

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

Автомобильный 6/2008 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



С Новым Годом!

МИР ДЕТСТВА 2008
"С.И.Л." – СДЕЛАНО ВО ФРАНЦИИ
СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ
АВТОМОБИЛИ-САМОСВАЛЫ
ЗАПОРОЖСКИЕ ЯГВ
ПАССАЖИРСКИЕ "ПОЛУТОРКИ"
КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ ФИРМЫ "МАТЧБОКС"
СЕРИЯ "MODEL OF YESTERYEAR"

Дорогие друзья!
Приносим вам свои извинения за качество полиграфии данного номера журнала. Впервые за восемь лет нас так сильно подвела типография (с этой мы работали уже более трёх лет на полном доверии и со 100% предоплатой её услуг). Предъявление претензий ни к чему не привело – нам было сказано, что виноваты обстоятельства, а вернуть деньги и перепечатать тираж не представляется возможным. Больше с этой типографией мы работать не будем.

Ещё раз приносим вам свои извинения и надеемся, что данный инцидент не повлияет на наши с вами взаимоотношения

С уважением и надеждой на дальнейшее сотрудничество

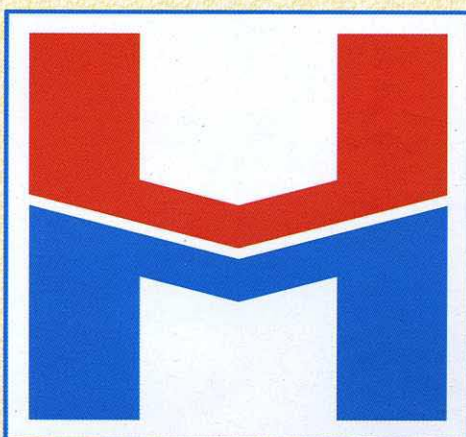
Редакция журнала

VM.M Co. Ltd.

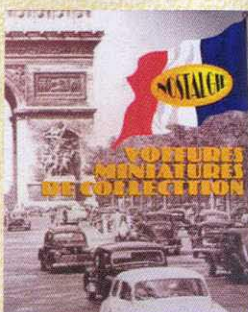
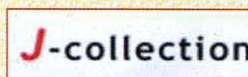
ДИСТРИБЬЮТОР № 1 в РОССИИ



NOREV



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



Premium ClassiXXs



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 6/2008 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор
Александр Шкаев
e-mail: 246S1385@infoline.su
a_shkaev@mail.ru
shkaev@scale43.com

тел.: 8-916-041-36-87

Зам. гл. редактора

Надежда Макогонова

e-mail: makogonova@mtu-net.ru

Редакционный совет:

Александр Говоруха (Николаев)

e-mail: govor1972@ukr.net

Олег Курихин (Москва)

Евгений Прочко (Москва)



Коллективный консультант:

Лидия Кожина

e-mail: kojina@pm.isf.ru

Валентина Аверина

e-mail: averina@polymus.ru

Набор и вёрстка

Любовь Полетаева

Фото

Юрий Мильман, Ольга Шкаева

Издатель

ООО «Благовест-В»

Адрес для переписки:

129347, Москва,

ул. Проходчиков, 4, оф. 131

Шкаеву Александру Вадимовичу

Тел. для справок: 8-916-041-36-87

http://www.RussianScaleModels.com

Журнал зарегистрирован в Государственном

Комитете РФ по печати

Свидетельство ПИ № 77-1671 от 15.02.2000 г.

Редакция не несёт ответственности за содержание

авторских статей и рекламных материалов.

Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авто-

ров статей.

Данное издание не может быть воспроизведено полно-

стью или частично без письменного разрешения изда-

теля. При цитировании ссылка обязательна.

© Автомобильный моделизм, 6(60)

Editorial office:

Moscow, 107120, Russia

Prokhorchikov 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

Моя коллекция, 2
А. Семиков
«Мир Детства 2008», 5
80 лет опыта и качества, 8
А. Говоруха
«С.И.Л.» – сделано во Франции, 11
Д. Лисин
Автомобили 1991 года – Renault Clio, Nissan
Primer и Opel/Vauxhall Calibra, 15
А. Бармасов
Запорожские ЯГи, 18
Зарубежные новинки, 19
Отечественные новинки, 22
Сельскохозяйственные автомобили-самосвалы, 23
А. Колыватов
Пассажиры «полуторки», 29
М. Соколов
Каталог моделей фирмы «Matchbox» серия «Model
of YesterYear», 33
Справочная информация. Fiat в фотографиях и
моделях 35
Конкурс «Модель года», 38
Справочная информация. Каталог моделей в
масштабе 1:72, 39

Дорогие друзья и коллеги!

Заканчивается подписка на первое полугодие и на 2009 год. Подписка осуществляется только через редакцию.

Редакция может гарантировать получение журнала только его подписчикам.

Стоимость подписки мы оставили прежней – 780 руб. за год и 390 руб. за полугодие.

Не забывайте указывать в переводе за что высланы деньги – мы не можем по переводу этого угадать.

С 2009 г. можно выписать и комплект – годовая подписка с диском. Стоимость комплекта 1000 руб. На диске будут находиться следующие материалы в формате PDF: годовой комплект журналов в цвете, каталог моделей, выпущенных в течении года, а так же фотографии автомобилей с выставок, проводимых в Москве. Стоимость диска при отдельном его заказе – 400 руб.

Диск с копией всех ранее выпущенных журналов теперь будет распространяться только по предварительному согласованию с редакцией и по новой стоимости.

Надеемся, что Вы останетесь с нами.

ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» осуществляется *только через редакцию журнала* перечислением почтового перевода в **390 руб.** (за полугодие) или **780/1000 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: Addressee 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 розницу старые и новые номера журнала можно приобрести:

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

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

Санкт-Петербург: Клуб коллекционеров – ул. Римского-Корсакова, д. 53, вход со двора. Масштабные модели – еженедельно по четвергам с 16.00 до 18.00. Ченский Александр Иванович (тел. в указанное время – (812) 714-33-41).

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

Воронеж: хобби-магазин «Масштабные модели» – ул. Вл.Невского, д. 44 (в помещении магазина «Мир дерева)

торговый центр «Электроника», отдел «Автомодель» – ул. Кольцовская, д. 46

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

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

Казань: Интернет-магазины www.ritmonexx.ru; www.1001automodel.ru; www.models-online.ru
Саратов: Интернет-магазины www.ritmonexx.ru; www.1001automodel.ru; www.models-online.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



Здравствуйте! Хочу Вам представиться: Алексей Семиков. Мне 31 год, живу я в Калуге – это в 200 км на юг от Москвы. Работаю инженером-дизайнером на одном из калужских заводов. Женат, имею дочь восьми лет.

Модели автомобилей коллекционирую исключительно в масштабе 1:43. Так уж повелось с «советских» времён, когда других моделей у нас, в общем-то, и не было. Очень расстраиваюсь, когда фирмы, работающие в этом масштабе, его не выдерживают.

Коллекция у меня довольно скромная – около 140 моделей. В неё входят, в основном, модели отечественного производства и изделия широко известных китайских производителей. Особых раритетов в ней нет, да я и не особо за этим гонюсь. Увлечение должно как можно безболезненнее сказываться на благосостоянии семьи.

Основная тема коллекции – «Car of The Century (Автомобиль столетия)» – модели автомобилей, участвовавших в этом международном конкурсе и вошедшие в итоговый список конкурса из 100 машин. Помимо этого списка я коллекционирую модели автомобилей, оставивших заметный след в истории мирового автомобилестроения – в основном классику. Кроме того, из патристических соображений и в продолжение первоначальной коллекции – отечественные модели и римейки. Ну и, наконец, как, наверное, подавляющее большинство из нас, коллекционеров, просто всё, что нравится. Если модель греет душу и радует взгляд, то почему бы ни поставить её к себе на полку.

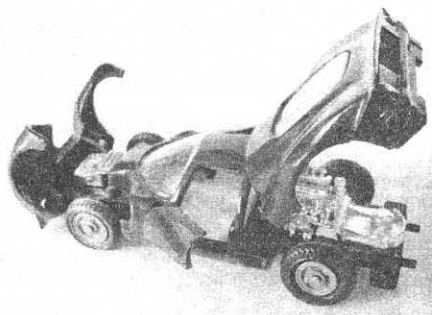
Я коллекционирую «модели АВТОМОБИЛЕЙ», т.е. для меня в первую очередь важен прототип модели и степень соответствия модели прототипу, а потом уже ценность модели и её конструктивные особенности. Стараюсь пополнить коллекцию базовыми версиями моделей автомобилей, всевозможные тамповки и спецраскраски – не люблю. Так уж повелось с детства – они мне мешают нормально воспринимать модель.

Коллекция у меня рассована по «нычкам-коробкам». Всё никак не могу определиться с конструкцией и размерами полки-витрины. Жена выделила мне полку в шкафу, но этого явно мало для размещения коллекции, да и вариант не самый удачный – дверцы не запираются, а юные «махновцы» в гостях у нас бывают достаточно регулярно. По этому на полку пришлось выставить только модели, прочно прикрученные к основаниям и упакованные в коробки. На будущей полке коллекция будет систематизирована. Как сотворю сие чудо – обязательно похваюсь.

Ну а теперь – представляю модели из моей коллекции. Начну с римейков, как с наиболее малочисленной фракции моей коллекции. В моём детстве их практически не было. Единственное, что я помню – это московские Мазерати Мистраль Купе и Автобланки Примула по 3 руб. 50 коп., их пластиковые версии по 1 руб. 70 коп. и кругозоровская серия пластиковых римейков, появившаяся у нас в продаже в конце 1980-х гг. Однажды, в середине 1980-х гг., у друга видел Альфу Ромео Игуану красного цвета, но я тогда подумал, что она импортная и ему эту машинку привезли из-за границы – уж очень она отличалась от отечественных моделей. У другого товарища удалось выменять ленинградские Форд Кортину в «убитом» состоянии и Инноченти Моррис ИМЗ. Остального мы просто тогда не видели. Об обилии выпускавшихся в советские времена моделей-римейков узнал только сейчас из материалов всем известного «РС-форума».

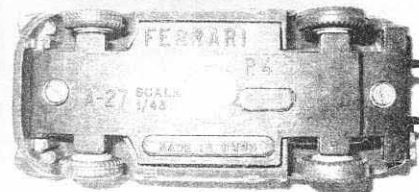
Феррари П4/Ferrari 330P4 1967 (Киев)

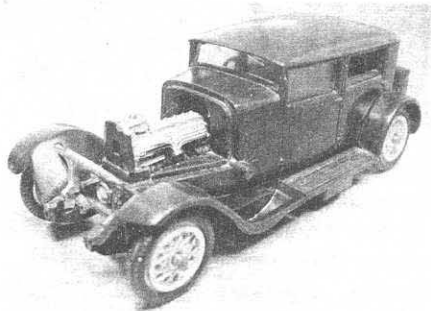
Гонимые автомобили Феррари завораживали меня с детства. Красивые, гармоничные, стремительные, обтекаемые машины, да ещё и красного цвета, не могли не вызывать восторга у ребёнка. Сначала у меня в коллекции марок появилась красивая большая марка какой-то из экзотических стран, на которой была изображена эта машина. Марки были дороги, поэтому продавец разбивал серию, продавая каждую по 50 коп. Я выбрал себе марку с



Феррари. Потом, у отца в гараже, я нашёл старый номер журнала «За рулём», года 1968-го кажется, где была помещена статья об этой машине. Модель поражала меня плавностью своих форм. Кузов возвышается округлостями вокруг колёсных ниш и «притален» в средней части. Также округло выполнена кабина. Очень красивая, гармоничная машина!

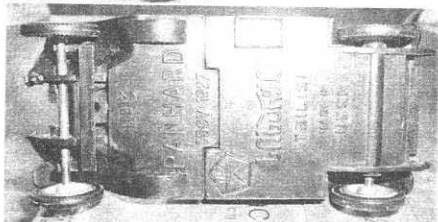
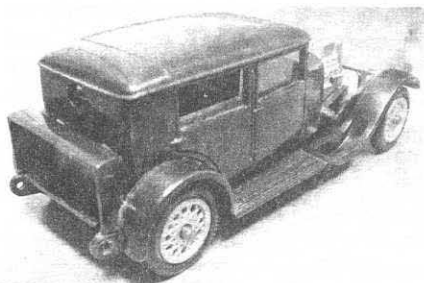
Модель была приобретена недавно на «РС-форуме». Повезло с цветом – именно красный. Модель поразила своим исполнением, особенно с учётом того, что она родилась в конце 1960-х – начале 1970-х годов. У модели открываются всё – огромные капоты, фактически части кузова, спереди и сзади, а также дверцы кабины. На дверцах выполнены сквозные воздухозаборники, очень тонкое литгё. Очень жаль, что при освоении модели «у нас» колёса были заменены унифицированными для всех украинских римейков. Модель здорово теряет в копийности именно из-за колёс. Сначала я хотел было их заменить, даже нашёл подходящего донора – хонгвелловский Рэйндж Ровер, но решил оставить её в первоначальном виде.





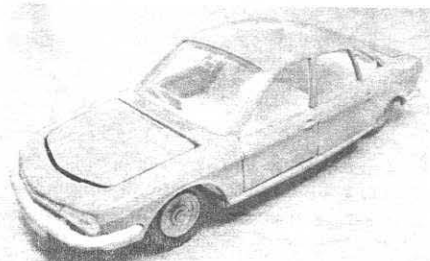
Panhard 35CV 1927 (Тбилиси)

Эта модель была приобретена мною на Интернет аукционе «Молоток.ру» по случаю, за недорого. К сожалению, модель находится в очень плачевном состоянии. Сначала я думал её восстановить, но позже понял, что оригинальных запчастей мне на неё не найти – уж слишком редко она встречается. Позже, когда дойдут руки – попробую доделать её, не навредив модели с помощью самодельных запчастей.



Модель немного разочаровала тем, что выполнена не в 43-м масштабе. Судя по 8-цилиндровому рядному двигателю это должен быть довольно крупный автомобиль. В сегодняшнем своём виде модель напоминает американские «Хот-Роды» 1950-х годов.

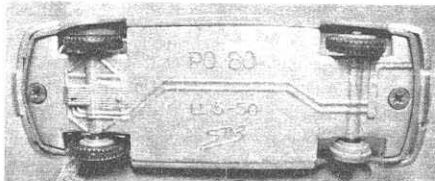
PO 80/NSU Ro 80 (СССР, Запорожский титаномагний комбинат (ЗТМК))



Модель приобретена мною не столько из любви к римейкам, сколько по основной тематике коллекции – «Автомобиль столетия». Этот автомобиль входит в финальную «сотню» конкурса, ведь это первый серийный и самый известный (наряду с «Маздой») автомобиль с роторно-поршневым двигателем. В своё время автомобиль произвёл фурор у автомобильной общности, повлиял на конструкцию и дизайн многих машин, но, в итоге – привёл к краху фирму NSU, которая была поглощена концерном «Фольксваген». Основной причиной



претензий к удачному по конструкции автомобилю был как раз её оригинальный двигатель, прожорливый и недолговечный.



Я долго и пристально приглядывался к версии, которая длительное время продавалась на «Молотке» – уж больно удачно она сделана – колёса как родные и покрашена металликом, но потом подвернулся этот экземпляр – решил взять его – он практически в оригинальном состоянии. Правда на своём жизненном пути модель где-то пообтёрлась – облупилась краска на дверях и потеряна крышка. Думаю, со временем я такую найду – киевская резина не такой раритет. Модель отлита довольно хорошо, форму кузова немного искажает слишком «воздушный» фонарь кабины (крыша с остеклением) – он по пропорциям немного выше, чем у прототипа. В остальной модели хорошо выполнена, особенно если принимать во внимание технологии того времени, когда она создавалась (1970-е годы).

Автоbianки Примула/Autobianchi Primula 1964 (АГЭ-1)



Эта модель сохранилась у меня с детства. Можно сказать – чудом уцелела. Сейчас она стоит на ленинградских колёсах, но родные целы – они стоят на втором, «игровом» – разбитом экземпляре. Родные колёса – тонкие, полностью отлитые из чёрной пластмассы с имитацией 5-лучевых литых дисков. Интересна модель тем, что построена по перспективной в то время переднеприводной компоновке с независимой подвеской всех колёс, да ещё и с новым тогда кузовом «хетчбек». Сейчас эти особенности повсеместно распространены в компактных автомобилях, а тогда, в 1960-х гг., например Рено Р16 за



эти свойства стал в 1965 г. «Автомобилем года».

Модель сделана чуть «пожиже», чем основная масса римейков. Основные претензии к неровно установленным дверям и залитой краской облицовкой радиатора, выполненной единой деталью с передним бампером. Также слишком упрощённым выглядит салон модели – грубо отлиты сиденья и отсутствует панель приборов. Опять же колёса. Родные – слишком тонкие, «велосипедные», ленинградские же как раз пришлись впору.

Matra 530/Matra 530 Vignale 1971 (Крыгзор)



«Matra» – довольно интересная фирма. Аэрокосмический концерн занялся выпуском спортивных автомобилей со стеклопластиковыми кузовами и двигателем, установленным в базе. Весьма передовая конструкция для середины 1960-х годов. Автомобиль этой фирмы «Matra Бонне Джет 5» был подарен в своё время Юрию Гагарину. Модель «530» оснащена красивым кузовом купе итальянской фирмы «Виньяле». Кузов обладает стремительными, динамичными обводами и довольно интересным рисунком профиля.

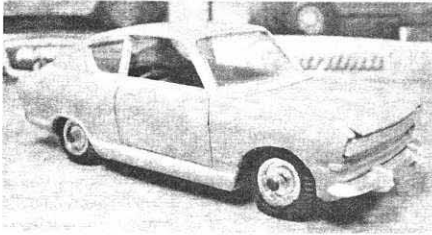


У этой машинки – «пробег» нехилый. Году эдак в 1988–1989-м мне её подарил друг на день рождения. Модель выполнена из пластмассы, поэтому имеет хорошо детализированную отливку – хорошо просматриваются все подштамповки и мелкие надписи-шильдики. У модели открываются дверцы и багажник спереди. Также интересной особенностью модели являются выдвигаемые фары головного света, которые приводятся в действие рычажком снизу. Поскольку в те годы мы о коллекционировании задумывались мало – модель использовалась по прямому назначению – для игры. Конкретно эта модель была своеобразной заменой «восьмёркам–девяткам» из-за своего современного клиновидного кузова. В ходе игр, поломок и многократных разборок она

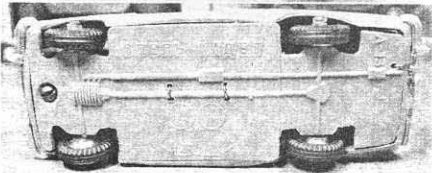
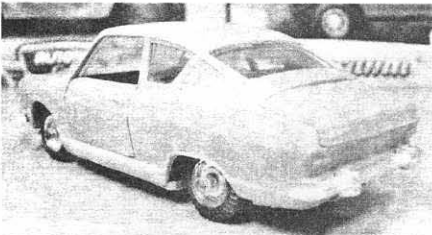


пришла в такое вот состояние. Был демонтирован и утерян двигатель модели. Но она всё равно дорога мне как память – ведь она со мной около 20 лет.

Опель Кадет/Opel Kadett L 1968 (Крутозор)



Типичный легковой семейный автомобиль конца 1960-х годов. Машина классической компоновки, никаких особых технических откровений в автомобилестроение не принесла. Массовая серая рабочая лошадка, хотя и, по-своему, красивая.



Тоже машинка из детства и тоже с «пробегом». Эта модель ещё и не удовлетворяла моим эстетическим представлениям. Поэтому ей были подрезаны передние арки колёс. Если не считать ещё и повреждённого крепления капота – можно считать, что модель неплохо сохранилась.

Мазерати Мистраль Купе/Maserati Mistral 3700 Coupe 1965 (АТЭ-1)



Очень красивое купе – элегантное, стремительное и мощное. Особенно я оценил это, когда познакомился с фотографиями прототипа. Очень красивая машина! Она какая-то вся лёгкая и ажурная что ли. Мною, во всяком случае, именно так и воспринимается.



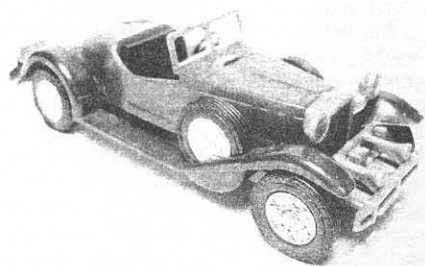
С такой моделью у меня связана история из детства. Когда мне было лет пять, врачи постановили, что мне нужно удалить «аденоиды» (сло-



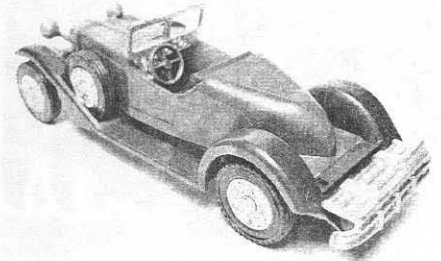
во-то какое – я до сих пор не знаю, что это такое). Дальше в моей памяти остались кадры про пытки в Гестапо. Меня привязали ремнями к кожаному креслу, засунули в нос какой-то проволочный крюк и дёрнули. Подставили тазик, куда сливалась кровь... Было не столько больно, сколько страшно. Зато после операции полагалось часа два пролежать на койке в палате. И в качестве моральной компенсации за причинённые переживания, мама мне выгостила заранее купленную модельку – Мазерати. Она была зелёная, блестящая, на красивых спицованных колёсах. У неё открывались дверцы и капот, под которым стоял двигатель. Для пятилетнего малыша это довольно интересно. Ещё мне нравилось рассматривать салон через стекло крышки багажника. Но всё это длилось недолго. В ближайший понедельник я взял с собой модельку в детский сад. И стоило же кому-то из друзей заявить: «А у твоей машинки шины не снимаются!». Тут же утверждение было опровергнуто – шина снята. А при попытке одеть её обратно, спицы колеса не выдержали, и оно было успешно сломано. Дальнейшую судьбу этой модели я уже не помню, скорее всего, она была либо потеряна, либо поменяна на что-то...

