. 300012, тула, ул. Н.Руднева, 25/13-5, тел. +79105584086, e-mail: panik@kax.tula.ru
- Продам, обменяю НИТы ЗИС-5В в количестве 100шт. Иванченко Ю.И. Украина, 69000, г. Запорожье, ул. Победы, д. 93, кв. 26
- Модели грузовиков ручного изготовления
- Куплю модели 1:43 тракторов и тягача АТ-Т, фото тракторов 1950-60 гг. Сичанов С.А., 172527, Тверская обл., г. Нелидово-7, а/я 36

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

Почтовый адрес: _____

Отметьте галочкой рубрику:

КУПИТЬ
 ПРОДАМ
 ОБМЕНИЮ
 РАЗНОЕ

КОНКУРС

«МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



Дорогие друзья и коллеги!

Сегодня мы публикуем условия участия в конкурсе «Модель года 2008» и критерии оценки модели.

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

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

Принять участие в голосовании по конкурсу «Масштабная модель 2008 года» можно до 31 января 2009 г.

Результаты конкурса будут опубликованы в журнале «Автомобильный моделизм» № 2/2009 г.

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

Номинации:

Модель года;

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

Лучшая модель зарубежного автомобиля отечественного изготовителя;

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

Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя;

Лучшая отечественная фирма-изготовитель моделей;

Лучшая зарубежная фирма-изготовитель отечественных моделей.

Любая модель может быть представлена в нескольких номинациях. В конкурсе могут принимать участие, как специально номинированные изготовителями модели, так и модели, впервые выпущенные в 2008 г., которые официально никто не номинировал. Единственное условие для участия – модель впервые должна быть изготовлена в 2008 г.

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

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

- Критерии оценки (Любой читатель может заполнить анкету и прислать её в редакцию. Все мнения будут учтены):
- Модель
- Изготовитель
- Соответствие прототипу (0–5)
- Соответствие масштабу (0–3)
- Соответствие пропорциям (0–3)
- Соответствие материалу прототипа (0–3)
- Число элементов (0–3)
- Проработка деталей экстерьера (0–3)
- Проработка деталей интерьера (0–3)
- Проработка деталей шасси (0–3)
- Поддессоривание колёс (0 или 1)
- Наличие поворачивающихся колёс (0 или 3)
- Материал кузова (металл – 2, смола или пластик – 1, др. – 0)
- Наличие вариантов кузова и т.п. (0 или 1)
- Материал фар и сигналов (прозрачность, соответствие цветов) (0–3)
- Наличие доработки под открывающимися элементами (0 или 3)
- Наличие доработки под открывающимися элементами (0 или 2)
- Наличие открывающихся элементов (0–2)
- Наличие двигающихся и съёмных элементов (0–2)
- Наличие специальных эффектов (фары, оптические стигмы, звук) (0–2)
- Материал покрытия (резина – 3, смола – 2, др. – 0)

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

Мир Коллекционных Моделей

1001 автомобиль

1:10 1:12 1:18 1:43 1:72 1:87



Добро пожаловать в Удивительный Мир
Масштабных
Коллекционных Моделей!

Мы предлагаем коллекционные масштабные модели автомобилей, мотоциклов и другой техники ведущих зарубежных и отечественных производителей для коллекционеров любого

уровня и тематических направлений!
Всегда представлены Коллекционные Модели в 1:10, 1:12, 1:18, 1:43, 1:72, 1:87 масштабах!
Прекрасно выполненная и детализированная модель всегда будет великолепным подарком в любом возрасте!!!