Представленная здесь модель была куплена для меня товарищем в Москве весной этого года. Я был очень удивлён, когда узнал, что она до сих пор продаётся, ведь производство этой модели свёрнуто несколько лет назад. Качество, конечно – ужасное. На крыше видны следы зачистки «на ленте». Заусенцы, облой – износ форм, заверное, критический. Зазоры между дверцами и кузовом – аж светятся. На «советских» моделях я такого не припомню. Пластик, использованный в модели не очень высокого качества. Покраска, вроде, нормальная, но она открывает взору все «нюансы» зачистки кузова, да и цвет непривычный – чёрный. Но когда-нибудь я обязательно приобрету себе экземпляр из 1980-х – ту «Мазерати», из детства.

Stutz DV32 1931 (Северодонец)

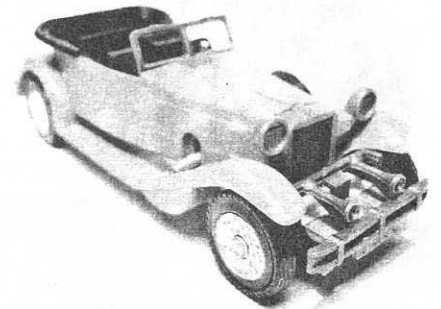


Так же машинка из детства. Появилась у меня в конце 1980-х – начале 1990-х гг. – я сейчас уже точно и не помню. У машин 1930-х годов своя эстетика. благородные обводы кузова с длинным капотом, отдельно стоящие крылья колёс, подножки, фары, бампера, сигналы – всё это можно было не только посмотреть на картинках, но и, что называется, пощупать на модели. А у этой модели ещё и кузов типа «Боттеил» с аэродинамическим плавным закруглённым багажником. Красивая машина!

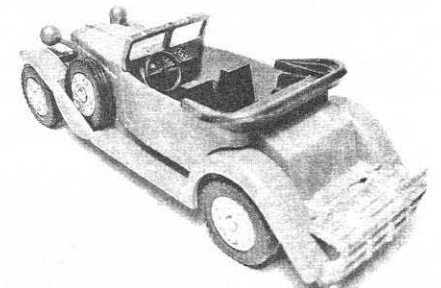


Модель, как позже выяснилось, является римейком Ступца от «Матчбокс». Римейк, к сожалению, не самый подробный – модель лишилась оригинальных спицованных колёс и детализации поверхности кузова. Это, правда, вполне объясняется её игровым предназначением. По этому назначению она в первое время и использовалась. Машинка оказалась достаточно прочной и неплохо перенесла все тяготы детских дорог. Позже она долгие годы стояла в шкафу у родителей, пока до неё не добрались мои маленькая дочка и племянник. В итоге у модели была отколота часть заднего крыла.

Stutz 8 DV32 1933 (Северодонец)



Всё сказанное выше о предыдущем Ступце можно повторить и об этой модели. Тот же длинный капот, низкий силуэт, плавные обводы крыльев, тесный салон. Элегантная машина – собирательный образ подобных автомобилей 1930-х годов.



Эта модель была подарена мне сестрой в начале 1990-х гг. Её я пытался доводить под свои эстетические представления об автомобилях 1930-х гг., эталоном которых для меня являлся в ту пору Мерседес Бенц 500/540К. Я пытался чуть наклонить податливую пластиковую рамку лобового стекла. Потом меня не очень устраивала форма сложенного тента, я демонтировал его и установил выкроенный из бумаги и склеенный мною подтянутый тент. По моему мнению – довольно неплохо получилось. Машинка неплохо сохранилась, пока до неё не добрались «малолетние махновцы». У этой модели также отколот кусок крыла, на этот раз – переднего, и запласку пришлось пустить в ход – заменить сломанное колесо. Пострадал и мой самодельный тент, он полностью смялся и порвался. Хорошо, что сохранилась родная деталь – я её установил на место.

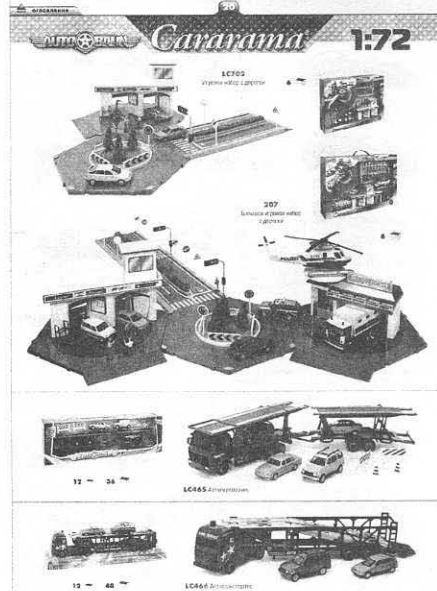
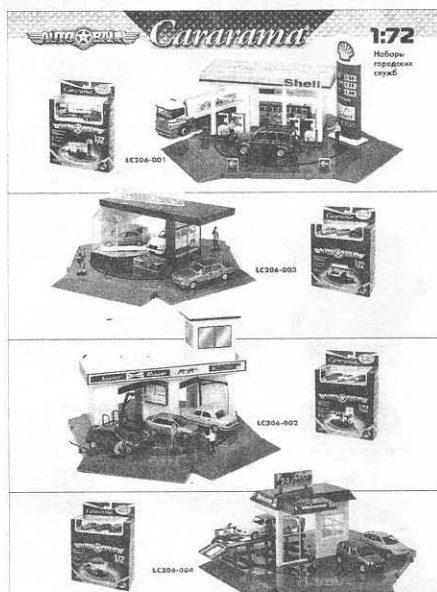
«МИР ДЕТСТВА»

В Москве в выставочном центре на Красной Пресне с 28 по 31 октября прошла очередная XIV выставка «Мир Детства».

По интересующей нас всех тематике нового в масштабе 1:43 практически ничего не было. Единственно в чем у нас закрались подозрения, так это в выпущенной игрушке КамАЗ-4310 с высокой спальной кабиной. Она была представлена в трёх вариантах на стенде фирмы «Симбат Тойз» и как нас заверили, будут выпускаться по её инициативе. К сожалению, сфотографировать КамАЗ нам не разрешили, но зато дали поддержать в руках. Игрушка пластмассовая, включая раму и весьма примитивный макет двигателя, находящийся под откидывающейся кабиной. Сама кабина — металлическая. На наш взгляд она соответствует 43 масштабу, что, впрочем, требует проверки. Так же на стенде «Симбат Тойз» были представлены два «Урала» (бортовой и «Град») явно меньших по размеру, чем 1:43.

С моделями в масштабе 1:43 на выставке был представлен всего один экспонат — магазин из Саратова. На его стенде были выставлены модели «Агата», «Компаньона», Саратовской лаборатории минимodelей и еще несколько разнообразных конверсий на базе моделей «Эленона». Как объяснили представители фирмы, все эти модели можно приобрести у них в магазине не только в розницу, но и оптом.

Порадовала московская фирма «Бауэр». Жаль только, что не в нашем масштабе. На её стенде было выставлено четыре модели УАЗов в масштабе 1:24, которые должны появиться в продаже после нового года. Так же нам сообщили, что долгожданные «Соболи» (1:50) уже привезены и уже поступили в продажу, так же как и ЗИЛы. Пло-

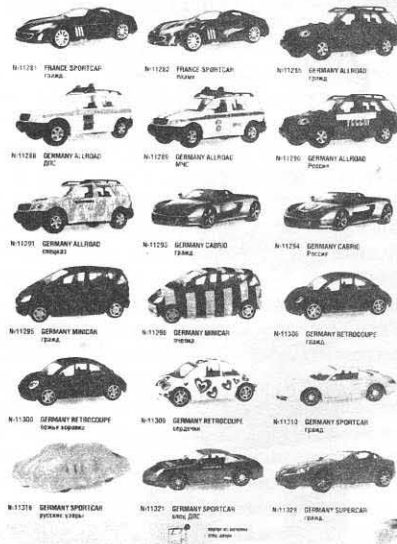


хо, что они изготовлены не в 43 масштабе. Фрагменты каталога на 2009 г. вы можете увидеть на иллюстрациях.

На стенде московской «Премьер игрушки» тоже не обошлось без новинок. Хотя некоторые из них и вызывают некоторую растерянность. Выпущен ВАЗ-2111 (жаль не 1:43) в большом количестве раскрасок. Появились в каталоге 2009 г. новые модели зарубежных легковых автомобилей. Ну и то, что вызвало у нас недоумение. В новой серии «Специальная коллекция» будет выпущено более сотни копий иностранных автомобилей в разнообразной окраске, в т.ч. Ламборджини «Московская милиция», Мицубиси Лансер «Пожарная охрана», Крайслер 300С «ОМОН» и «Прокуратура». Правда, ни один из этих автомобилей не назван своим именем. Названия заменены на нейтральные: «USA Monster», «USA retrocar», «Japan Supercar», «Bavaria allroad» и тому подобное. Хотя, как ни странно, эти игрушки привлекут внимание и коллекционеров.

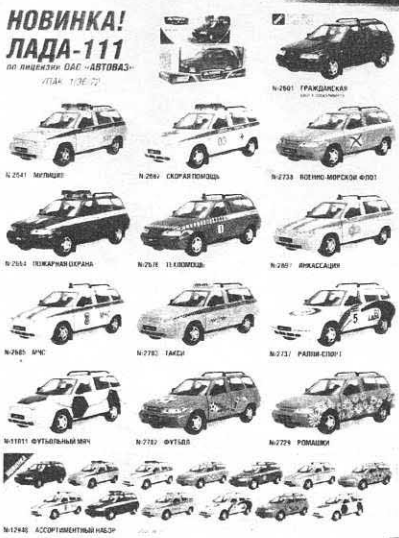
Вот, пожалуй, и всё, что нам удалось увидеть на этой выставке. Смотрите фотографии и ждите в продаже в своих городах.

МАСШТАБ 1:43 УПАК. 1:36-144
АUTOTIME
Collective
НОВИНКА! УНИКАЛЬНАЯ КОЛЛЕКЦИЯ!



МАСШТАБ 1:34-39 РУССКАЯ СЕРИЯ
АUTOTIME
Collective

НОВИНКА!
ЛАДА-111
из линейки «ОАБ - АВТОВАЗ»
УПАК. 1:36-72



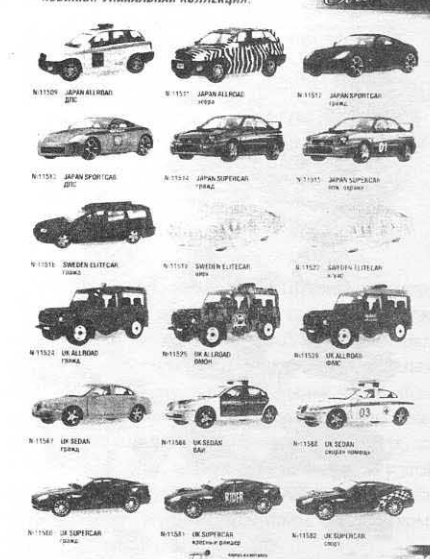
АUTOTIME
Collective
МАСШТАБ 1:43 УПАК. 1:36-144
НОВИНКА! УНИКАЛЬНАЯ КОЛЛЕКЦИЯ!



АUTOTIME
Collective
МАСШТАБ 1:43 УПАК. 1:36-144
НОВИНКА! УНИКАЛЬНАЯ КОЛЛЕКЦИЯ!



МАСШТАБ 1:43 УПАК. 1:36-144
АUTOTIME
Collective
НОВИНКА! УНИКАЛЬНАЯ КОЛЛЕКЦИЯ!



80 ЛЕТ ОПЫТА И КАЧЕСТВА



Александр ГОВОРУХА,
Фото автора
г. Николаев, Украина

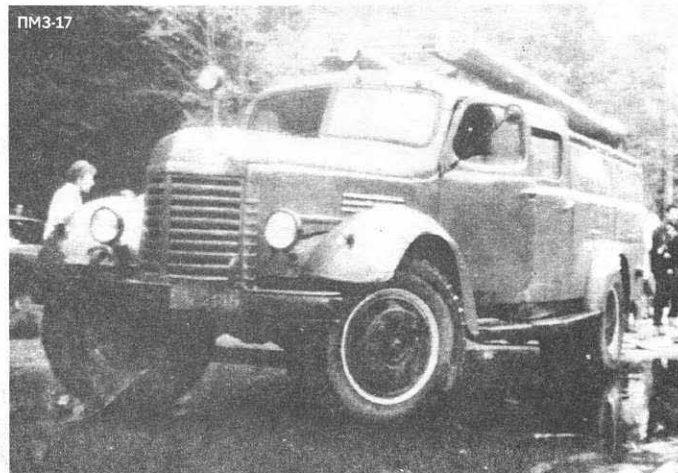
на боевого отделения — трёхместная для автоцистерны и шестиместная для автонасоса. По сравнению с ПМЗ-9 и ПМЗ-10 конструкция замков дверей кузова предупреждает возможность их самооткрывания. ПМЗ-9М по устройству и тактико-техническим данным почти не отличается от ПМЗ-9.

Кроме автоцистерн и автонасосов многие пожарные части нуждались в специализированной технике. Так, например, специально для тушения пожаров на аэродромах в 1952 г. началось серийное производство пожарного автомобиля аэродромной службы на шасси автомобиля повышенной проходимости ЗИС-151. Но более известен этот автомобиль под названием ПМЗ-15. Эта машина имела углекислотную установку из восьми 50-литровых баллонов.

Первая пожарная автоцистерна повышенной проходимости ПМЗ-13 на базе ЗИС-151 была создана в 1954 г. Кузов ПМЗ-13 устроен также как кузов ПМЗ-9М, с той лишь разницей, что между тумбами на кузове ПМЗ-13 установлена цистерна большего объёма, а внутри неё бак для пенообразования, как на ПМЗ-9М (ёмкость цистерны 2000 л, пенобак — 135 л).

В 1955 г. на смену ПМЗ-9М и ПМЗ-10М пришли ПМЗ-17 и ПМЗ-18 (соответственно), которые имели лучшее тактико-техническое вооружение. На автомо-

ПМЗ-13(151)



ПМЗ-27(157): Харьков



ПМЗ-3, Челябинск



ПМЗ-9

Прилуцкий завод противопожарного оборудования (самый крупный производитель пожарной техники в бывшем СССР) и сейчас является основным поставщиком пожарных автомобилей не только по Украине, но и в другие страны СНГ. Завод находится на севере Украины в пгт Ладан Черниговской области. За время своего существования предприятием было выпущено более 100 моделей пожарной техники. Основными базовыми шасси были автомобили завода им. Лихачева, но в последнее время выпускается большая гамма техники на шасси автомобилей КамАЗ.

Завод был основан 6 сентября 1928 г. В первые годы на предприятии производили мебель, рукомытники, фонари, спортивный инвентарь и огнетушители. А производственные мощности представляли собой мелкие разрозненные столярные и жестяные мастерские. Во время войны завод был эвакуирован на Урал. И только по возвращению домой после войны предприятие приступило к производству колёсной пожарной техники. В 1947 г. был выпущен первый пожарный автомобиль-автонасос ПМЗ-3 на шасси 1,5-тонного грузовика ГАЗ-АА. Конструкция автомобиля была очень проста в изготовлении. Насос устанавливали на переднем бампере автомобиля с приводом через храповик ручной рукоятки.

С появлением ЗИС-150 завод приступил к производству новых пожарных автомобилей — автоцистерны ПМЗ-9 и автонасоса ПМЗ-10. Это были современного типа пожарные машины с пассажирскими кабинами для бойцов, закрытым кузовом для технического вооружения, задним расположением насоса производительностью 25 л/с и другими усовершенствованиями. Несмотря на огромное количество достоинств, пожарные автомобили с закрытыми кузовами на шасси ЗИС-150 имели один существенный недостаток. Во время работы двигателя машины на центробежный насос (особенно в летнее время), он часто перегревался и выходил из строя. А пока на заводе решали, как этого избежать, в пожарных частях нашли простой выход из сложившейся ситуации. На автомобилях вырезали облицовку радиатор с горизонтальными прорезями и устанавливали аналогичную от ЗИС-151, тем самым увеличивая проходное сечение для воздушного потока. Впоследствии на автомобилях появилась дополнительная система охлаждения.

В 1951 г. в Прилуках было создано специализированное конструкторское бюро пожарных машин ОКБ-8. Коллектив бюро разработал и внедрил в серийное производство целый ряд пожарных автомобилей. Первыми из них были модернизированные автоцистерна ПМЗ-9М и автонасос ПМЗ-10М. Обе модели во многом унифицированы между собой. Кабина водителя — заводская, на три места. Каби-

биях был установлен насос заднего расположения ПН-30. Его производительность была повышена до 30 л/с. До конца 1959 г. эти автомобили собирали на шасси ЗИС-150, а затем с появлением ЗИЛ-164 изменилось и базовое шасси.

В 1956 г. парк советских пожарных автомобилей пополнился машиной химического пенного тушения ПМЗ-16. Это автомобиль на шасси ЗИС-151 предназначался для тушения нефтебаз и нефтехранилищ. Ёмкость бункера для пенопорошка составляла 2450 кг. ПМЗ-16 состоял из заводской трёхместной кабины водителя и коробчатого кузова, в середине которого находился бункер. В заднем отсеке кузова располагался насос ПН-25. Любопытной деталью было наличие двух одноместных кабинок для боевого расчёта в задней части кузова. Сверху на кузове находились металлические пеналы для рукавов и пеноподъёмники. В литературе встречается и другое название этого автомобиля — АХП-2,4 модель 16.

Ещё одним направлением в создании специализированной пожарной техники стало создание на шасси ЗИС-151 рукавного автомобиля ПРМ-43. Металлический кузов машины для удобства размещения рукавов разделен трубчатыми стойками на 12 отсеков, которые со стороны заднего борта закрыты дверцами-щитами. Посередине между отсеками сделан проход, представляющий собой узкий коридор вдоль всего кузова, закрывающийся глухой двухстворчатой дверцей. В кузове имелся телефон для связи с водителем, а также звуковая и световая сигнализация.

В 1958 г. завод начал переход на выпуск машин с цельнометаллическими кузовами. Опытный образец такой машины ПМЗ-27 на шасси ЗИС-151 был изготовлен и испытан в начале года. На прототипе дверь боевого расчёта была точно такой же, как и у кабины водителя. Впоследствии при серийном выпуске конфигурация дверей кабины боевого расчёта изменилась.

В 1962 г. начато производство пожарного автонасоса ПМЗ-52, конструкция кабины и кузова которого во многом унифицированы с ПМЗ-53. По внешнему виду автонасос почти не отличается от ПМЗ-18. На ПМЗ-52 иначе устроены левый пенал в который можно укладывать всасывающий рукав с присоединённой к нему сеткой.

В 1962 г. на шасси ЗИЛ-157К был организован выпуск автомобиля аэродромной службы модели ПМЗ-56А. Новая машина существенно отличалась от ПМЗ-15. На автомобиле впервые применено тушение водобромэтиловой эмульсией и смесью бромэтила с бромистым метилом. Автомобиль ПМЗ-56А оборудован электроподогревателем воды и электрическим подогревателем кабины, которые применялись при дежурстве автомобиля на старте. Ёмкость цистерны для воды 2100 л., бака для пенообразователя — 150 л. В заднем отсеке был установлен насос ПН-30КФ. Машина выпускалась до 1971 г.

В 1964 г. была выпущена первая партия пожарных автоцистерн ПМЗ-42 для северных районов на шасси ЗИЛ-157К. По сравнению с обычными автоцистернами на ПМЗ-42 установлены: отопитель ОВ-65 для обогрева кабины и насосного отделения, утеплённый водобак с обогревом воды выхлопными газами, отопители для соединений всасывающих рукавов и аккумуляторной батареи.

В 1965 г. была освоена базовая автоцистерна ПМЗ-63 на шасси ЗИЛ-130. Это был первенец нового семейства пожарных автомобилей с унифицированными кабинами, модификация которого выпускаются и по сей день. За исключением базового шасси автомобиль имел много общего с такими пожарными автоцистернами, как ПМЗ-53 и

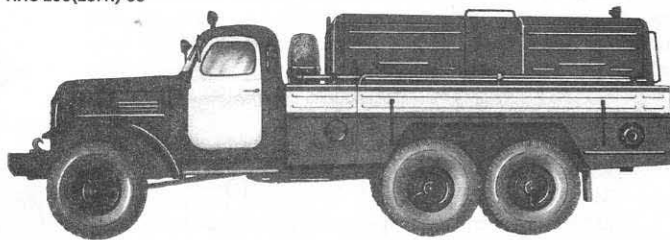
ПМЗ-27. Насосная установка, водопенные коммуникации, конструкции цистерны и другие системы автоцистерны весьма сходны с такими же узлами и системами других пожарных автомобилей.

Наряду с подготовкой к производству автоцистерны ПМЗ-63 началось освоение автонасоса ПМЗ-64. Автонасос имел более удлинённую кабину боевого расчёта на 8 чел. Чтобы вписаться в габариты базового ЗИЛ-130 кузов автонасоса был укорочен. На ПМЗ-64 устанавливался насос производительностью 30 л/с.

ПНС-100(157)-66 представляет собой передвижной насосный агрегат, собранный на шасси ЗИЛ-157К и выпускаемый с конца 1965 г. Для удобства размещения специальных агрегатов насосной станции на шасси автомобиля установлена специальная закрытая, цельнометаллическая будка. Она была оборудована вентиляцией, отоплением и обогревом ветрового стекла. Кузов ПНС-100 жёсткий, закрытый. Металлический капот предназначался для предохранения насосного агрегата и комплектующего оборудования от атмосферных осадков и пыли.

Большая работа в 1966 г. была проведена по модернизации серийных автомобилей, таких как пожарная рукавная машина ПРМ-43. В процессе эксплуатации некоторые узлы и детали автомобиля подвергались нареканию со стороны пожарных частей, и заводом была разработана новая конструкция кузова, который стали устанавливать на ЗИЛ-157К. Автомобиль получил имя АР-2 модель 121 и предназначался для доставки пожарных рукавов, прокладки их в линии и механизированной намотки рукавов в скатки после окончания пожаротушения. В 1967 г. прошедшие испытания ПМЗ-63 и ПМЗ-64 подверглись модернизации и были

ПНС-100(157К)-66



АН-30(130)-64А



АС-40(130)-63А, Николаев



АНР-40(130)-127А

запущены в серию под индексами ПМЗ-63А и ПМЗ-64А. Внешне эти автомобили отличались от своих предшественников трапециевидной формой ниш под задние колёса. На них были установлены насосы ПН-30КФ.

На смену пожарным автомобилям, созданным на базе ЗИЛ-157К на заводе в

1969 г. было подготовлено производство и освоен серийный выпуск пожарной техники на шасси ЗИЛ-131. Конструкция кабины и кузова этих автомобилей были во многом унифицированы с ПМЗ-63А. Автоцистерна получила индекс ПМЗ-137, автомобиль для северных районов — ПМЗ-138 и аэродромный автомобиль — ПМЗ-139. Эти машины комплектовались насосами ПН-40.

В этот же период на заводе приступили к испытаниям рукавного автомобиля АР-2 и пожарной насосной станции ПНС-110 на шасси ЗИЛ-131.

В 1969 г. завод выпустил пожарный аэродромный автомобиль АА-40(131)-139 и передвижную насосную станцию ПНС-110(131)-131. Аэродромный автомобиль предназначался для несения пожарно-спасательной службы непосредственно на стартовой полосе аэродромов, тушения пожаров на самолете и проведения работ по эвакуации членов экипажа и пассажиров самолёта, потерпевшего аварию, служил для доставки к месту аварии боевого расчёта, пожарного оборудования, воды, пенообразователя и бромэтилового состава. Конструкция автомобиля во многом унифицирована с АЦ-40 модели 137. Выпуск его продолжался вплоть до 1987 г.

Передвижная насосная станция ПНС-110 являлась дальнейшим развитием ПНС-100(157К). Конструкция кузова во многом похожа на своего предшественника. Автомобиль снабжался насосом производительностью 110 л/с и автономным двигателем, приводящим в работу насос. Органы управления насосом находились в задней части кузова, доступ к ним осуществлялся через заднюю дверь, имеющую смотровое окно и открывающуюся вверх.

В 1972 г. на смену устаревшей конструкции рукавного автомобиля выпущен АР-2(131)-133. Очертания автомобиля остались прежними: кабина и коробчатый кузов. Но впереди кузова над кабиной появился лафетный ствол.

Новый порошковый автомобиль АП-2(130)-148 предназначался для тушения пожаров, где применение воды малоэффективно. Запаса вывозимого огнетушительного порошкового состава 2750 кг достаточно для работы лафетным стволом в течение 2—3 мин или для работы ручными стволами в течение 20—30 мин. Выпуск машины начат с 1972 г.

Аэропорты страны нуждались в более тяжёлой пожарной технике способной доставлять к очагу пожара огромное количество воды и пенообразователя.

Для такого автомобиля завод использовал базовое шасси МАЗ-543, грузоподъёмностью 20 т. В результате получился самый большой в стране пожарный автомобиль. На аэродромном автомобиле АА-60(543)-160 установлена цистерна для доставки к месту пожара 11000 л воды

АЦ-40(131)-137



АР-2(131)-133. Харьков

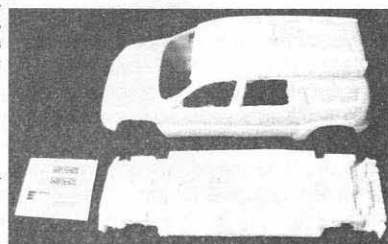
и бак для пенообразователя объёмом 800 л. Наличие запаса воды, пенообразователя, составов на основе галоидированных углеводородов, стационарного ствола, бензомоторной дисковой пилы и другого пожарного оборудования делал автомобиль широкоуниверсальным и позволял успешно тушить пожары самолётов и аэродромных сооружений, проводить аварийно-спасательные работы. Выпуск АА-60 был начат в 1973 г.

МОДЕЛИСТАМ НА ЗАМЕТКУ

Коллеги!

Настоящим хотим сообщить вам, что мастерская «Данмодель» выпустила свой пятый и последний трансКИТ — модель инкассаторского броневедомола Лаура-1905 на базе Chevrolet Niva. На этом мы прекращаем изготовление нынешних «КИТов» и больше не будем приступать к новым разработкам. О наличии остатков «КИТов» можно узнать по: danmodel@rambler.ru.

Тираж изготовленных «КИТов»:
 ВА3-2335 пикап (дан-1) - 40 экз.
 ВА3-2723 фургон (дан-2) - 40 экз.
 ВА3-2123 ралли (дан-3) - 25 экз.
 ВА3-2723 пассажирский фургон (дан-4) - 25 экз.
 Лаура-1905 (дан-5) - 25 экз.



danmodel@rambler.ru



ПНС-110(131)-131. Чернигов

АА-60(7310)-160.01



«С.И.Ж.»

СДЕЛАНО ВО ФРАНЦИИ

Дмитрий ЛИСИН
lischita@mail.ru

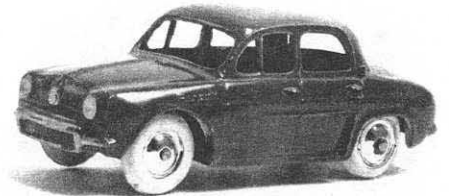


AMI 6

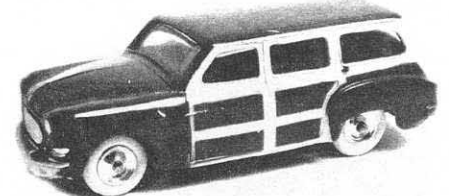
3-6

*les
plus finies
des
miniatures*

Обложка каталога
CIJ Europarc



Renault Dauphine



Renault Fregate Breack



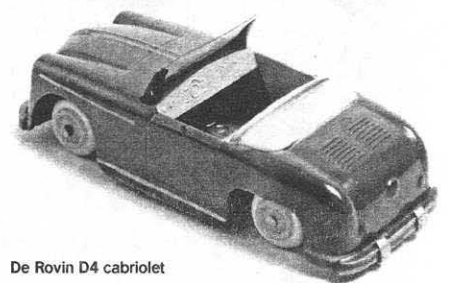
Renault 120 (1:87)



Panhard Dyna Z



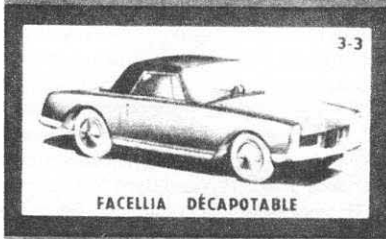
Chrysler Windsor



De Rovin D4 cabriolet



Mercedes-Benz 220



FACELLIA DÉCAPOTABLE

3-3

*de la
compagnie
industrielle
du jouet*



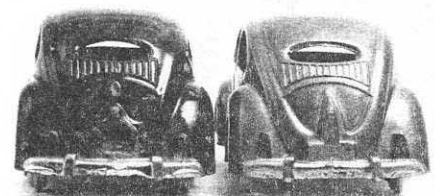
Renault Dauphinoise Breack



Panhard Dyna Junior



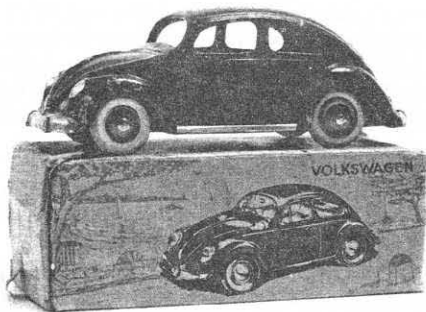
Plymouth Belvedere



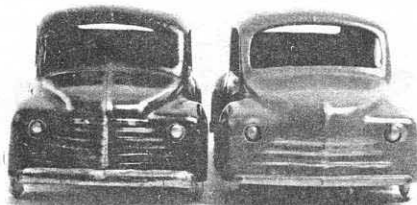
Volkswagen 1200 первой (слева) и второй серий

История производства моделей автомобилей во Франции очень давняя и интересная. Началась она в 20-е годы XX в. благодаря таким компаниям как «A.R.» (производила копии автомобилей Peugeot), «C.D.» (специализировалась на моделях Renault) и «Citroen» (производила копии своих собственных автомобилей). Первые копии автомобилей отливали из свинца или подобного ему мягкого сплава, этот период был коротким, т.к. очень скоро появилась возможность делать миниатюры из пластика. Использование пластика многих раздражало, но, например, компания «Citroen» стала использовать его очень широко, понимая, что она приобретает определённое преимущество перед конкурентами, а именно снижает себестоимость своей продукции, т.к. исходный материал был дешевле любого металлического сплава. И это было серьёзным преимуществом, тем более что масштабные модели в то время не выпускались миллионными тиражами и продавались, в отличие от продукции современных фирм, как игрушки, а не как предметы коллекционирования. А раз основные потребители были дети, то многие понимали, что какой материал не используй — металлический сплав или пластик — вряд ли он убержёт маленький авто-

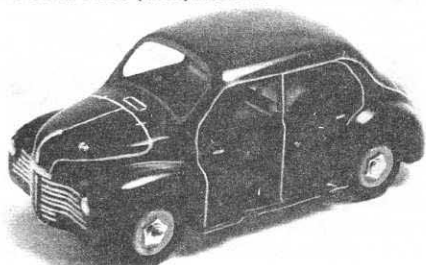
* Я прошу прощения, что не могу расшифровать названия французских фирм «C.D.», «A.R.», «J.R.D.», «P.R.», которые встречаются в этом материале. Основная причина в отсутствии правдоподобных данных, а путать коллег домыслами или версиями у меня нет желания. Если кто-то сможет дать однозначные расшифровки этих модельных компании Франции, я буду очень рад. Пишите либо на мой e-mail либо в редакцию.



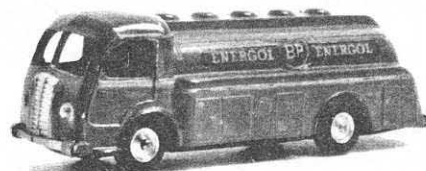
Volkswagen 1200



Renault 4CV 1949 (слева) и 1956 гг.



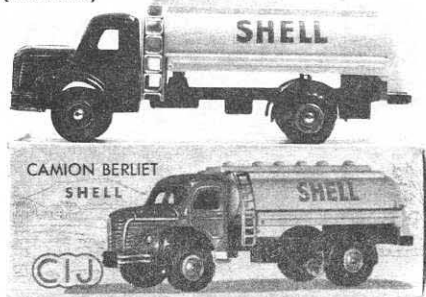
Renault 4CV 1949-го г. с заводным механизмом, возрожденная Norev (1:24)



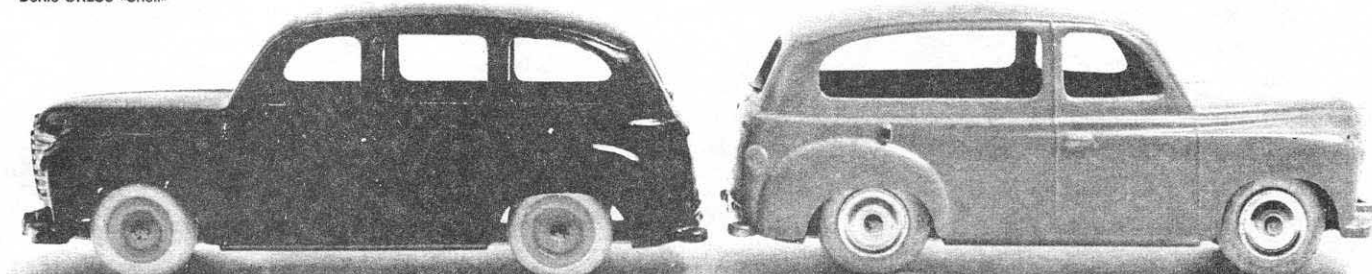
Panhard Movic «BP Emergol» (1987)



Renault Fregate (1953, слева) и Renault Fregate Amiral (1955? 1:50)



Berliet GRL80 «Shell»



Renault Prairie (слева) и Renault Colorale

мобильчик от яростной игры с ним, но если он будет дешевле, значит, будет лучше сбыт. Господин Ситроен говорил: «То, что я теряю при продаже своих автомобилей, я возвращаю, продавая игрушки!» и «Сегодня они играют маленькими Citroen, а завтра пересядут в большие!».

Но, как известно, прогресс не остановить. Так же случилось и во Франции. Две известные до войны своими пластиковыми миниатюрами модельные фирмы «С.I.J.» и «J.R.D.» после войны освоили производство моделей методом штамповки из более твердых сплавов. Копии стали более правдоподобными, крепкими, а цена при этом значительно не изменилась. По проторенному фирмами «С.I.J.» и «J.R.D.» пути пошли компании «Solido» и французский филиал «Dinky Toys». Именно благодаря применению новой технологии эти известные компании долгое время лидировали в отрасли производства уже к тому времени масштабных моделей автомобилей. Первые имена «A.R.», «C.D.» и «Citroen» уже давно сошли со сцены, но именно они дали толчок к производству масштабных моделей во Франции, именно благодаря им появилась и компания «С.I.J.» о которой мне и хочется рассказать.

Аббревиатура «С.I.J.» означает «Compagnie Industrielle du Jouet», что в переводе с французского звучит как «Общество по производству игрушек». Компания была создана господином Migault S.A. в 1928 г. для производства жестяных игрушек. В 1933 г. к ассортиментному ряду предприятия была добавлена серия моделей автомобилей в масштабе 1:43. Некоторые из них были сделаны полностью из пластика, а некоторые, чаще всего копии грузовиков, комплектовались жестяной ходовой частью с цельнолитыми колёсами или комбинацией цельнолитого колёсного диска с резиновыми покрышками чёрного или белого цветов. Оси и колёсные диски у первых моделей были очень хрупкими и непрочными. Первыми в этой серии были выпущены копии автомобилей Citroen. Известно также, что в 1938 г. компания «С.I.J.» выпустила, по крайней мере, одну модель по технологии литья из мягкого сплава в масштабе 1:43. Это была копия автомобиля Renault Vivagrاند Sport coupe. После Второй Мировой Войны производство жестяных игрушек было продолжено, но серия копий в малых масштабах, производилась уже методом

штамповки из более твердых сплавов, что гораздо более подходило к производству такого вида продукции.

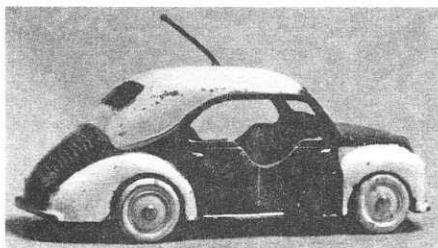
Первыми были созданы модели легковых автомобилей и автомобилей специального назначения французских автопроизводителей. Все они имели масштаб 1:43.

Масштаб же грузовых автомобилей был меньше, где-то между 1:87 и 1:60. Продукция компании «С.I.J.» не была так широко известна, как, например, продукция французского филиала «Dinky Toys», но все её модели очень интересны и могут быть предметом гордости любого коллекционера, который имеет их в своей коллекции. Чего только стоит копия автомобиля особого сопровождения, который перевозил составные элементы реактора «Marcoule» при создании первой французской атомной электростанции. В 1950-е гг. небольшая часть миниатюрных автомобилей стала выпускаться с заводным механизмом, который заводился небольшим металлическим ключиком.

Среди копий автомобилей Renault в масштабе 1:43 от компании «С.I.J.» можно увидеть копии Renault 4CV 1949 и 1954 гг. выпуска. У моделей были различные решётки радиатора: первая серия имела шесть небольших линий, вторая три. Также были выпущены Renault Fregate (1953) (копии первых Fregate были несколько в меньшем масштабе, чем 1:43), Renault Amiral (1955), Renault Grand Pavois (1958), Renault Manoir (1959), Renault Prairie, Renault Dauphine и прекрасная копия реактивного автомобиля Renault Etoile Filante. Копии выше перечисленных автомобилей не только в то время, а и много позже никто другой не выпускал, поэтому они были и остаются очень привлекательными для многих коллекционеров. Помимо копий автомобилей компании Renault, специалисты «С.I.J.» освоили производство масштабных моделей Panhard. Увидели свет Panhard Dyna Junior, Panhard Dyna X и Panhard Dyna Z. Из модельного ряда компании Peugeot в масштабе 1:43 был выпущена только Peugeot 403 универсал, зато в трёх цветовых гаммах: гражданский, полицейский и скорая помощь. Равный интерес вызывают также копии автомобилей Rovin (1953) Renault Alpine A106 (1955), масштабные копии полицейских автомобилей, которые выпускались на базе Renault 4CV, Renault



Panhard Dyna X простая (слева) и с заводным механизмом



Renault 4CV Police



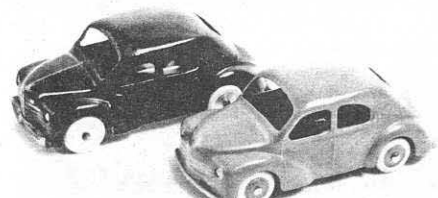
Renault Dauphinoise Police



Renault 1000kg «Shell»



Facel Vega



Renault 4CV 1949 (слева) и 1956 гг.



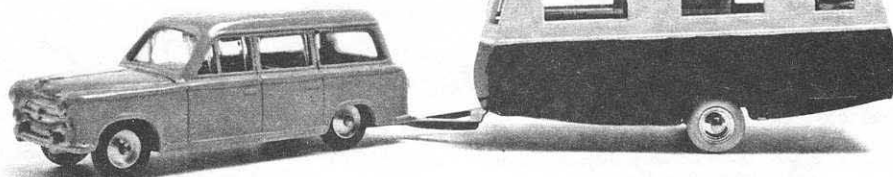
Renault Alpine A106



Saviem JL20

Dauphine, Simca 100, Renault Fregate (с разными типами кузовов). Помимо полицейских модификаций были автомобили Жандармерии (Renault Fregate, Renault 1000kg и Renault Dauphine), скорой помощи (Renault Fregate, Renault 1000kg, Citroen ID 19), такси (Panhard Dyna Z и Renault Dauphine). Помимо копий автомобилей специалисты компании «С.И.Ж.» выпускали копии самолётов, грузовиков и автобусов (примерно в масштабе 1:100), тракторов и сельскохозяйственной техники. Большая часть масштабных моделей ав-

Peugeot 403 + прицеп-дача



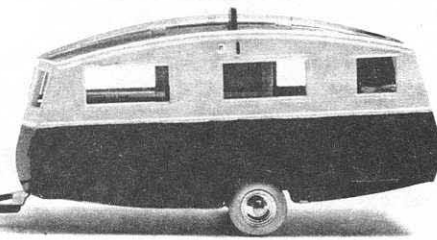
томобилей в каталоге «С.И.Ж.» начинается с префикса «3», есть серии, которые начинаются с префикса «4», причём некоторые из них это представители серии «3», но с заводным механизмом. Самолеты от «С.И.Ж.» нумеровались с префикса «1», ну а серия в масштабе 1:87, началась с префикса «М».

В конце 1950-х гг. к ассортименту копий французских автомобилей в масштабе 1:43 добавились модели автомобилей зарубежных производителей, таких как Plymouth Belvedere (1957), Chrysler Windsor (1955), Mercedes-Benz 220 (1953) и Volkswagen 1200 с задним окном овальной формы (Было две модификации с разными типами задних стоп-сигналов и формой крышек закрывающих отсек двигателя. Это произошло из-за поломки первой формы, на основе которой выпускалась модель. После её починки задняя часть модели изменила свой вид).