Москва

+7(495) 762 56 74

+7(916) 614 33 15

Интернет магазин

www.1001automodel.ru

e-mail: info@1001automodel.ru



Audi TT cabriolet red, black интерьер номер Audi Hongwell (Cararama)



Audi TT coupe blue, grey интерьер M-Tech



Audi TT coupe blue metallic, grey интерьер номер спереди и сзади Audi TT Realtoy (Epoch M-tech series-4)



Audi TT coupe blue metallic Realtoy (Daniel&Co Real-X)



Audi TT coupe grey metallic, grey интерьер номер спереди и сзади Audi TT M-Tech 4



Audi TT coupe grey metallic, grey интерьер Realtoy (Epoch M-tech series-4)



Audi TT coupe red, black интерьер Realtoy (Daniel&Co Real-X)



Audi TT coupe silver JoyCity



Audi TT coupe silver Realtoy (Yodel Real-X Part-4)



Audi TT coupe silver metallic, grey интерьер номер спереди и сзади лоне M-Tech Seven-Eleven



Audi TT coupe white Hongwell (Cararama) #024



Audi TT coupe white Realtoy (Yodel Real-X Exclamation box-3)



Audi TT coupe white, grey интерьер номер спереди и сзади Audi TT Realtoy (Epoch M-tech series-6)



Audi TT soft top silver, black интерьер номер Audi Hongwell (Cararama)



Audi TT soft top yellow Hongwell (Cararama)



Austin Healey cabriolet red, black интерьер номер 539 EGJ Hongwell (Cararama)



Austin Healey cabriolet blue light metallic, black интерьер номер 539 EGJ Hongwell (Cararama)



Austin Healey hard-top blue light metallic, black интерьер номер 539 EGJ Hongwell (Cararama)



Austin Healey hard-top red, black интерьер номер 539 EGJ Hongwell (Cararama)



Austin Healey soft top blue light metallic, black интерьер номер 539 EGJ Hongwell (Cararama)



Austin Healey soft top red, black интерьер номер 539 EGJ Hongwell (Cararama)



BMW 3-series cabriolet black, beige интерьер номер BM 328 Schuco (Junior Line)



BMW 3-series cabriolet blue, beige интерьер номер BM 328 Hongwell (Cararama)



BMW 3-series cabriolet blue R-type Car 172 Models #172-2058003 Diecast model with chocolate snack. Model is made by Hongwell



BMW 3-series cabriolet dark blue metallic, beige интерьер номер BM 328 Hongwell (Cararama)



BMW 3-series cabriolet dark green metallic, beige интерьер номер BM 328 Hongwell (Cararama)



BMW 3-series cabriolet silver, beige интерьер номер BM 328 Hongwell (Cararama)



BMW 3-Series Cabriolet yellow Hongwell (Cararama)



BMW 3-series sedan red metallic Realtoy (YUJIN Real-X series-1)



BMW 3-series sedan blue, beige интерьер номер BM 328 Hongwell (Cararama)



BMW 3-series sedan dark green metallic, beige интерьер номер BM 328 Hongwell (Cararama)



BMW 3-series sedan dark green metallic Realtoy (Yodel Real-X Standard series-1)



BMW 3-series sedan grey metallic, beige интерьер номер BM 328 Hongwell (Cararama)



BMW 3-series sedan light brown metallic, beige интерьер номер BM 328 Hongwell (Cararama)



BMW 3-series sedan light brown metallic, beige интерьер номер BM 328 Hongwell (Cararama)



BMW 3-series sedan Police France white, beige интерьер номер 78910301 спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)



BMW 3-series sedan
Police France
white, beige интерьер
панель приборов beige
номер T8N19301 спореди
whitesаdа yellow
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series sedan
Police UK
white & navy blue/yellow pattern
sticker, beige интерьер /
баранка black, номер TS2 ZSE
номер TS2 ZSE спореди
whitesаdа yellow
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series sedan
Police Belgium
white, beige интерьер / па-
нель приборов beige / ба-
ранка black, номер TS2
ZSE спореди whitesаdа
yellow, выхлопная труба
silver, Police на крыше
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series sedan
Police Belgium
white, beige интерьер
панель приборов beige
номер TS2 ZSE спореди
whitesаdа yellow
выхлопная труба silver
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series sedan
Police Belgium
white, beige интерьер
номер TS2 ZSE
line orange
Hongweil (Cararama)