В 1960 г. компанию «С.И.Ж.» приобрел М. Broual, после чего она изменила своё название и стала называться «С.И.Ж.-Европарс». Выпуск продукции новой компании был не очень удачен из-за плохой маркетинговой политики. Тем не менее, увидели свет масштабные копии таких автомобилей



Renault 1000kg ambulance (1:100)

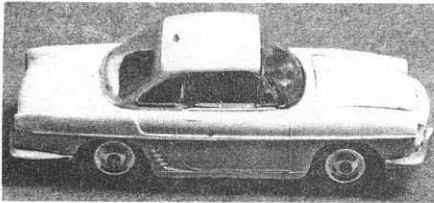


Citroen ID19 break



как Citroen AMI 6 и Citroen ID19 break, Simca 1000 saloon и coupe, Renault Floride и новая на тот момент Facel Vega Facellia, у которой отлично была сымитирована амортизационная система, убирался тент, также как и у Simca 1000 открывались двери, капот и багажник. Другим усовершенствованием продукции от «С.И.Ж.-Европарс» можно считать появление мигалок на полицейских и медицинских версиях, а также у военного грузовика Renault, который выпускался в двух версиях: со стреляющей пушкой и передвижным прожектором, зажигаемым от батареек. Среди лёгких коммерческих автомобилей, выпускались копии различных автомобилей Renault, Berliet CLR 8, Somua JL 19, цистерна Panhard, Saviem L.R.S., JL 20 и 57.

К концу 1960-х ггю «С.И.Ж.-Европарс» приобрела



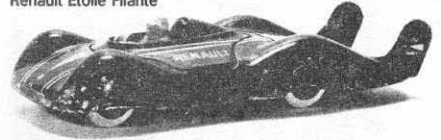
Renault Floride

формы для производства масштабных моделей Citroen Traction Avant и микроавтобуса Citroen H у компании «J.R.D.» и в течение короткого времени производила их, нанося на днище свой логотип.

Это были последние новинки от «CJ-Europarc». До конца 1970-х гг. компания производила только те масштабные модели, которые выпускались ею ранее, а затем прекратила своё существование.

Но на этом история «C.I.J.» не закончилась, че-

Renault Etoile Filante

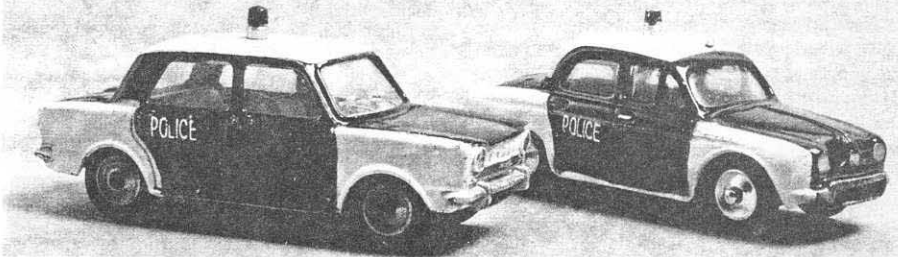


французской компанией «PR.», но мы простим им эту ошибку, ведь правда? Так как, это была хорошая инициатива французских производителей возродить модели старой фирмы, тем более что копия Ford Waterman, которая выпускалась «PR.» и была переиздана «Norev» под маркой «C.I.J.», выпускалась в то же время как и известная копия версии Waterman автомобиля Rovin от «C.I.J.», и до сих пор больше никем так и не выпущена.

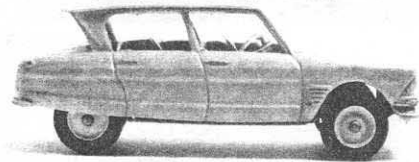
Имя одного из первых производителей масштабных моделей не пропало под натиском времени, благодаря тому, что французы любят и помнят тех, кто начинал производство масштабных моделей в их стране. И этим стоит гордиться!!

Список литературы и источников фото

1. Edward Force «Classic Miniature Vehicles Made in France» Schiffer Publishing, USA
2. Bruno Libero Boracco «The CIJ models» Miniauto&Collectors
3. Naboru Nakajama «Model cars of the world», Hoikusha, Japan
4. Материалы сети Internet



Simca 1000 (слева) и Renault Dauphine Police

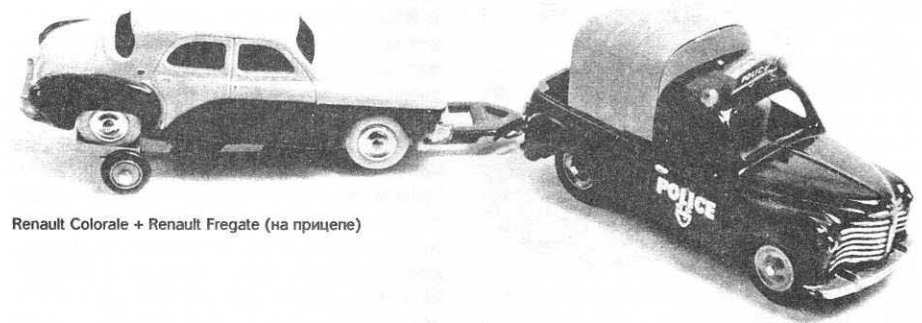


Citroen Ami6

рез 35 лет, по инициативе специалистов известной многим коллекционерам французской компании «Norev», её имя было возрождено. Было решено переиздать некоторые масштабные модели, входившие в каталог компании «C.I.J.» и самой первой моделью стала жестяная копия Renault 4CV. В дальнейшем «Norev» включила в каталог «C.I.J.» два грузовика, которые на самом деле производились



Simca 1000 coupe.
Последняя модель CIJ с оловянным интерьером



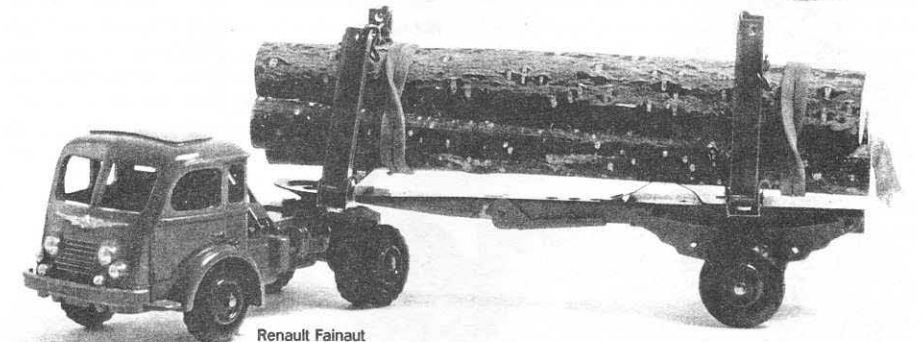
Renault Colorale + Renault Fregate (на прицепе)



Simca 1000

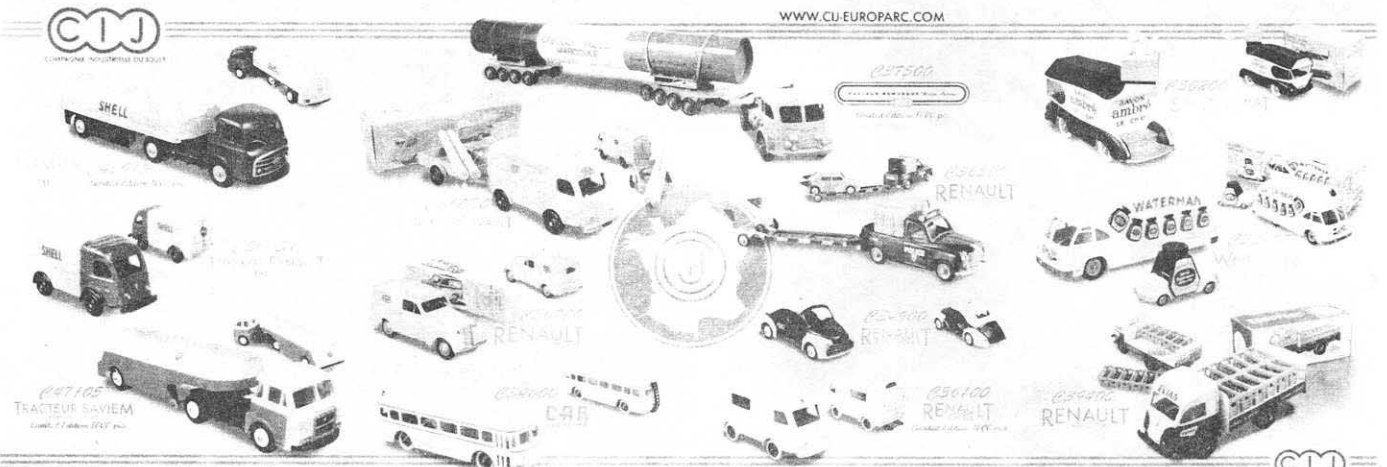


Renault Estafette



Renault Finaut

WWW.CJ-EUROPARC.COM



Каталог возрождённых моделей CJ



Автомобили 1991 года – Renault Clio, Nissan Primera и Opel/Vauxhall Calibra



Renault Clio

В конце 1990 г. 58 автомобильных журналистов из 17 европейских стран присудили первое место (312 баллов) в европейском конкурсе «Автомобиль 1991 года» французскому хэтчбеку (двухобъемному седану) Renault Clio с одинаковыми по размерам трёх- и пятидверными кузовами, официально представленному публике в мае 1990 г.

В конце 1960-х гг. в обозначениях легковых автомобилей Renault место благозвучных имён Dauphine, Fregate, Caravelle заняли безликие числа. Двадцатилетнее их «владычество» и прервал первый Renault 1990-х гг., названный именем музы истории Клио (Clio).

Первой послевоенной моделью Renault стала Renault 4CV которая пользовалась огромным успехом. Это был первый автомобиль Renault с задним расположением двигателя, и эту традицию продолжили последующие модели: Dauphine, R8 и спортивные Floride, и Caravelle. В 1960-е гг. Renault начала выпускать и переднеприводные машины, которые постепенно стали преобладать в её производственной программе. Две из моделей этой концепции стали «Автомобилем года»: Renault 16 в 1965 г. и Renault 9 — в 1981 г. В 1970—1980-е гг. фирма выпустила ряд удачных моделей, но только одна из них смогла превзойти коммерческий успех знаменитой «черепашки» — Renault 4CV. Это была «пятерка» — Renault 5. А 1990 г. стал триумфальным для Renault — наряду с Clio «грузовиком года» стал Renault LIGNE AE, а «Автобусом года» — Renault FR1 GTX.

На Парижском автосалоне 1984 г. состоялась премьера нового Renault 5, с первого взгляда про-



демонстрировавшего родство со своим старшим тезкой. Однако всё, что скрывалось под кузовом «старого фасона», было новым. Качественное отличие обеих моделей подчёркивало и неофициальное, хотя и широко применяемое, обозначение новинки — «суперпятерка». Тем не менее Renault 5 старел, а требования покупателей к автомобилям этого класса росли, и поэтому появилась необходимость заменить его новой моделью. Работа над её прототипом, обозначенным X57, началась в 1985 г., практически одновременно с появлением «суперпятерки». В разработку и подготовку производства Renault Clio (именно в неё превратился X57) фирма вложила 6,5 млрд. франков, из них почти 1,4 млрд. пошло на конструкторские и исследовательские работы. Опытные образцы машины проехали более 7 млн. км — и при 50-градусной жаре в африканской пустыне и при 40-градусном морозе на севере Швеции. Надо признать, что деньги были истрачены не напрасно: Renault Clio на европейском автомобильном рынке успешно атаковала позиции таких удачных автомобилей малого класса, как Fiat Uno, Ford Fiesta, Opel Corsa, Peugeot 205, Nissan Micra. Залогом коммерческого успеха служило и традиционное предложение целой гаммы модификаций, в основе которых — комбинация пяти двигателей, двух коробок передач и трёх уровней стандартной комплектации (RL, RN, RT) в трёх- или пятидверных кузовах — свыше 50 модификаций. В общей гамме моделей фирмы Renault Clio заняла место Renault 5 и моделью среднего класса Renault 19.

Производство Renault Clio началось в январе 1990 г. на заводе во Флене недалеко от Парижа; весной она начала сходить с конвейера в Вальядолиде (Испания), Харене (Бельгия), Сетубале (Португалия). В 1991 г. общий объём производства достиг 2850 машин в сутки.

Разработчики новой машины, конечно же, должны были удовлетворить растущие требования потребителей к комфортабельности машины данного класса. Достигли этого не только увеличением полезного объёма, но и повышением уровня стандартной комплектации, улучшением показателей эргономики и безопасности. За дополнительную плату к стандартной комплектации одного из трёх уровней можно прибавить стеклоочиститель с омывателем заднего стекла, электрические стеклоподъёмники передних дверей и регуляторы внешних зеркал, противотуманные фары, кондиционер, тонированные стекла и т.д. Конструкторы предусмотрели и такие «изюминки», как инфракрасный выключатель замков всех дверей, смонтированный в брелке, и «сто-



Александр БАРМАСОВ,
Санкт-Петербург

e-mail: barmasov@pobox.spbu.ru

рож магнитоль» (на любом другом автомобиле она не работает). Обивка широких анатомических кресел и внутренних панелей комбинированная — велюр с кожзамениателем. Потолок обтянут материалом, имитирующим замшу. Крашенные металлические детали в салоне отсутствуют. На дверях установлены подлокотники, под ними — жёсткие карманы для мелочей. В нижних передних углах передних дверей расположены круглые решётки динамиков «псевдоквадро» аудиосистемы. Рукоятка рычага переключения передач и сам рычаг обтянуты чёрной кожей. Внутреннее зеркало приклеено к лобовому стеклу.

Под новым кузовом скрывается шасси оправдавшей себя концепции, основные узлы которого уже знакомы покупателю по другим моделям фирмы. В отличие от «пятерки» Renault Clio сразу же появилась на рынке с одинаковыми по размерам трёх- и пятидверными кузовами, несколько превышающими габариты Renault 5. Особое внимание при разработке кузовов уделялось аэродинамике, о чём свидетельствует коэффициент сопротивления воздуха $C_x = 0,32$, один из лучших для машин этого габарита. Клиновидный профиль нижней части кузова подчёркнул нижней кромкой боковых стёкол и выштамповками под отопленными ручками дверей. Заднее стекло вклеено в дверь, проём которой заходит на крышу и боковины кузова и опускается до самого бампера. Массивные интегральные бамперы выкрашены в цвет кузова только у дорогих модификаций, у остальных — чёрного или серого цветов.

Двигатели, применяемые на Renault Clio (все — 4-цилиндровые, рядные), за исключением одного, уже проверены на других моделях: самый маленький карбюраторный (1108 см³) — на Renault 5, самый современный Energy (1390 см³), так же как и дизель (1870 см³), — на Renault 19). Самый большой карбюраторный (1721 см³) разработан на базе двигателей Renault 19 и Renault 21. Новый двигатель (1171 см³) — это вариант двигателя Energy с укороченным ходом поршня. Коробки передач — с 5 или 4 передачами, возможна установка гидромеханической коробки передач с микропроцессорным управлением. Остальные агрегаты шасси, также с теми или иными доработками, «пришли» с других моделей. Передняя подвеска типа McPherson отличается от подвески Renault 5 и Renault 19 только геометрией, изменённой для улучшения курсовой устойчивости машины. Задняя независимая подвеска на продольных рычагах и поперечных торсионах (двух — в стандартном исполнении и четырёх — при установке тормозной антиблокировочной системы) такая же, как у «суперпятерки». Тормозная система стандартна для автомобиля данного класса: тормоза передних колес — дисковые, задних — барабанные, гидропривод с антиблокировочной системой Bosch и вакуумным усилителем. Рулевой механизм реечного типа (с гидроусилителем — на машинах с более мощными двигателями) установлен совместно с силовым агрегатом на передней вспомогательной раме.

Масштабные модели Renault Clio:
Renault Clio KIT Beta — Rally Delle Polizie 1996 PDainesi

Renault Clio 16S coupe
1991 Solido 1905



Meri KITs mk346

Rebault Clio Maxi DIAC — Rally Monte Carlo + Rally Corsica 1995 Ragnotti/Bugalski Meri KITs mk276
Renault Clio #22 Rally Tour De Corse 1994 Renault Clio 16S Tour de Corse 1991 "Philips" Verem ve0749
Renault Clio #22 Tour de Corse 1994 Jordan Provence Moulage PR0897
Renault Clio 1 #16 Argentina 1997 Universal Hobbies
Renault Clio 1 "Williams" street car Universal Hobbies
Renault Clio 16S red Universal Hobbies 2500
Renault Clio 1 3-door black Universal Hobbies 2551
Renault Clio 1 3-door dark yellow Universal Hobbies 2550
Renault Clio 16S Oudry 1995 JPS jp0129
Renault Clio 16S #10 Diac Universal Hobbies 2510
Renault Clio 16S #6 Rally Var 1991 Jouef jou02518
Renault Clio 16S 1995 "Williams" blue Jouef jou02505
Renault Clio 16s 1995 silver metallic Jouef jou02502
Renault Clio 16S 35th Corsica Tour - 3 Versions Colorado dec4305

Renault Clio 16S Cup 1991 Solido so1905
Renault Clio 16S Duchene franz. Rally Meistersch. 1991 Provence Moulage pr0659
Renault Clio 16S Jordan Tour De Corse 1993 (decal + interieur course + jantes) Renaissance TransKIT rentk434
Renault Clio 16S Oreille Criterium Alpin 1991 Provence Moulage pr0634
Renault Clio 16S Rally du Var 1991 "Marlboro" Provence Moulage pr0640
Renault Clio 16S Rally Ypern 1991 Provence Moulage PR0641
Renault Clio 16S Tour de Corse 1993 Manzagol Provence Moulage pr0782
Renault Clio 16S white Universal Hobbies 2501
Renault Clio 16V Bburago 4160
Renault Clio 1994 Special Edition "Night & Day" Jouef jou02562
Renault Clio 3-doors 1994 Peach color Eagle Collectibles/Eagle's Race ega02559
Renault Clio 3-doors 1994 Special Edition "NRJ" Jouef jou02563
Renault Clio 5-doors 1991 Verem 03012
Renault Clio 5-door fire Verem 03015
Renault Clio Fire Brigade "Medecin" 1994 Jouef jou02564
Renault Clio fire Verem 00916B
Renault Clio Gendarmerie Verem 00210
Renault Clio GrA Rally Monte Carlo 1996 Team Hautes Alpes CB Com cbck224
Renault Clio IMI Rally du Var 1991 Oreille Provence Moulage pr0642
Renault Clio Maxi #10 Spa 1995 Universal Hobbies
Renault Clio Maxi #11 Jordan 1995 Obsolete Provence Moulage k1054
Renault Clio Maxi #14 Rally Monte Carlo 1995 Universal Hobbies
Renault Clio Maxi #15 Var 1995 Universal Hobbies
Renault Clio Maxi #17 Tour de Corse 1995 Universal Hobbies
Renault Clio Maxi #21 Tour de Corse 1995
Renault Clio Maxi #25 RAC Rally 1995 Universal Hobbies
Renault Clio Maxi #30 Rally Portugal 1995 Universal Hobbies 1783
Renault Clio Maxi #5 Champ 1995 Universal Hobbies
Renault Clio Maxi Rally Citta Di Bassano 1995 "Team

Renault Clio coupe 1991
EDF-CDF Universal Hobby
2558



Munaretto" Meri KITs mk287

Renault Clio Maxi Autorel - Rally 1000 Miglia 1995
A.Medeghini Meri KITs mk268
Renault Clio Maxi Belga 1995 Munsler Eagle Collectibles/Eagle's Race 1778
Renault Clio Maxi Belga Gr.A Boucles de Spa 1995 doors open KIT Integral int013bk
Renault Clio Maxi Cleon Dieppe Rouergue 1995 Jordan doors open KIT Integral int013ek
Renault Clio Maxi Gr.A Boucles De SPA 1995 "Belga" Renaissance serie Integral rik013b
Renault Clio Maxi Gr.A Pariser Salon 1994 Provence Moulage pr0942
Renault Clio Maxi GRA "Usines Renault" 2nd division (RATS) Renaissance serie Integral rik013d
Renault Clio Maxi KIT Autorel Ciocco 1995 Racing 43 rk095
Renault Clio Maxi Kit Autorel Ciocco 1995 Racing KIT rk.095
Renault Clio Maxi Kit Diac Rally Monte Carlo 1995 Racing KIT rk094
Renault Clio Maxi KIT Renault Rally 24h Ypres 1995 Racing 43 rk116
Renault Clio Maxi Kit Renault A.M. RAC Rally 1995 Oreille Racing KIT rk.125
Renault Clio Maxi Rally Monte Carlo 1995 Starter KITs st1145
Renault Clio Maxi presentation 1995 yellow Eagle Collectibles/Eagle's Race 1775
Renault Clio Maxi RAC Rally 1995 Starter KITs st1227

Renault Clio 16S #53 Tour
de Corse 1991 Verem 749



Renault Clio Maxi RAC Rally 1995 Universal Hobbies 1782
Renault Clio Maxi Rally Del Ciocco 1996 "Autorel-Erg" 2nd Meri KITs mk290
Renault Clio Maxi Rally Del Ciocco 1996 "Team Husky" Longhi/Pirollo 3rd Meri KITs mk291
Renault Clio Maxi Rally Di Polonia 1996 "Polska" Dostkock Meri KITs mk312
Renault Clio Maxi Rally Monte Carlo 1995 Diac Bugalski/Ragnotti CB Com cbck251
Renault Clio Maxi Rally Monte Carlo 1995 Ragnotti/Bugalski Provence Moulage pr0972
Renault Clio Maxi Rally Monte Carlo 1995 Ragnotti Eagle Collectibles/Eagle's Race 1779
Renault Clio Maxi Rallycross 1995 Crespini Identicar CB Com cbck735

Renault Clio 16S #33 Tour
de Corse 1993 Provence
Moulage



Renault Clio Maxi Renault champ'ship 1995 Eagle Collectibles/Eagle's Race 1781
Renault Clio Maxi Renault RAC 1995 Jordan Eagle Collectibles/Eagle's Race 1782
Renault Clio Maxi Rouergue 1995 "Cleon-Dieppe" (Jordan) Renaissance serie Integral rik013e
Renault Clio Maxi street 1995 silver grey Jouef jou01780
Renault Clio Maxi street Press silver Universal Hobbies 1780
Renault Clio Maxi street silver grey Eagle Collectibles/Eagle's Race 1780
Renault Clio Maxi Tour de Corse 1995 Bugalski Eagle Collectibles/Eagle's Race 1777
Renault Clio Maxi Tour de Corse 1995 Diac Starter Serie Rally str113
Renault Clio Maxi Tour de Corse 1995 Provence Moulage pr0995
Renault Clio Maxi Tour de Corse 1995 Ragnotti Eagle Collectibles/Eagle's Race Egles ega01776
Renault Clio Maxi Tour de Corse 1996 Balesi CB Com cbck598
Renault Clio Rally Portugal 1996 Maxi CB Com cbck331
Renault Clio Solido so1519
Renault Clio Super Fina Bburago 4150

МИР АВТОМОБИЛЕЙ

Магазин-салон отечественных
и зарубежных коллекционных

моделей автомобилей
промышленного и ручного
производства

ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА

АДРЕС МАГАЗИНА

ТЦ "АВТОМОДЕЛИЗМ" ЗОЛ. ВТ. РАЙОН МОСКВЫ,
ул. Т-я Останкинская, д. 55
(Метро ВДНХ)

тел.: 8-903-118-58-65

e-mail: auto-model@rambler.ru

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



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



СТАНИСЛАВ КИРНАЦ

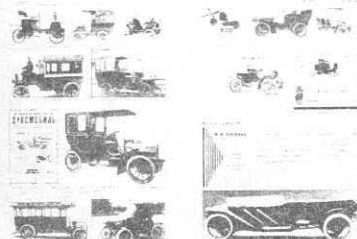


Уважаемые дамы и господа! Дорогие друзья и коллеги!
Я рад представить Вам свою первую книгу по истории
автомобилизма нашей страны — «Автомобили Российской
Империи».

Моя книга-справочник написана в прошлом году, напе-
чатана на мои собственные средства и в её продаже глав-
ную роль играет не прибыль, а «любовь к искусству», т.е.
желание донести до любителей автомобильной истории
правдивую и компетентную информацию об истоках рос-
сийского автомобилестроения.

В книге в алфавитном порядке перечислены все извест-
ные (результат более чем 30 летних поисков) отечественные
производители и сборщики легковых и грузовых автомоби-
лей, автобусов, автомобильных кузовов, броневых автомоби-
лей и тракторов, т.е. практически всех транспортных средств,
кроме мотоциклов. Книга богато иллюстрирована — более 200
чёрно-белых фотографий (30% ранее нигде не публикова-
лась). Формат книги А5, объём 90 стр. Тираж 500 экз.

Книгу можно заказать через редакцию журнала. Сто-
имость одного экземпляра с пересылкой по России 120 руб.



Renault Clio Tour de Corse 1991 Balesi Provence Moulage pr0607

Renault Clio Tour de Corse Verem ve0755

Renault Clio Williams Autorel Rally Del Ciocco 1994 P.Andreucci Microstyle by Mery KIT msk016

Renault Clio Williams Autorel Rally di Piancavallo 1994 P.Andreucci Microstyle by Mery KIT msk050

Renault Clio Williams Beta Mille Miglia 1996 PDainesi Microstyle by Mery KIT msk052

Renault Clio Williams Castel Franco Mille Miglia 1994 - Targa Florio 1995 Racing KIT rk.097

Renault Clio Williams Castel franco Mille Miglia 1994 - Targa Florio 1995 Travaglia Racing 43 rk097

Renault Clio Williams Diac Rally Monte Carlo - Tour de Corse 1994 Esaur. Racing KIT rk.096

Renault Clio Williams Diac Tour DE Corse 1994 S.Jordan Microstyle by Mery KIT msk018

Renault Clio Williams Gr.A Diac Tour de Corse 1994 J.Ragnotti Microstyle by Mery KIT msk017

Renault Clio Williams Gr.A Mille Miglia 1995 Fraim Microstyle my0028

Renault Clio Williams R.R.T. Rally di Piancavallo 1993 G.Fiora Microstyle by Mery KIT msk015

Renault Clio Williams Rally Valli Ossolane 1996 Saglio KIT Scarsetti Automodelly sa006

Renault Clio Williams Rally Valli Ossolane 1996 Saglio Scarsetti Automodelly sa006



клапанном двигателем мощностью 150 л.с. — 223 км/ч. Самой же быстрой стала полноприводная модификация Opel Calibra Turbo 4x4 с двигателем мощностью 204 л.с. — она разогналась с места до 100 км/ч за 6,8 с, развивая максимальную скорость 245 км/ч. Коробка передач — механическая 6-ступенчатая. Подвеска — независимая рычажно-пружинная всех колёс. Тормоза — дисковые всех колёс.

Масштабные модели Opel/Vauxhall Calibra:
Opel Calibra 1991 red Minichamps 400045720
Opel Calibra Presentation Rosberg-Team 1995 Ludwig Minichamps M954191

Opel Calibra apache met Schuco 4075

Opel Calibra cabriolet JMM O13

Opel Calibra DTM 1994 Rosberg Minichamps M944106

Opel Calibra Gama 1138

Opel Calibra Gr.I Reuter DTM 1993 Minichamps M934102

Opel Calibra Rally Monte Carlo 1995

"Lundgaard" CB Com cbck010

Opel Calibra red 1/43MB Promo

Opel Calibra Targa JMM O12

Opel Calibra Tour de Corse 1992

Thiry CB Com cbck556

Opel Calibra TRIX-Mahgold GmbH

Opel Calibra V6 DTM 1995 Rosberg

Magny Cours Minichamps M954272

Opel Calibra V6 ITC 1996 Giudici

Minichamps 430964213

Opel Calibra V6 ITC 1996 Opel Motorsport V.Strycek Minichamps 430964323

Opel Calibra V6 ITC 1996 Promarkt Ludwig/Alzen Project 43 KITs P43103

Opel Calibra V6 ITC 1996 Suzuki I.M.Sekiya Minichamps 430964374

Opel Calibra V6 ITC Champion 1996 Joest M.Reuter Minichamps 430964307

Opel Calibra V6 Team Joest A.Wurz Minichamps 430964325
Vauxhall Calibra dark blue Gama 1138

Opel Calibra 1990 Minichamps 400045720



ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

Крупный европейский издательский холдинг De Agostini решил выпустить в своей журнальной серии модели советских автомобилей. Пока вышла только опытная партия из четырех моделей с журналами, содержащими описание прототипа. Официально модель распространялась только в Твери через газетно-журнальную розничную сеть. Будет ли продолжение серии пока не известно, хотя ходят упорные разговоры о её появлении с нового, 2009 г. уже на всей территории России.



Nissan Primera

Второе место в европейском конкурсе «Автомобиль 1991 года» с 258 баллами заняла японская Nissan Primera.

Впервые автомобиль среднего класса Nissan Primera появился в 1990 г. Внешне он похож на своего прямого конкурента — Opel Vectra.

К сожалению, нам не удалось найти модели Nissan Primera в масштабе 1:43.

Opel/Vauxhall Calibra

Третье место в европейском конкурсе «Автомобиль 1991 года» с 183 баллами заняли автомобили концерна General Motors — немецкий Opel Calibra и английский Vauxhall Calibra.

В 1989 г. после того, как Opel Manta отметила свой 15-летний юбилей, её сменила Opel Calibra с элегантным и аэродинамически совершенным кузовом купе. Opel Manta базировалась на классическом шасси Opel Ascona, а базой для Opel Calibra послужил переднеприводный Opel Vectra. Великолепные аэродинамические качества позволяли этому автомобилю развивать очень высокую скорость. Базовая модель с 2-литровым двигателем мощностью 115 л.с. развивала скорость 205 км/ч, а с 16-



WWW.KIMMERI.COM

РАСПРОДАЖА АУКЦИОН МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ОБНОВЛЕНИЕ

+7 (926) 5940825 +38 (093) 5225958

ЗАПОРОЖСКИЕ ЯГИ

e-mail: avto43@mail.ru

www.avto43.narod.ru

Фото автора

Дорогие друзья! Сегодня мы заканчиваем представление небольшой коллекции моделей автомобилей Ярославского автозавода, изготовленных Владимиром Волчанецким.

Фотографии и описание моделей предоставлены нашим читателем. В этом небольшом каталоге в основном отображены модели бортовых автомобилей завода, но есть и модели специальных автомобилей, которые так же находятся в коллекции автора.

Окончание, начало в предыдущем номере

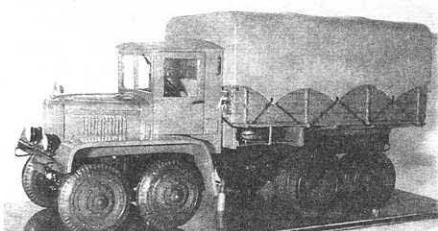


Фото 67. с тентом без белой окантовки на дисках колёс

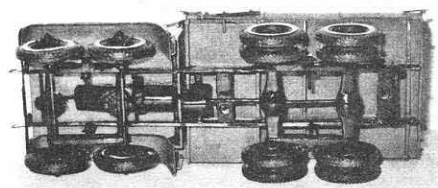


Фото 68. шасси

Модель самосвала **Я-5 АТУЛ** чаще всего встречается в тёмно-зелёном цвете. У модели поднимается кузов. Модель закреплена на пластмассовой подставке с помощью винтов и закрыта прозрачным пластиковым колпаком.

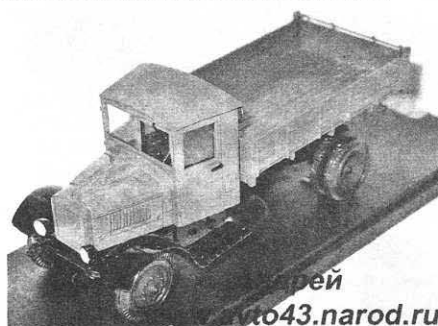


Фото 69. тёмно-зелёный

Для окраски модели самосвала **ЯС-3** преимущественно используются следующие цвета: хаки блестящий или матовый и жёлтый. На модели могут быть установлены различные дополнительные элементы: флажок на капоте, огнетушитель, лопата, и т.д. Модель выполняется с открытыми или закрытыми воздухозаборниками на капоте. У модели поднимается кузов и опрокидывается задний борт. Первые модели были изготовлены пайкой из жести. В настоящее время литьё является основным методом изготовления деталей. Модель закреплена на пластмассовой подставке с помощью винтов и закрыта прозрачным пластиковым колпаком.

Фото 70. хаки блестящий

Фото 71. желтый

Фото 72. хаки блестящий с белым «номером»

Фото 73. желтый с белым «номером»

Модель самосвала **ЯС-4** окрашивается в серый цвет и имеет подъёмный кузов. Модель зак-

Фото 70

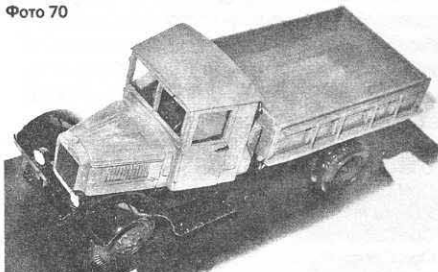


Фото 71



Фото 72

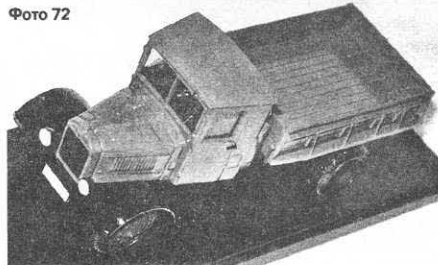
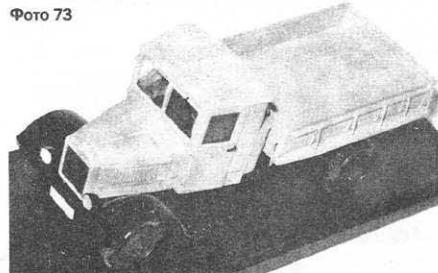


Фото 73



реплена на пластмассовой подставке с помощью винтов и закрыта прозрачным пластиковым колпаком.

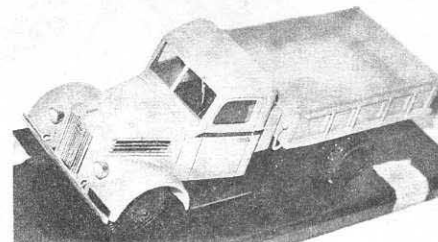


Фото 74. серый

Модель опытного парового грузовика **НАМИ-012** в основном окрашивается в цвет хаки.

Фото 75. защитный Апрель 2005 г.

Фото 76. шасси

Фото 75

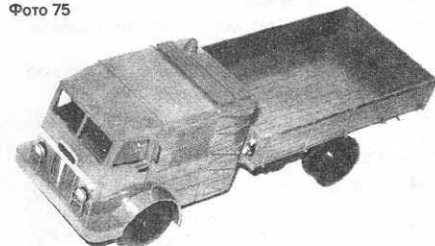
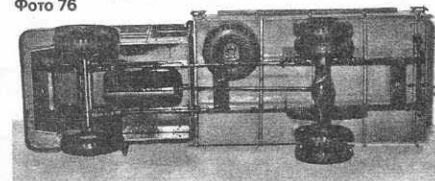


Фото 76



Модель грузовика **ЯАЗ-200** в основном окрашивается в защитный цвет.

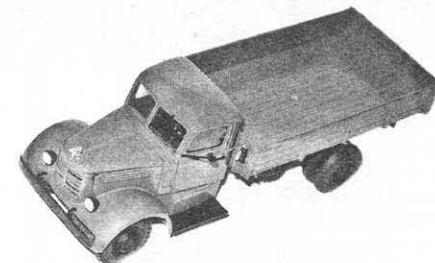


Фото 77. защитный



Фото 78. фрагмент

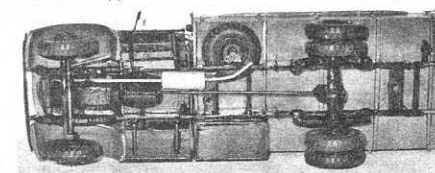


Фото 79. шасси.

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Abarth Fiat 1600 O.T. 1964 Spark s1309



Alpine A106 Coupe 1956 red CEC lim ed Nostalgie v5203r



Bentley 3.5L Cabriolet Gurney Nutting 1935 beige 2 tons Palace p03-1



Bugatti Type 37 Street Orangerie Moderne NOS 1926 One43



Chevrolet 210 Handyman 1954 bermuda green Brooklink brk132a



DB HBR Panhard #57 Le Mans 1954 Bonnet/Moynet Bizarre BZ307



Excelsior Albert #01 Le Mans 1923 1er 4eme KIT SLM43 slm23_01K



Ferrari California 2008 open red scuderia Looksmart Is312sc



AEC Transporteur Gulf 'Gulf Mirage Gulf Porsche' Spark s0289



Alpine A108 Coupe 2+2 1961 blue Metal Nostalgie 102



Bentley 3.5L Cabriolet Gurney Nutting 1935 grey/black Palace p03-2



Bugatti Type 37A Hanni Roadster 1931 Heco 412



Citroen 2CV Sahara 1961 grey Nostalgie 101



DB HBR #58 Le Mans 1953 bizarre bz306



Excelsior Albert #02 Le Mans 1923 1er 9eme KIT SLM43 slm23_02K



Ferrari California 2008 open vinaccia Looksmart Is312sb



Alfa Romeo 1750 Spider Veloce 1968 white Minichamps 400120530



Alpine A310 1971 silver metal Hachette alp26



Bentley Continental GT World Record Car On Ice 2007 321 km/h Minichamps 436139026



Bugatti Type 37A Hanni Roadster 1931 Heco Modeles hec412m



Citroen Berlingo van Tole 2008 red Norev 155710



De Tomaso Pantera GTS Street 1973 Scal43 K72



Ferrari 212 Giro di Sicilia 1951 Scuderia Marzotto 1st Tron tronbb046m



Ferrari California 2008 red BBR bbr213a



Alfa Romeo 1750 6C Gasogene #69 Mille Miglia 1934 Tron tronbb040m



Audi 72 1965 granada red Norev 830021



Beijing Offroad BJ212A-O convertible lim Century Dragon 1-43 BJ212A-O-LE



Bugatti Type 39 Sport Montheyrey Orangerie Moderne NOS 1925 One43



Citroen C-Metisse Salon de Paris 2006 Norev 155609



De Tomaso Pantera GT55 1990 white Spark s0537



Ferrari F40 Prototype 1987 (red open&close series - lim ed MR Collection oc32



Ferrari F40 Prototype 1987 (red open&close series - lim ed MR Collection oc32



Alfa Romeo 2000 berlina 1971 grey M4 7058



Audi 80 Quattro 1985 red Norev 830029



Beijing Offroad BJ212A-O lim Century Dragon 1-43 BJ212A-O-LE



Bugatti Type 51 Dubos 1931 Challenge chal019



Citroen CX Roland Garros 1985 silver IXO clc128



Delahaye 135 Narval blue metal interior cuir black Heco Modeles hec411m



Ferrari 212 Inter metal rubin red BBR car03b



Ferrari FXX Evoluzione 2007 Scuderia red open&close series - lim ed MR Collection C33



Alfa Romeo 2000 berlina 1971 white M4 7057



Audi A5 2007 grey metal Schuco 4799



BMW 501 1952 black Norev 350060



Bugatti Type 55 roadster 1935 Luxcar lux003



Citroen Dyane 6 1976 light blue CEC lim ed Nostalgie V4912



Delahaye 135MS carrosserie Chapron cabriolet 1946 miniatures du chateau mdc56



Ferrari 275GTB (chassis S/N 06437) 1965 Battista Prinfarina personal car BBR bbr187a



Fiat 131 Abarth 1976 blue Norev 770171



Alfa Romeo 2000 berlina Carabinieri 1971 M4 7060



Audi Q5 2008 brilliant black Schuco 07231



BMW Isetta Cirque Pinder Schuco 2098



Bugatti Type 57C Gangloff 1938 cabriolet Heco Modeles hec410m



Citroen HY Depanneuse Depannage 24h/24 Luitl 004



Dennis light four fire engine 1938 red Yat Ming



Ferrari 375AM 1958 - premium series bbr39apre



Fiat 1100S 1948 black Starline 515047



Alfa Romeo 2000 berlina Polizia 1971 M4 7059



Audi Q5 2008 granat red Schuco 07232



BMW M5 (E34) 1991 blue metal Neo 43310



Bugatti Type 57C Voll & Ruhrbeck cabriolet 1939 Royal Garage Heco Modeles rg001



Citroen HY van Heuliez 1958 with sulky Hachette hy1



Divers Pompes Flotantes X 2 KIT metal MVI 8154



Ferrari 400i 2+2 cabriolet banham red Contact 003



Fiat 1100S 1948 red Starline 515016



Alfa Romeo 8C #11 Le Mans Winner 1933 R.Sommer/T.Novolari IXO lm1933



Audi RS2 dark grey metal Neo 43363



BMW Z4 M Coupe Race Kit (BMW Promo) 80420434439



Bugatti Type 57SC 1939 Shah Iran Palace pal002 43



Citroen Jumpy van red Mondo Motors



DKW F1000 van Frigo Altaya



Ferrari 412 T1 #27/28 GP Monaco 1994 Alesi/Berger Kit resine JPS kp340



Fiat Fiorino van 2008 Norev 772200



Alfa Romeo GT 1900 JTDm blackline 2007 black M4 7070



Audi RS2 silver metal Neo 43362



Borgward B2500 'Lloyd Motorenwerke' dark red Schuco 03457



Shanghai Make Fenghuang SH760 sedan lim Century Dragon 1-43 BSH760-LE



Citroen MEP X27 1971 Nostalgie 103



DKW F102 1965 blue/grey Norev 820321



Ferrari 430 Scuderia light blue metallic Tecnomodel tla06cex



Ford Capri 2.8L Injection 1982 2-tons grey IXO clc199



Alfa Romeo GT 1900 JTDm blackline 2007 rubino red M4 7071



Audi TT roadster 2004 blue metal Solido 14330200



Bova Futura 2007 silver metal Neo 43380



Camiva Motopompe Cube KIT resine MVI 8156



Citroen Nemo Tole 2008 red Norev 155790



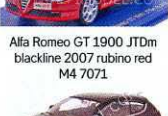
DKW F89L van Moritz Altaya



Ferrari 612 Scaglietti Set India Discovery Tour 2008 (2 cars) Red Line r166



Ford Fiesta 2002 blue Minichamps 400081104



Alfa Romeo Mito 2008 black Mondo Motors 531103b



Audi TT roadster 2007 dakkar beige softtop Schuco 4784



Brimont Brutt 4X4 Feux de Forets Sairep Pompiers de Renage MVI k70m



Caparo T1 2007 orange Spark S0627



Citroen Nemo Vitre 2008 blue Metal Norev 155791



DKW Munga 4 Ambulance closed Starline 609845



Ferrari California 2008 abu Dhabi blue Looksmart Is312c



Ford Focus Cabriolet 2008 silver Minichamps 400084031



Alfa Romeo Mito 2008 pearl white Mondo Motors 531103w



Audi TT Roadster 2007 red Schuco 3331008



car Trailer with black fenders Minichamps 400905021



Citroen Visa GT Tonica 1984 white Universal Hobbies 1650



DKW Munga 4 Ambulance open Starline 509848



Ferrari California 2008 closed white perla Looksmart Is312b



Ford S-max 2006 green metallic Minichamps 400085401



Ferrari California 2008 open blue California Looksmart Is312sa

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Ford Taunus 1964 silver metal
Minichamps 400081402