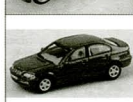
BMW 3-series sedan
Police Holland
white, beige интерьер
номер TS2 ZSE
line orange
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series sedan
Police Netherlands
white, beige интерьер
панель приборов beige
баранка black
line red
номер TS2 ZSE спореди
whitesаdа yellow
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series sedan
Police Netherlands
white, beige интерьер
панель приборов beige
баранка black
номер спореди/сади 85-
EL-DL
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series sedan
red, beige интерьер
номер BM 328
Schuco (Junior Line)



BMW 3-Series Sedan
red, beige интерьер
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series sedan
red metallic, grey интерьер
Realtoy (Yujin Real-X
series-1)

BMW 3-series sedan
white, beige интерьер
номер BM 328
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series sedan
Carabinieri Italy
dark blue, beige интерьер
панель приборов beige
баранка black
номер спореди и сади EI
KJ703
Выхлопная труба silver
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series sedan
Guardia Civil Spain
white and green, beige
интерьер / панель
приборов beige / баранка
black / номер спореди /
сади PGC 0416 N
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series sedan
Guardia Civil Spain
white and green, beige
интерьер / панель
приборов beige / баранка
black / номер спореди /
сади PGC 0713 N
выхлопная труба black
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series sedan
Guardia Civil Spain
white and green, black
интерьер / панель
приборов black / баранка
black
номер спореди/сади
0020 AAA
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series sedan
Guardia Civil Spain
white and green, beige
интерьер
номер 0000 AAA
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series sedan
Germany Polizei
silver metallic, beige
интерьер / панель
приборов beige / баранка
black
номер спореди и сади EI
3349
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series sedan
German Polizei
silver, beige интерьер
номер MD 2633
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series sedan
German Polizei
silver, beige интерьер /
панель приборов grey
номер M32109
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series sedan
Germany Polizei
silver metallic, beige
интерьер
панель приборов beige
баранка black
номер спореди и сади
MD 2633
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series sedan
Germany Polizei
silver metallic, beige
интерьер
панель приборов beige
баранка black
номер спореди и сади EI
3349
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series sedan
Germany Polizei
white, beige интерьер
номер EI 3349
Hongweil (Cararama)

BMW 3-series sedan
Germany Polizei
white, beige интерьер
панель приборов beige
баранка black
номер спореди и сади EI
3349
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series sedan
Polizia
light blue, beige интерьер
панель приборов beige
баранка black
номер спореди и сади
"Polizia" D5127
Выхлопная труба silver
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series sedan
Polizia
light blue, beige интерьер /
панель приборов beige /
баранка black, номер
спореди и сади Polizia
D5127 / "Ambulanza" text
на магните
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series Touring
blue, beige интерьер
колеса M-тире
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series Touring
blue metallic, beige
интерьер
колеса M-тире
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series Touring
black, beige интерьер
номер BM 320
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series Touring
blue metallic, beige
интерьер
номер BM 320
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series Touring
dark blue, beige интерьер
номер BM 320
Hongweil (Cararama)



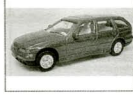
BMW 3-series Touring
dark yellow, beige
интерьер
номер MFU 2503
колеса Old тире
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series Touring
Fire Brigade UK
red, black интерьер
панель приборов black
баранка black
номер спореди S684 PUK
801 на крыше
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series Touring
Fire Brigade UK
red, beige интерьер
панель приборов beige
баранка beige
номер спореди S684 PUK
801 на крыше
Hongweil (Cararama)



BMW 3-series Touring
green, beige интерьер
колеса M-тире
Hongweil (Cararama)

BMW 3-series Touring
green metallic, beige
интерьер
колеса M-тире
Hongweil (Cararama)

БУЛВАР
ТАРАСА
ШЕВЧЕНКА
1

МУЗЕЙ ІСТОРІЇ АВТОМОБІЛІВ У МОДЕЛЯХ



АЛЮНА ЛЬОНОВА
ІНСТИТУТ
КАБІ
ТЕРАПІ
СТОМА