Hanomag Kurier canvas
"Engelbert Reifert" Schuco
03255



Hummer H3 2006 black
Spark s0873



Leyland Transporter "Matra
Simca" 1970 Spark s0291



Mercedes 500E dark green
metallic Spark s1020



MGA Twin Cam 1958 closed
blue Bizarre bz380



Panhard Dyna X 1950 cream
CEC lim ed Nostalgie v5237



Peugeot Bipper Tepee Vitre
2008 green metal
Norev 479836



Ford Taunus FK1000 "Dunlop"
Schoo 03209



Hanomag Kurier van "Moebel
Koelblin" Schuco 03235



Hyundai HCI Concept Show
Car 2002 Ban Seng BS64



Mack 200 van Frigo white
CEF-Replex 0103



Mercedes 710SSK Trossli
Roadster 1931 Heco Heco413



Nissan GTR (R35) Vibrant red
HPI Racing 8406



Panhard PL17 1960 dark red
CEC lim ed Nostalgie v5000



Peugeot Boxer Vitre red
Mondo Motors



Ford Taunus FK1000 Camping
Bus Schuco 03204



Hanomag L28 van Pompiers
Chemie-Schutz Schuco 2937



Iveco Magirus Super Dragon
X8 Vigili del Fuoco
Schoo 50713501



Magirus Deutz Merkur A
TLF16 fire engine Dussekorf
red Minichamps



Mercedes Actros 1844LS +
semi trailer "Hammer Aachen"
Minichamps 499039105



Nissan GTR black Edition
2008 gun grey metal
Ebbro 44102



Panhard PL17 1961 Taxi
Solido 14310300



Peugeot Expert van red
Mondo Motors



Ford Taunus P5 1964 silver
Minichamps 400081402



Honda Fit 2007 pearl white
Ebbro 43999



Iveco Massif 2008 dark blue
Mondo Motors 53111b



MAN 10.210 + semi trailer
"Hamburger Spedition"
Schoo 3372



Mercedes C-class (W204)
Notarzt - Medical Car
Schoo 04923



Nissan GTR black Edition
2008 pearl white
Ebbro 44101



Panoz Esperante GT1-R
Ornyx-Vitesse



Peugeot J7 V.TU. Sapeurs
Pompiers de l'Essonne
Eligor Autos 101158



Ford Transporter "Martini
Porsche Racing Team"
Exoto exo00014



Honda Fit 2007 red
Ebbro 43996



Iveco Massif 2008 dark green
Mondo Motors 53111g



MAN LE220C Grimp 4X4
Bemaex Pompiers Seine et
Marne MVI K219m



Mercedes LP608 "Calberson"
Norev 351116
Mercedes LP608 van
"Porsche" Schuco 03521



Nissan GTR black Edition
2008 red metal Ebbro 44103



Pegaso J4 van "Fosforos Del
Pirineo S.A." Altaya



Peugeot J7 van "Protection
Civile" Association
Departementale Loire
Atlantique"
Eligor Autos 101154



Ford Vedette V8 1954 Beige
CEC lim ed Nostalgie V5071



Honda Fit 2007 silver metal
Ebbro 43997



Iveco Massif 2008 dark red
Mondo Motors 53111R



Maserati Bora 1972 red
Minichamps 400123404



Mercedes N1000 van
"Matutano Patatas Fritas"
Altaya



Nissan N180 Cab Over Bus
1951 Ivory/blue Ebbro 43982



Peugeot 306 Maxi #6 Alsace
Vosges 2007 Maulfrej/
Marielle KIT resine JPS kp338



Peugeot J7 van VTU Pompiers
Ville de Port 01
Eligor Autos 101155



Ford Vedette V8 cabriolet
Charles trenet Ivory
Classiques 1051-1



Horch 855 Special Roadster
1938 silver/black
Minichamps 436014204



Jaguar E-type coupe 1961
dark green Solido 14310200



Maserati Gran Turismo 2007
blue metallic IXO moc098



Mercedes S63 AMG silver
Auto Art 56206



Nissan N180 Cab Over Bus
1951 orange/white
Ebbro 44099



Peugeot 307 WRC #1 Alsace
Vosges 2007 Henry/
Lombard KIT JPS kp339



Peugeot Partner Tepee Vitre
2008 moonstid grey
Norev 479825



Ford Vedette V8 cabriolet
yellow Classiques 1051-2



Hotchkiss Antheor cabriolet
1952 blue Classiques 1043-2



Lamborghini Diabolo Canto
L147 Zagato Magic Looksmart:
red ls310b; orange metallic:
ls310a



Maserati Gran Turismo 2007
eldorado white lim ed 40ps
BBR bbr202e



Mercedes SSK 1928 white
IXO mus016



Nissan X-Trail 2007 grey
Lunaire Norev 420112



Peugeot 4007
Holand&Holland 2007
Norev 474071



Porsche 718 RS60 Press
Version 1960
Looksmart ls309a



GAZ M21 Volga 1956 cream/
red IST 013



Hotchkiss Antheor cabriolet
1952 Ivory Classiques 1043-1



Lamborghini Gallardo SE
2006 yellow Metal
Minichamps 400103502



Maserati Gran Turismo S 2008
grey Touring BBR bbr209c



Mercedes Unimog 1300L TLF
8/18 Fire Brigades Stuttgart
Minichamps 439033070



Opel Antara GTC 2005 Salon
de Frankfurt Norev 360030



Peugeot 401 Coach 1935
Ivory Classiques 1052-1



Porsche 904GTS Press 1963
silver Metal Looksmart
ls308a



Gemballa Avalanche GTR 500
cabriolet 2007 red
Spark s0729



Hotchkiss GS 686 Convertible
1939 red Norev 590005



Lancia Stratos proto 1.6 HF
1971 Tron tronbb029m



Maserati MC12 Essen Motor
Show 2005 IXO moc105



Mercedes Unimog 404S
Pompiers Feuerwehr Stadt
Gaggenau Schuco 3383



Opel Manta A Turbo blue
Schoo 3443



Peugeot 505GTI 1984 dark
grey Metal IXO ct166



Porsche 911(997)GT2 2007
yellow
Minichamps 400066300



Glas Isar T700 1958 green/
white Neo 43061



Humber Super Snipe Mk.III
1949 gun metal Lansdowne
Models Idm67



Lancia Thesis 2004 Dolomite
grey/alpin grey Norev 780007



Mazda RX-7 Spirit R 2002
titanium grey metal
Kyosho 3703gy



Mercedes Unimog U20 2007
white Schuco 3276



Opel Rekord E Taxi Nurnburg
Schoo 3424



Peugeot 407 2006 manitoba
grey Norev 474705



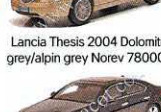
Porsche 911(997)GT3 Cup
2005 Presentation
Minichamps 400056400



Gulf Porsche Transporter
1973 Spark s0289



Hummer H2 red metal
Norev 900951



Lexus LS460 2007 black
Provence Moulage pm0003



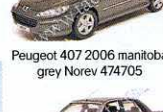
Mercedes 170V
"Holzvergaser" - Wood Gas
Generator (con gasogeno)
Schoo 02467



Mercedes W196 #16 GP Italy
1954 Fangio Winner
Minichamps 432543016



Opel Trix Salon Geneva
2006 Norev 360008



Peugeot 601 Berline Heco
Modeles hec414m



Porsche 911S 2.4 1973
Aubergine Norev 790053



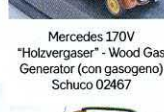
Gumpert Apollo 2006 orange
metallic Spark s0668



Hummer H2 SUT pick-up 2005
yellow Schuco 3311013



Leyland FK-1 Pompiers 1934
Universal Printing Ink Co Fire
Brigade Yat Ming 43009



Mercedes 230GE Convertible
1988 green Spark s1008



Panhard berline panoramique
Classiques ccc1045



Peugeot 601 Berline Heco
Modeles hec414m



ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Porsche 911SCRS 1984 white Spark S1920



Renault 1000KG van "San Miguel" Altaya



Renault Estafette Surelevee "Fleurs Lachaume" Eligor Autos 101148



Renault Safane Biturbo Baccara 1993 dark grey metal Universal Hobbies 7711423232



Skoda Fabia Combi II 2006 black magic Abrex 43ab009d



Vemac RD200 2007 light green Ebbro 44971



Volkswagen Lupo GTI 2001 silver Spark s0840



Volvo PV52 Pick-Up 1938 "Esso" Robeddie 38c



Porsche 935 Moby Dick Proto Press 1978 "Martini" Looksmart Is307



Renault 1000KG van "Tattje" Eligor Autos 101151



Renault Fregate Presidentielle Heco Modeles hec409m



Renault TRM 10000 Bache 1984 Kaki Norev 980001



Skoda Fabia Combi II 2006 blue storm metal Abrex 43ab009kc



Vemac RD200 2007 red Ebbro 44972



Volkswagen Passat CC 2008 Anthracite Metal Schuco 7251



Volvo PV52 Pick-Up 1938 "Nynas" Robeddie 38B



Porsche 959 1987 dark red metal Minichamps 400062525



Renault 1000KG van "Telecommunication Pernet" Eligor Autos 101152



Renault Juvaquatre Fourgonnette "Sirops Teisseire" Altaya



Renault VAB 6X6 265CEF Bi-Tube Kaki Norev 980002



Skoda Fabia Combi II 2006 flamenco red metal Abrex 43ab009j



Vemac RD200 2007 yellow Ebbro 44973



Volkswagen Passat CC 2008 dark blue Schuco 7252



Alfa Romeo Canguro Bertone 1964 Tron tronbb030m



Porsche 961 Presentation 1986 white Spark KBS040



Renault 4CV Coupe Autobleu 1955 Cream/black Eligor Autos 101123



Renault Kangoo Express 1998 red Vitesse 98062



Rolls-Royce Phantom Drophead Coupe 2007 black metal/silver Minichamps 436134730



Skoda Fabia Combi II 2006 silver metal Abrex 43ab009ab



Volkswagen Beetle 1302 1970 light blue Minichamps 430055009



Volkswagen T1 1963 van "Nobis" Minichamps 430052212



Citroen DS Cabrio Beutler 1959 Classiques ccc1044



Porsche 962C #6 Norising 1988 Brun Kit resin JFS kp341



Renault 4CV redevle Speciale 1954 blue Eligor Autos 101114



Renault Laguna 2007 white Norev 517740



Jimu 3M limousine lim Century Dragon 1-43 s3m-he



Skoda Fabia Combi II yellow sprint Abrex 143ab009ge



Volkswagen Beetle split-window Taxi with figures Schuco 03884



Volkswagen T1 combi bus "Michelin" Schuco 3187



Dodge Viper RT-10 Coupe Blue Provence Moulage



Porsche 962CR Schuppan 1994 silver met Spark s0899



Renault Alpine A310 Gutmann Alezan



Renault Laguna Estate 2007 Norev 517741



Saab Sonett 11956 white Provence Moulage 022



Skoda Octavia Combi "Service Mobil" Abrex 43ab002xe



Volkswagen Golf II Street Racer green Minichamps 400054102



Volkswagen T1 van "Reininghaus Presshefe" Schuco 03079



Dodge Viper RT-10 Coupe red Provence Moulage



Porsche 969 Prototype Concept Car 1988 Ban Seng 969



Renault Clio RS Cup #25 Zafini Norev 7711426029



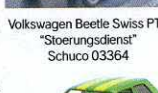
Renault Laguna III Estate Voiture De l'Année 2007 Norev 7711425944



Seat 128 Coupe 1976 green marino Norev 740085



Skoda Octavia Combi Policia Abrex 43ab002xf



Volkswagen T2a combi Camping bus brown/beige Schuco 3498



Jaguar XJ220 #12 GC 1993 Provence Moulage K870



Mercedes 280G Long Assistance Paris-Dakar 1986 Poch Gaffe_gaf_2704K



Porsche Cayenne Turbo 2007 red metallic Minichamps 400066270



Renault Colorale Pompiers with boat Norev 7711425943



Renault Master PC2 Pompiers Poste de Commandement Eligor Camions 113647



Shanghai Make SH761 sedan lim Century Dragon 1-43 SH761-LE



Talbot Grand sport 2-ton blue metal Challenge chal006-2



Volkswagen Golf V 3-Doors Goal 2006 orange metal Schuco 5x0099300600



Volkswagen T2a combi pick-up "Fendt" Set With Fendt Farmer 2S Schuco 2877



Opel Omega #66 DTM 1991 Jagermeister Scala43 K78



Porsche Ruf CTR2 Sport 1996 red Spark s0724



Renault Dacia Logan Ambulanta Romania Eligor Autos 101138



Renault Master Pompiers "Vehicule d'Interventions Diverses" Eligor Camions 113648



Simca 1200S Coupe 1967 white CEC lim ed Nostalgie v5204



Talbot Lago T23 Baby Fignon Falaschi 1938 Challenge chal020



Volkswagen Golf V GTI 3-doors 2007 pirelli yellow Norev



Volkswagen T2a double cabin with ladder Fire Brigades Brachtal Schuco 03347



ASA 411GT #214 Targa 1966 Tron tronbb044m



Porsche Ruf CTR3 Presentation 2007 silver Spark s0714



Renault Estafette "Ecole de Surf" "La Cote des Basques" Eligor Autos 101119



Renault R4 Fourgonnette "Spar Al Servizio De La Familia" Altaya



Simca 8 Sport 1949 white CEC lim ed Nostalgie v5354



Transporter Equipe Matra 1970 Spark s0291



Volkswagen Karmann Ghia cabriolet 1957 blue Minichamps 430051044



Volkswagen T5 California 2004 silver metal Minichamps 7n7099300a7w



Corvette C6R #64 Le Mans 2006 Challenge chal022



Range Rover ETT Court #163 (sans decals - without delacs) Gaffe_gaf_2802K



Renault Estafette "Ecole de Surf" "La Cote des Basques" Eligor Autos 101119



Renault S170 Betaillere France white/red CEF-Replex 0204



Skoda 1000MB Ivory Abrex 143abs706ye



Vauxhall Corsa 5-doors 2006 silver metal Norev 380002



Volkswagen Lupo GTI 2001 red Spark s0841



Volvo 240GL Break 1986 Politi Minichamps 400171490



Lotus Elise yellow Provence Moulage



Range Rover ETT #278 Paris-Dakar Casanova P. Lartigue 1982 Gaffe_gaf_2705K



Renault Estafette "Ecole de Surf" "La Cote des Basques" Eligor Autos 101119



Renault Estafette "Ecole de Surf" "La Cote des Basques" Eligor Autos 101119



Renault Estafette "Ecole de Surf" "La Cote des Basques" Eligor Autos 101119



Renault Estafette "Ecole de Surf" "La Cote des Basques" Eligor Autos 101119



Renault Estafette "Ecole de Surf" "La Cote des Basques" Eligor Autos 101119



Renault Estafette "Ecole de Surf" "La Cote des Basques" Eligor Autos 101119



Renault Estafette "Ecole de Surf" "La Cote des Basques" Eligor Autos 101119



Range Rover ETT #163 (sans decals - without delacs) Gaffe_gaf_2802K



Range Rover ETT #163 (sans decals - without delacs) Gaffe_gaf_2802K



Range Rover ETT #163 (sans decals - without delacs) Gaffe_gaf_2802K



Range Rover ETT #163 (sans decals - without delacs) Gaffe_gaf_2802K



Range Rover ETT #163 (sans decals - without delacs) Gaffe_gaf_2802K



Range Rover ETT #163 (sans decals - without delacs) Gaffe_gaf_2802K



Range Rover ETT #163 (sans decals - without delacs) Gaffe_gaf_2802K



СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ-САМОСВАЛЫ



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

На Кутаисском автомобильном заводе к 1985 г. освоили конвейерное производство (фото 58 и 59) V-образных 6-цилиндровых дизелей ЯМЗ-КАЗ-642, полнокомплектных автомобилей-самосвалов КАЗ-4540 и самосвальных прицепов ГКБ-8535, причём устраняя недостатки конструкции проводили мероприятия по их устранению и текущей модернизации. В результате чего с 1990 г. машины получили изменённое обозначение КАЗ-4540-01. Основное отличие заключалось во внедрении системы закрывания бортов с помощью гидропривода. Помимо этого доработали электрооборудование, гидравлическую систему подъёма кузова, изменили конструкцию клапана пневмоусилителя привода сцепления, усилили элементы рамы и подвеску, повысили надёжность сальниковых уплотнений агрегатов трансмиссии, улучшили систему питания двигателя, применили новые передние крылья и т.д. В целом качество автомобиля заметно повысилось, но врождённые конструктивные дефекты и огрехи сборки по-прежнему смазывали впечатление о кутаисском сельскохозяйственном самосвале.

Мытищинский машиностроительный завод, наращивая в 1980-е гг. производство вполне удачного автомобиля-самосвала ЗИЛ-ММЗ-554М, проводил обширные проектно-конструкторские работы по созданию перспективных образцов сельскохозяйственных самосвалов с прицепом на новое ЗИЛовское шасси дизельного грузовика ЗИЛ-169 (впоследствии ЗИЛ-4331). В 1980 г. появились первые опытные образцы самосвала ЗИЛ-ММЗ-4504 грузоподъёмностью 5,5 т, но по результатам испытаний пришлось серьёзно доработать конструкцию и в 1982 г. на шасси ЗИЛ-130Б2 разработали следующий вариант самосвала ЗИЛ-ММЗ-4504 (фото 60). Его заводские испытания проводились в период 1982–1984 гг., а государственные приёмочные испытания организовали в два этапа в 1983 г. на Центральной Машиноиспытательной станции «Госкомсельхозтехники», по результатам которых машина была рекомендована к производству. В сравнении с серийным самосвалом модели «554М» ЗИЛ-ММЗ-4504 имел увеличенную до 5,7 т грузоподъёмность и увеличенный полезный объём кузова. Надставные борта имели сплошную конструкцию, а сверху при работе с кормоуборочным комбайном мог устанавливаться козырёк-отражатель.

Поскольку шасси с дизельным двигателем на

ЗИЛе было ещё не готово, вести подготовку производства применительно к устаревшему карбюраторному шасси посчитали нецелесообразным, тему ЗИЛ-ММЗ-4504 закрыли, а все наработки по новому сельскохозяйственному самосвалу использовали при создании модели «4506», серийный выпуск которой пришёлся уже на 1990-е гг. Из экспериментальных разработок автомобильного производства ММЗ следует упомянуть ещё одну попытку изготовления сельскохозяйственных самосвалов с алюминиевым кузовом. В 1984 г. изготовили партию ЗИЛ-ММЗ-554М из 15 автомобилей с алюминиевыми платформами собранными из специальных прессованных профилей с минимальным применением сварки. Автомобили комплектовались самосвальными прицепами ГКБ-819, платформы которых тоже были изготовлены из алюминиевого сплава. Несмотря на всю привлекательность самосвальных кузовов из лёгких сплавов они всё же оставались дорогими и сложными в производстве и неремонтпригодными в эксплуатации. В 1982–1984 гг. на ММЗ создали несколько вариантов специализированных самосвалов для перевозки незатаренных минеральных удобрений ЗИЛ-ММЗ-4503. Первые образцы имели стальную платформу с трёхсторонней разгрузкой и укрытие сверху в виде сдвигающегося на кольцах брезента (фото 61 и 62), а более поздние машины получили алюминиевый кузов с двухсторонней разгрузкой и жёсткую алюминиевую крышу с открывающейся створкой. Следует заметить, что транспортировка минеральных удобрений и химических мелорантов от химкомбинатов и пристанционных складских комплексов до сельскохозяйственных предприятий имела ряд специфических особенностей и выливалась в серьёзную проблему.

Используемые для этой цели сельс-



Фото 67. Самосвал для сельскохозяйственных грузов ЗИЛ-Трансмаш-345.000



Фото 68. Самодельный самосвал на шасси от тракторного прицепа



Фото 69. Самодельный самосвал на шасси ЗИЛ-157КД с двусторонней разгрузкой и крышкой из брезента от ГАЗ-САЗ-535 первого выпуска



Фото 70. Автомобиль-самосвал ЗИЛ-ММЗ-4511 на шасси ЗИЛ-131НА. Опытный образец



Фото 71. Автомобиль-самосвал КамАЗ-4510 с прицепом С3АП-8551-01



Фото 72. Автомобиль-самосвал УАЗ-САЗ-2923 Саранского завода



хозяйственные автомобили-самосвалы необходимо было тщательно уплотнять, для предохранения незатаренных удобрений от атмосферных осадков и выдувания требовалось надёжное укрытие груза, а главное, автомобильные кузова и детали шасси постоянно подвергались воздействию агрессивной среды, сильно корродировали и через 3—4 года приходили в полную негодность. Требовались специализированные транспортные средства для перевозки незатаренных удобрений. Для решения этой задачи в Головном конструкторском бюро по прицепах (г. Балашов) был разработан специальный закрытый полуприцеп-самосвал ГКБ-9572 (фото 63) грузоподъёмностью 14 т с задней разгрузкой кузова. На раму с двухосной задней тележкой шарнирно устанавливался сваренный из алюминиевых листов и профилей закрытый кузов объёмом 17,5 м³. В верхней части имелся люк размером 5500х850 мм для загрузки минеральных удобрений, а откидной задний борт оснащался специальным сдвижным люком размером 700х700 мм для дозированной разгрузки удобрений. В передней части кузова монтировался 4-ступенчатый телескопический гидроцилиндр, который поднимал кузов на угол 50°. Серийное производство полуприцепа ГКБ-9572 освоили на Ирбитском заводе автоприцепов в 1985 г. Для его буксировки на Камском автозаводе выпускался седельный тягач КамАЗ-54105 (фото 64), который отличался от базового автомобиля наличием коробки отбора мощности и масляного насоса, бака и гидрооборудования (подетально унифицированных с самосвалом КамАЗ-5511 и КамАЗ-55102) для питания гидроподъёмника полуприцепа. Такие автопоезда, обслуживающие колхозы и совхозы, были довольно распространены в межрайонных объеди-

нениях «Агропромхимия» и рекомендовали себя с положительной стороны, без потерь доставляя удобрения сельскохозяйственным потребителям.

Подводя итоги плодотворной и насыщенной работы по созданию и производству сельскохозяйственных автомобилей-самосвалов за период десятилетия 1980—1990 гг. остаётся подчеркнуть, что, несмотря на начало серийного выпуска специализированных транспортно-технологических автомобилей, максимально отвечающих требованиям сельского хозяйства и внедрения их в агропромышленный комплекс страны не менее актуальной оставалась задача обеспечения села самосвалами обычной неполноприводной схемы. Всё же выпуск автомобилей КАЗ-4540 и Урал-5557 был сравнительно невелик и не позволял полностью закрыть все транспортные проблемы. К тому же это весьма дорогие машины — цена Урал-5557 — 12—14 тыс. руб. в зависимости от комплектации (в ценах 1985 г.), КАЗ-4540 стоил 10—11 тыс. руб. в то время как массовые сельскохозяйственные самосвалы ГАЗ-САЗ-3507 оценивались в 3310 руб., ЗИЛ-ММЗ-554 — 4387 руб., САЗ-3503 стоил всего 2009 руб., а весьма сложный самосвал с предварительным подъёмом кузова САЗ-3502 имел цену 3422 руб. Поэтому наибольшая рентабельность использования транспортно-технологических автомобилей достигалась на выполнении специализированных перевозок на заготовке кормов, уборке урожая, вывозке органики и т.д., в то время как обычные самосвалы оставались универсальными транспортными средствами для всех видов работ, а затраты на их эксплуатацию были несоизмеримо меньше. Нельзя не принять во внимание и тот факт, что ведущие отечественные автозаводы, нацеленные на массовый выпуск грузовиков, изначально планировали использование значительной части машин в сельском хозяйстве, на основе чего и строили свою техническую политику. В свою очередь и производственная база села в большей степени была рассчитана на эксплуатацию простых и дешёвых автомобилей массового производства. Таким образом, к началу 1990-х гг. сельскохозяйственные самосвалы на шасси обычных транспортных автомобилей продолжали составлять основу автомобильного парка колхозов, совхозов и других предприятий Агропрома. А готовившиеся к массовому выпуску новые дизельные автомобили ГАЗ и ЗИЛ также предполагалось использовать в качестве базы для сельскохозяйственных самосвалов следующего поколения.

Однако, начавшиеся в стране в конце

Фото 73. Автомобиль-самосвал УАЗ-САЗ-2923 с дугами и тентом



1980-х гг. негативные процессы и последовавшие за тем всем известные события 1990-х гг. в корне изменили стратегию развития сельскохозяйственного самосвалостроения. Всё началось с непродуманной и бестолковой конверсии, когда отдельные «горячие головы» всерьёз предлагали использовать танки вместо тракторов, многоосные ракетовозы превратить в автокраны большой грузоподъёмности, а многоцелевые армейские автомобили передать в сельское хозяйство. Трудно сказать, вызывали у кого-то умиление танк Т-64, трамбующий в силосной яме зелёную массу, а самое главное, голос за кадром телерепортажа почему-то умолчал о конечной стоимости заготовленного подобным образом силоса и о тоннах сгоревшей солянки и моторного масла. Нечто подобное происходило и в области отечественного самосвалостроения. Заказы Министерства обороны на полноприводные автомобили с каждым годом сокращались в разы. Отгруженные площадки заводов оказались заполненными невостребованной техникой, для которой стали срочно искать применение. На базе ГАЗ-66-11 в спеш-

Фото 75. Серийный автомобиль-самосвал ГАЗ-САЗ-4509 с поднятой платформой кузова



Фото 77. Автомобиль-самосвал ЗИЛ-ММЗ-4506



Фото 76. Автомобиль-самосвал ЗИЛ-ММЗ-45067 с самосвальным пиццем ГКБ-819-01



Фото 79. Кустарная переделка самосвала КАЗ-4540 в автомобиль 4x2. Аналогичная заводская конструкция самосвала хлопковоза имела индекс КАЗ-4570



Фото 80. Автомобиль-самосвал Урал-5523

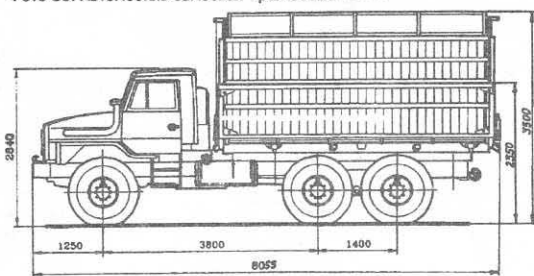
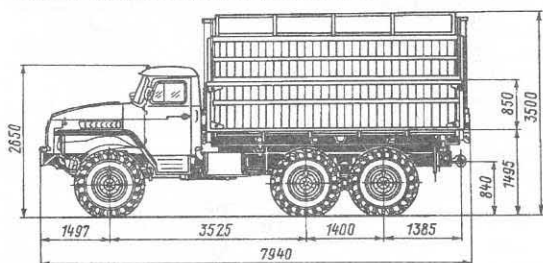


Фото 34. Автомобиль-самосвал Урал-5557



ном порядке разработали народнохозяйственную модификацию шасси ГАЗ-66-31 под комплектацию сельскохозяйственного самосвала. Вместо колёс с одноосной ошиновкой установили колёса от автомобиля ГАЗ-3307 со сдвоенными шинами на заднем мосту и усиленную заднюю подвеску с дополнительными рессорами, упразднили систему централизованного изменения давления в шинах. В Саранске на подготовленное шасси смонтировали самосвальную платформу с трёхсторонней разгрузкой от самосвала САЗ-3507, элементы надрамника и гидродомкрат кузова. С 1992 г. полноприводные самосвалы ГАЗ-САЗ-3511 (фото 65 и 66) грузоподъёмностью 2,9–3,1 т (в зависимости от комплектации) начали сходиться с конвейера Саранского завода автосамосвалов.

Аналогичная ситуация сложилась и с автомобилем ЗИЛ-131Н (ЗИЛ-131НА). Екатеринбургский оборонный завод «Уралтрансмаш» на базе шасси ЗИЛ-

131НА Уральского автомобилорного завода разработал самосвал для села с двусторонней разгрузкой под маркой ЗИЛ-Трансмаш-345.000 (фото 67) грузоподъёмностью 5 т. Надрамник самосвальной установки (по образцу Урал-5557) изготовили самостоятельно, а самосвальную платформу использовали от тракторного прицепа З-ПТС-12. Её вместимость составляла 6 м³, а с надставными бортами 8,5 м³. Правда, организовать полноценное производство такого самосвала на «Уралтрансмаше» не удалось, но подобные кустарные переделки бывших в употреблении автомобилей ЗИЛ-131, выполненные владельцами машин с использованием кузова от З-ПТС-12, встречались довольно часто (фото 68). Кстати, результаты похожего технического творчества на основе автомобилей ЗИЛ-157К (ЗИЛ-157КД) с установленными на них кузовами от саранских самосвалов ГАЗ-САЗ-53Б, ГАЗ-САЗ-3507 можно увидеть и сегодня (фото 69). Схожий проект создания автомобиля-самосвала на шасси ЗИЛ-131НА попытались реализовать и на Мытищинском машиностроительном заводе. Поскольку рыночные отношения уже вступили в силу и возить шасси ЗИЛ-131 из Новоуральска в Мытищи было экономически нецелесообразно, попытались подключить к этой идее Московский ЗИЛ, где по заказу ММЗ из готовых узлов собрали несколько шасси ЗИЛ-131НА и опериением от ЗИЛ-431410 (фото 70). Дело в том, что все штампы на производство оригинальных кузовных деталей ЗИЛ-131Н были переданы на Уральский автомобилорный завод, где был освоен выпуск автомобилей семейства ЗИЛ-131Н.

Для самосвала использовали серийные платформы и узлы самосвального оборудования от ЗИЛ-ММЗ-554М с трёхсторонней разгрузкой кузова. Новому сельскохозяйственному самосвалу присвоили индекс ЗИЛ-ММЗ-4511. Его грузоподъёмность составляла 4,5 т при полезном объёме платформы 6 м³. Однако, как и в предыдущих случаях, проект не получил дальнейшего развития, а всё дело ограничилось опытными образцами. Следует упомянуть и о выпуске самосвала с трёхсторонней разгрузкой кузова КАМАЗ-4510 на шасси КАМАЗ-43106 с тремя ведущими мостами на Нефтекамском заводе автосамосвалов. Самосвальное оборудование и платформа использовались от КАМАЗ-55102. Грузоподъёмность машины 7 т. Конструктивные особенности КАМАЗ-4510 (фото 71) соответствовали базовым машинам КАМАЗ-43106 и КАМАЗ-55102, а в качестве прицепа мог применяться «ураловский» прицеп-самосвал ГКБ-8551 Красноярского завода автоприцепов или схожий по конструкции СЗАП-8551-01 Ставропольского завода автоприцепов. В некоторой степени к автомобилям-самосвалам сельскохозяйственного назначения на шасси грузовых автомобилей повышенной проходимости можно отнести и самосвалы на базе УАЗ-3303. Интересно, что разработка автомобиля-самосвала на «Азовском шасси» была выполнена независимо друг от друга сразу на двух заводах. На Саранском заводе автосамосвалов проект получил наименование «специального автомобиля УАЗ-САЗ-2923» (фото 72) и соответствующий индекс. Цельнометаллическая платформа с задней разгрузкой кузова полезным объёмом 1,9 м³ могла комплектоваться ду-

Фото 78. Автомобиль-самосвал ЗИЛ-ММЗ-4516



гами и тентом (фото 73). Грузоподъёмность автомобиля 800 кг. Для повышения потребительских качеств автомобиля самосвальную платформу оснастили скамейкой для перевозки 4 пассажиров, закреплённую возле переднего борта. Машину можно было использовать и в качестве автолавки. Для этого задний борт при повороте вокруг верхних шарниров на угол 270° образовывал стол-прилавок. В связи с такой широкой сферой применения самосвал УАЗ-САЗ-2923 отнесли к категории специальных машин. Аналогичный автомобиль-самосвал УАЗ-ММЗ-1501 (фото 74) изготовили на Мытищинском машиностроительном заводе. В качестве шасси использовали такой же полноприводный УАЗ-3303, на который установили самосвальную платформу с задней разгрузкой грузоподъёмностью 800 кг и объёмом 1,9 м³. Для перевозки легковесных грузов можно было оснастить кузов лёгкосъёмными надставными бортами, в результате чего объём кузова увеличивался до 4 м³. По желанию потребителя в комплект автомобиля мог придаваться тент платформы с дугами. В отличие от саранского самосвала «2923» Мытищинский вариант имел конструкцию платформы с открывающимися боковыми бортами. Подводя итог вопроса создания и использования автомобилей-самосвалов на полноприводных шасси можно заметить, что наибольшее распространение в сельском хозяйстве получили относительно дешёвые и простые ГАЗ-САЗ-3511 на приспособленном шасси ГАЗ-66, однако в связи с прекращением выпуска базового автомобиля ГАЗ-66 на автозаводе в Нижнем Новгороде, был снят с производства и самосвал ГАЗ-САЗ-3511, но его самосвальная установка и её узлы ещё некоторое время предлагались потребителям и устанавливались на заводе на шасси предоставленные заказчиком. Прочие конструкции, ввиду их мелкосерийного выпуска, не получили широкого распространения и не имели большого значения для сельскохозяйственного производства.

В 1993 г. на Горьковском автозаводе началось освоение нового дизельного автомобиля ГАЗ-4301 и его шасси стали поступать в Саранск для изготовления самосвалов ГАЗ-САЗ-4509 (фото 75). К сожалению, это было не самое благоприятное время для внедрения новой прогрессивной по конструкции машины — стихийные рыночные отношения, взаимные неплатежи, средневековый бартер на фоне общего спада экономики страны и почти полной невостребованности государством продукции предприятий, прекращением фондовых поступлений и развалом сельского хозяйства страны делали производство нового самосвала экономически невыгодным, весьма трудным как в производстве, так и в дальнейшей реализации. Организовать в те годы производство самосвалных прицепов ГКБ-8536 просто не представлялось возможным. Тем не ме-

Фото 82. Автомобиль-самосвал Урал-5557-31 с дизелем ЯМЗ-238М2



нее небольшие партии автомобилей ГАЗ-САЗ-4509 всё же стали поступать на село. В реальных условиях эксплуатации очень скоро выяснилось, что единственный автомобиль-самосвал с дизельным двигателем не имеет существенных преимуществ перед серийным самосвалом ГАЗ-САЗ-3507-01 — фактически та же грузоподъёмность, тот же объём кузова, та же максимальная скорость и динамика. Более того, увеличенная почти на тонну снаряженная масса автомобиля ГАЗ-САЗ-4509 и соответственно возросшие нагрузки на ось (особенно на переднюю, с 1520 кг у «3507-01» до 2050 кг у «4509») значительно ухудшали проходимость по плохим дорогам, а снизившийся расход топлива и применение более дешёвой солярки вместо бензина А-76 с лихвой компенсировались более сложным и менее надёжным, капризным дизельным двигателем воздушного охлаждения. Поэтому для сельскохозяйственных предприятий, научившихся считать свои скромные доходы, гораздо выгоднее было купить простой и дешёвый, хорошо освоенный ГАЗ-САЗ-3507-01, чем выкладывать солидную сумму за не совсем удачную машину ГАЗ-САЗ-4509, вдобавок ко всему иметь проблемы с её ремонтом и обслуживанием. Не были в восторге от нового грузовика и сами производители, поскольку при небольших объёмах выпуска себестоимость автомобиля вплотную приближалась к его отпускной цене, плюс многочисленные рекламации от потребителей из-за невысокого качества сборки делали дальнейшее производство машин нецелесообразным, чему в значительной степени способствовало и отсутствие спроса на новые модели автомобилей среднего класса грузоподъёмности. К 1998 г. производство дизельных грузовиков на ГАЗе прекратили, а вместе с ним прекратилось и изготовление самосвалов ГАЗ-САЗ-4509.

Не лучшим образом обстояли дела с выпуском самосвалов для села на Мытищинском машиностроительном заводе. Лишь к концу 1993 г. здесь освоили выпуск самосвалов ЗИЛ-ММЗ-45067 на шасси ЗИЛ-494500 с дизельным двигателем ЗИЛ-645 (фото 76). Несколько позже началось производство сельскохозяйственных самосвалов ЗИЛ-ММЗ-45065 (фото 77) на шасси ЗИЛ-494560 с карбюраторным

двигателем ЗИЛ-130 (ЗИЛ-508.10) и ЗИЛ-ММЗ-45063 на шасси ЗИЛ-497420 с минским дизелем Д-245.20. Автомобили грузоподъёмностью 5,3–5,7 т имели одинаковые самосвальные платформы объёмом 6 м³ (с надставными бортами — 12,5 м³), гидродоёмники и надрамное устройство. Любопытно, что коробка отбора мощности включалась с помощью электропневмопривода кнопкой на панели приборов, а управление подъёмом и опусканием платформы автомобиля и прицепа по-прежнему осуществлялось рычагами двухсекционного гидрораспределителя. В паре с автомобилями-самосвалами мог работать самосвальный прицеп ГКБ-819-01 грузоподъёмностью 5,1 т производства Луганского автосборочного завода. Более вместительный самосвал ЗИЛ-ММЗ-4516 (фото 78) на шасси трёхосного автомобиля ЗИЛ-133Д4 грузоподъёмностью 10 т с двухсторонней разгрузкой кузова тоже имел сельскохозяйственное назначение. Самосвальная платформа полезным объёмом 7,6 м³ (с надставными бортами 10,6 м³) была выполнена на основе кузова «4506», но с увеличением по длине. ЗИЛ-ММЗ-4516 тоже мог буксировать самосвальный прицеп ГКБ-8527 или ГКБ-8551-01 Ставропольского завода автоприцепов. Остаётся сожалеть, что из-за упадка дел в сельском хозяйстве и отсутствии платёжеспособного потребителя новые сельскохозяйственные самосвалы Мытищинского завода не получили должного распространения на предприятиях агропромышленного комплекса. Соответственно не было развёрнуто и крупномасштабное производство.

А что же производители специализированных транспортно-технологических автомобилей, как они встретили переход экономики на рыночные отношения? Кутаисский автомобильный завод изготовил в 1989 г. 5736 автомобилей КАЗ-4540 с каждым годом стал сокращать производство. С распадом СССР и обретением Грузией самостоятельности основной потребитель грузовиков — сельское хозяйство России осталось по другую сторону границы. Самой Грузии не очень были нужны КАЗ-4540 и хотя в Кутаиси попытались освоить выпуск автомобилей с колёсной формулой 4x2, в частности самосвала-хлопковоза КАЗ-4570 (фото 79) с боковой разгрузкой кузова, все усилия автозаводцев оказались напрасными. К концу 1990-х гг. производство грузовиков полностью прекратилось. Оставшиеся в России кутаисские автомобили постепенно списывались, выработав свой ресурс или подверглись всевозможным переделкам в кустарных условиях. Сельское хозяйство России избавилось от этих машин.

На Уральском автомобильном заводе в начале 1990-х гг. планировался переход на выпуск автомобилей нового семейства, оснащённых современными дизельными двигателями воздушного охлаждения



Фото 73. Опытный образец автомобиля-самосвала ЗИЛ-САЗ. Цифровой индекс машине не присваивался

Урал-744, изготовленных по лицензии немецкой фирмы «Дойц», для производства которых был построен новый завод в г. Кустанай (Казахстан). В 1991 г. прекратил своё существование СССР, а вместе с ним приказал долго жить и Кустанайский завод силовых агрегатов, в результате чего УралАЗ так и остался без собственного дизеля, а семейство Урал-43223 лишившись двигателя, повисло в воздухе. В новом семействе был и сельскохозяйственный са-



Фото 84. Автомобиль-самосвал ЗИЛ-САЗ-1503 Саранского завода автосамосвалов



Фото 85. Автомобиль-самосвал ЗИЛ-ММЗ-2502



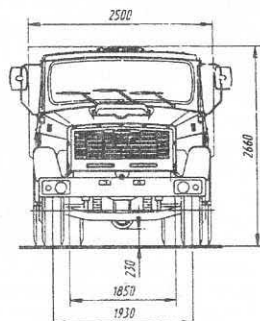
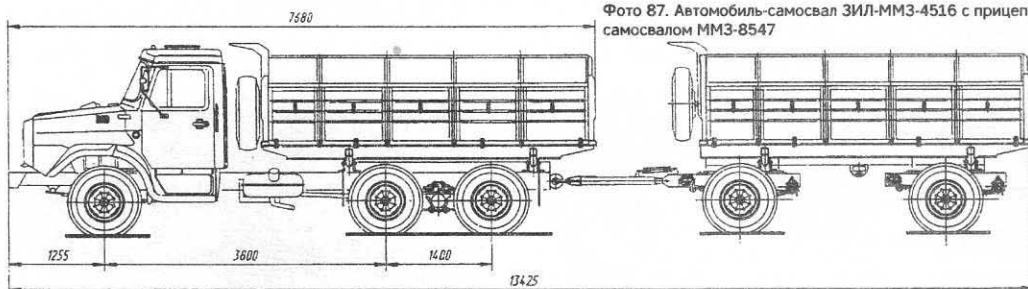
Фото 86. ЗИЛ-ММЗ-554М на шасси автомобиля ЗИЛ-495710 производства УАЗ. 1997



Фото 86. Автомобиль-самосвал ЗИЛ-ММЗ-2502



Фото 87. Автомобиль-самосвал ЗИЛ-ММЗ-4516 с прицепом-самосвалом ММЗ-8547



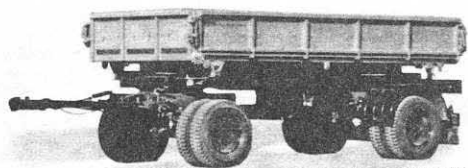


Фото 89. Прицеп-самосвал НефАЗ-8560-0000010

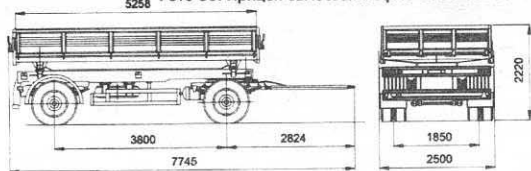
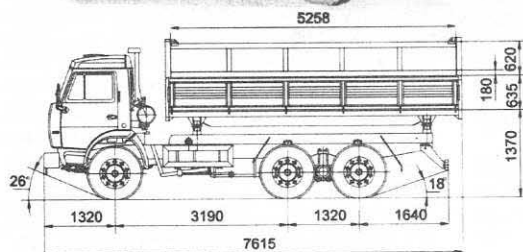


Фото 90. Автомобиль-самосвал КамАЗ-55102-0000010-02



мосвал Урал-55223 грузоподъемностью 7225 кг (фото 80). Конструкция кузова и самосвального оборудования полностью соответствовали автомобилю Урал-5557, но за счёт опытного мощного дизеля (234 л.с.) машина получилась динамичнее, а современная кабина улучшала условия работы водителя. Из-за отсутствия мотора серийное производство не наладили, а построили лишь опытные образцы Урал-55223. Кстати, по иронии судьбы в 1993 г. Уральский автозавод и вовсе остался без силовых агрегатов. В апреле на КамАЗе сторел завод двигателей, поставки моторов и коробок передач в Миасс прекратились. Фактически остановилось и производство «Уралов». Лишь после адаптации ярославского силового агрегата ЯМЗ-236 выпуск машин стал возобновляться. Сельскохозяйственный самосвал с воздушным фильтром на правом крыле получил индекс Урал-5557-10 (фото 81). Основные характеристики автомобиля сохранились, но благодаря двигателю ЯМЗ-236Н2 меньшей мощности (180 л.с. вместо 210 л.с. у КамАЗ-740), но с большим крутящим моментом (68 кгс*м и 65 кгс*м) при пониженной частоте вращения коленвала (1250–1450 об/мин и 1500–1800 об/мин соответственно) Урал-5557-10 стал более тяговитым, к тому же заметно улучшилась его проходимость. В результате дальнейшей модернизации с установкой 8-цилиндрового дизеля ЯМЗ-238М3 мощностью 240 л.с. на свет появился 8-тонный самосвал Урал-5557-31 (фото 82) с удлиненным капотом и выдвинутой вперёд облицовкой радиатора. Правда, оказавшееся на обочине сельское хозяйство ежне не могло в полной мере оценить все преимущества новых уральских транспортно-технологических автомобилей, прекратился и выпуск машин МХА-7 на «Уральском» шасси.

Объективности ради, стоит подчеркнуть, что, окупившись в бурные волны бесполовой рыночной экономики и сами производители сельскохозяйственных самосвалов очень часто имели весьма смутное представление о реальной сфере применения своих машин, руководствуясь подчас разовым заказом какой-то компании или иными конъюнктурными соображениями. Порой и сложившиеся обсто-

ятельства заставляли искать какой-то нетрадиционный выход из создавшегося положения. По большому счёту речь уже не шла о специализированных самосвалах для села, более логично было бы назвать эти машины универсальными, поскольку области их использования выходили далеко за рамки агропромышленного комплекса. Поставленные в жёсткие условия выживания заводы выходили на прямую конкуренцию между собой, предлагая потребителю практически одинаковые изделия и равными характеристиками, но выполненными в соответствии со своими технологическими возможностями и накопленным конструкторским опытом. Так, Саранский завод автосамосвалов, получив предварительную договорённость на льготную поставку ЗИЛовских шасси, провёл работы по их адаптации к установке кузовов и самосвального оборудования собственного производства. Индекс автосамосвалу ЗИЛ-САЗ (фото 83) не присваивался, поскольку всё делалось в срочном порядке, с прикидкой по месту. Однако в итоге что-то сорвалось и проект не получил дальнейшего развития. Но шасси ЗИЛ серьёзно за-

интересовались в Саранске. В результате на свет появился самосвал ЗИЛ-САЗ-1503 (фото 84) на базе московского «Бычка» ЗИЛ-5301. Автомобиль получил самосвальную платформу (внутренние размеры 2985x2100x400 мм) грузоподъемностью 3 т с задней разгрузкой кузова. В комплект машины входили дополнительные надставные борта высотой 400 мм. Практически в то же время на Мытищинском заводе разработали практически аналогичный самосвал под маркой ЗИЛ-ММЗ-2502 (фото 85 и 86) грузоподъемностью 2,5 т. Его кузов с внутренними размерами 2890x2170x520 мм мог опрокидываться на три стороны и комплектовался дополнительными решётчатыми надставными бортами высотой 630 мм, съёмными дугами и тентом. Вспомним и о похожих самосвалах УАЗ-САЗ-2923 и УАЗ-ММЗ-1501 на однотипном шасси УАЗ-33-3. Эти примеры лишни раз говорят о недостаточно продуманной технической политике ставших самостоятельными заводов и необоснованной и вряд ли кому-то нужной конкуренции. Ведь по большому счёту разработка и производство разных по конструкции самосвалов одного класса, на одинаковом базовом шасси не могли коренным образом повлиять на приоритетный выбор потребителя, поскольку главные критерии — цена и качество также оставались на одном уровне. Такое бессмысленное противостояние не могло продолжаться долго. Мытищинский машиностроительный завод, используя шасси Минского автозавода МАЗ-437040 разработал на его базе сельскохозяйственный самосвал МАЗ-ММЗ-450255 с трёхсторонней разгрузкой кузова, грузоподъемностью 4,5 т. Нетрудно догадаться, что в основу конструкции автомобиля-самосвала легла платформа объёмом 6,0 м³ от массового ЗИЛ-ММЗ-554М. Кроме того, для комплектации трёхосного самосвала ЗИЛ-ММЗ-4516 создали собственный самосвальный прицеп с двухсторонней разгрузкой кузова модели МАЗ-8547 (рис. 87). Грузоподъемность автопоезда составила 16 т. Самосвальное оборудование ЗИЛ-ММЗ-554М поставлялось на Уральский автомобильный завод, где его монтировала на шасси ЗИЛ-495710 производ-ства ЯМЗ (фото 88).

Чтобы не зависеть от поставщиков при-

цепного состава Нефтекамский автозавод освоил производство прицепов-самосвалов НефАЗ-8560 (фото 89) грузоподъемностью 8 т, которыми снабжает самосвалы сельскохозяйственного назначения КамАЗ-55102 (фото 90). Полноприводные автопоезда из Нефтекамска до сих пор пользуются устойчивым спросом на селе. Саранский завод автосамосвалов помимо традиционных самосвалов ГАЗ-САЗ-3507-01 на шасси карбюраторных ГАЗ-33072 автомобилей и шасси с дизельным двигателем ГАЗ-3309 (модификация ГАЗ-САЗ-35071) освоил выпуск самосвалов с предварительным подъемом платформы ГАЗ-САЗ-25041 (шасси ГАЗ-33072) и ГАЗ-САЗ-25040 (шасси ГАЗ-3309) (фото 91 и 92). Грузоподъемность 3,5 т, внутренние размеры платформы 2850x2260x635 мм, а её полезный объём 4,0 м³. Такие самосвалы являются дальнейшим развитием модельного ряда САЗ-3502, САЗ-3508 и пришли на смену ставшим заграничными фрунзенским самосвалам из Киргизии. В числе саранских сельскохозяйственных самосвалов можно упомянуть и самопогрузчик-самосвал ГАЗ-САЗ-3507-03 (фото 93) оборудованный помимо самосвальной платформы грузоподъемностью 3 т гидравлическим граном-самопогрузчиком грузоподъемностью 630 кг, установленным между кабиной и кузовом. Оборудованный гидрофицированным грейфером самопогрузчик

Фото 91. Автомобиль-самосвал САЗ-25040 на шасси дизельного ГАЗ-3309



Фото 92. Автомобиль-самосвал САЗ-25040 на шасси дизельного ГАЗ-3309 с поднятой платформой



Фото 93. Автомобиль-самопогрузчик ГАЗ-САЗ-3507-03 Саранского завода автосамосвалов



Фото 94. Автомобиль-самосвал ЗИЛ-СарМат-4517



Фото 96. Самосвал-зерновоз КамАЗ-452802 фирмы «Автомастер»



Фото 99. Самосвал-зерновоз КрАЗ-6130С4. Фото А.Говоруха

значительно расширил сферу применения автомобиля и позволил механизировать трудоёмкие погрузочные работы.

Примечательно, что к числу традиционных производителей сельскохозяйственных автомобилей-самосвалов примкнули и другие предприятия и фирмы никогда прежде этой темой не занимавшиеся. Так, выпуск самосвалов сельскохозяйственного назначения на шасси автомобилей ЗИЛ освоил Орский завод тракторных прицепов «Сармат» и Смоленский автоагрегатный завод, входящий в объединение АМО ЗИЛ. В г. Орске Оренбургской обл. разработали конструкцию самосвала ЗИЛ-Сармат-4517 (фото 94) на длиннобазном шасси (КБ = 4500 мм) автомобиля ЗИЛ-433102 с дизельным двигателем ЗИЛ-645. Самосвальная платформа грузоподъемностью 5,5 т опрокидывалась на боковые стороны. Автомобиль мог буксировать прицеп полной массой 11,5 т. Сельскохозяйственный автомобиль-самосвал ЗИЛ-СААЗ-4546 грузоподъемностью 6 т (фото 95) Смоленского автоагрегатного завода с трёхсторонней разгрузкой кузова вместимостью 6 м³ выпускался в двух вариантах: на шасси ЗИЛ-494560 с карбюраторным двигателем ЗИЛ-130 (ЗИЛ-508.10) и на шасси ЗИЛ-497442 с минским дизелем Д-245.9. Самосвальная платформа размером 3516x2280x744 мм могла комплектоваться сплошными надставными бортами высотой 620 мм. По основным показателям автомобиль был близок к митищинскому самосвалу ЗИЛ-ММЗ-4506. Следует упомянуть и о фирме «Автомастер» из г. Набережные Челны, которая спроектировала и освоила выпуск самосвального автопоезда для перевозки зер-

на на шасси автомобиля КамАЗ-53229 (фото 96–98). В качестве тягача служил автомобиль-самосвал КамАЗ-452802 с трёхсторонней разгрузкой кузова объёмом 11 м³ и грузоподъемностью 14,5 т. Не менее впечатляющим был самосвальный прицеп модели «85651» грузоподъемностью 10 т и полезным объёмом кузова 12 м³. Для предохранения зерна от выдувания во время транспортировки и атмосферных осадков кузова автомобиля и прицепа закрывались пологом-тентом. По заказу потребителя задний борт автомобиля-самосвала мог оборудоваться выгрузным дозирующим устройством. Помимо зерна автопоезд мог использоваться и для перевозки других сельскохозяйственных грузов. Свои варианты сельскохозяйственных самосвалов создали Минский и Кременчугский автозаводы, которые в годы плановой социалистической экономики были нацелены исключительно на выпуск тяжёлых строительных самосвалов. Особый интерес представляет огромный самосвал-зерновоз КрАЗ-6130С4 (фото 99) с кузовом полезным объёмом 20 м³. Грузоподъемность автомобиля 15 т. Разгрузка кузова традиционно для кременчугских самосвалов осуществляется назад.

Как видим на сегодняшний день семейство автомобилей-самосвалов сельскохозяйственного назначения не только продолжает сходить с заводских

Фото 95. Автомобиль-самосвал ЗИЛ-СААЗ-4546



конвейеров, но и в значительно степени пополняется новыми типами машин. Конечно, объёмы их выпуска далеко не те, что были во времена СССР, да и отсутствует какая-либо система или перспективный типаж на разработку техники для сельского хозяйства. Вместе с тем и сельские потребители стали гораздо бережнее относиться к приобретаемым за немалые деньги грузовикам. Эффективнее стало и использование таких машин.

Надеюсь, что и с точки зрения моделлистов или коллекционеров масштабных моделей-копий автомобилей тема сельскохозяйственных самосвалов весьма обширна и интересна. Сколько всевозможных грузовиков можно выбрать в качестве прототипов для создания уменьшенных копий автомобилей для села. Возможно, что кто-то из моделлистов, прочитав данную статью, решит разнообразить свою коллекцию оригинальными моделями сельскохозяйственных автомобилей-самосвалов, а неприметный грузовик-труженик станет настоящей жемчужиной его коллекции.



Фото 97. Самосвал-зерновоз КамАЗ-452802 с самосвальным прицепом модели «85651»



Фото 98. Самосвал-зерновоз КамАЗ-452802 с прицепом-самосвалом «85651» фирмы «Автомастер» (Набережные Челны)

ПАССАЖИРСКИЕ «ПОЛУТОРКИ»



Часть II. ГАЗ-03-30 – ИЗВЕСТНЫЙ И НЕИЗВЕСТНЫЙ

Михаил СОКОЛОВ (г. Барнаул),
Фото из архива автора



Заводской ГАЗ-03-30 образца 1938-1941 гг.

Особенности конструкции

Кузов ГАЗ-03-30 имел традиционный для тех лет деревянный каркас с деревометаллической обшивкой, изготавливавшийся из древесины



ГАЗ-03-30 принадлежавший семье Молотова. Хорошо видны типичные для модели ГАЗ-03-30 деревянные задние свесы. 1935 г.



ГАЗ-03-30 первых выпусков из автобазы СМД г. Бийска (Алтайский край). 1936 г.



Один из первых обшивочных ГАЗ-03-30 образца 1935-1938 гг. Усиленная норма задние боковые окна заужены, а над лобовым стеклом уже появился «козырек». Заводское фото Н.Добровольского



Эксплуатация ГАЗ-03-30 на улицах Петрозаводска. Видна форма машины выпуска 1935-1938 гг. с одной дверцей и двумя окошками по бокам. Справа сверху – ранний экземпляр без «козырька». Карелия. 1930-е гг.

Итак, для серийного производства на Горьковском автозаводе был выбран наиболее простой и угловатый вариант кузова, с более широкой торпедной частью, где капотные боковины переходили в кузов через хорошо заметные, вертикальные «ступеньки», что позволило ещё более расширить салон и упростить переднюю часть кузова. Автобус малой вместимости ГАЗ-03-30, или просто ГАЗ-3, как писали в те годы, являлся в равной степени и пассажирским, и служебным.

твёрдых пород (иногда березы). Он крепился болтами к кронштейнам, привинченным на раме машины. Снаружи каркас обшивался стальным листом, толщина которого варьировалась: с боков

салона — 1 мм, а в задней части — 0,6 мм. В салоне размещались оббитые дерматином с мягкими спинками и основанием на пружинах 17 мест для сидения (считая водителя). В кузове имелись 3 двери: одна — левая передняя — для шофёра (единственная — с опускавшимся стеклом), зеркально симметричная ей правая — для входа пассажиров, и третья — задняя — являлась запасной. Правая (пассажирская) снабжалась контроллером (длинным рычагом с ручкой), позволявшим управлять ею самому водителю. Задняя же дверца в обычном положении была наглухо закрыта. Обычно пишут, что она предназначалась для аварийной эвакуации пассажиров, но на самом деле главным её назначением было армейское, поскольку на случай войны все автобусы СССР предполагалось мобилизовать и использовать, как санитарные.

Сразу же можно констатировать и другой распространённый ошибкой. В чертежах ГАЗ-03-30, изготовленных уже в наше время, ширина салона почему-то начинает сужаться уже с пространства передних боковых окон, что неверно. На самом же деле (см. вид сверху), на всей длине боковых окон ширина салона не изменялась, а борта кузова идут строго параллельно продольной оси машины. Лишь с переходом к левой и правой передним дверям салон начинал сужаться, а сами двери располагались уже под углом, тяготея к капоту.

Интересно, что ГАЗ-3 первых лет выпуска был длиннее (5700 мм), чем более привычный для нас ГАЗ-03-30 конца 1930-х гг. (с длиной 5300 мм), и имел с каждой стороны по четыре боковых окна абсолютно одинакового размера. В задней стенке имелись ещё два небольших окна, располагавшихся по бокам от двери. Под крышей над окнами находились вентиляционные

решётки. Ещё две створчатых решётки размещались над лобовым стеклом. Само лобовое стекло (триплекс 4,5 мм), снабжённое вакуумным стеклоочистителем, могло открываться на двух стойках и раме вперед-вверх. Освещение салона состояло из 5 плафонов с 15-ваттными лампочками, внутреннее пространство оклеивалось дерматином, элементы каркаса протравливались и лакировались, а пол был выстлан план-

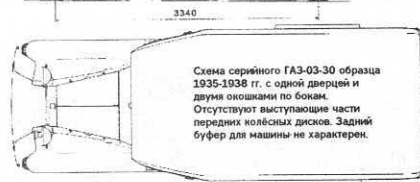
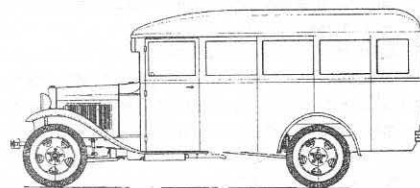
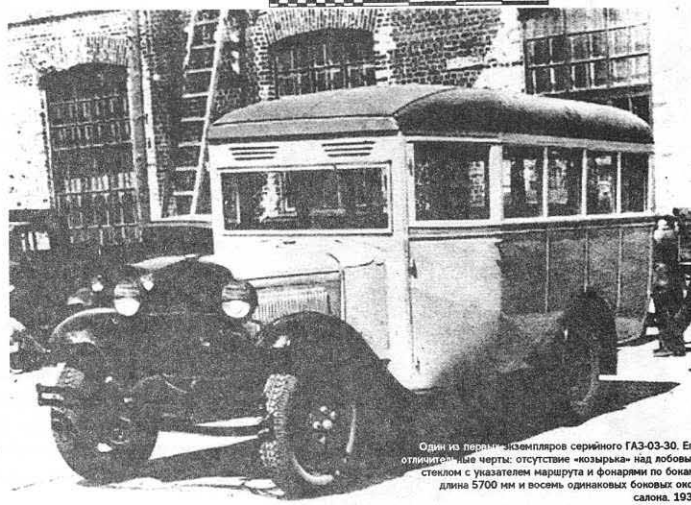
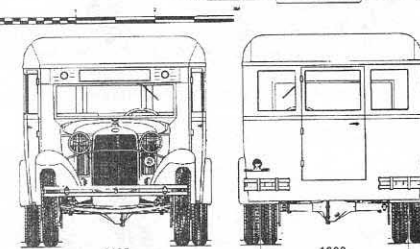
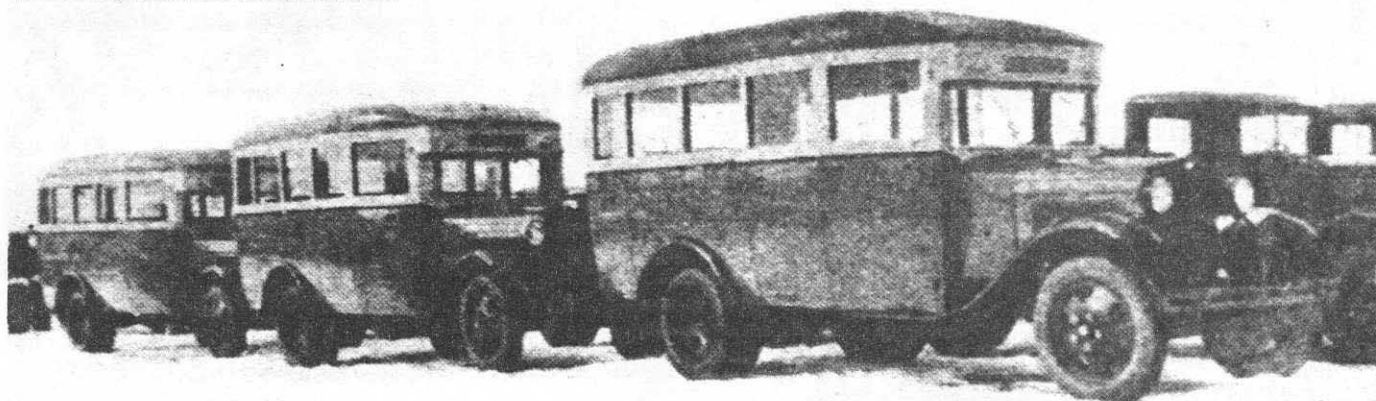


Схема серийного ГАЗ-03-30 образца 1935-1938 гг. с одной дверцей и двумя окошками по бокам. Отсутствуют выступающие части передних колёсных дисков. Задний бампер для машины не характерен.



Один из первых экземпляров серийного ГАЗ-03-30. Его отличают: на четыре: отсутствие «козырька» над лобовым стеклом с указателем маршрута и фонарями по бокам, длина 5700 мм и восемь одинаковых боковых окон салона. 1934 г.



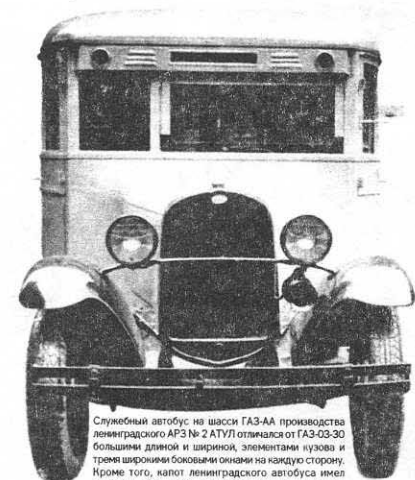
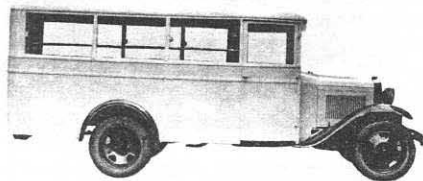
кой вдоль кузова и выкрашен в чёрный цвет.

Внешняя окраска автобусов первых лет выпуска чаще всего была трёхцветной: крыша и верхняя часть кузова имели светло-жёлтый (кремовый) цвет, нижняя часть кузова вместе с капотом окрашивались в тёмно-синий или вишневый, а крылья, брызговики и буфер (большинство серийных «03-30» имело только передний) были чёрные.

Снаряженная масса ГАЗ-03-30 составляла 2270 кг, а полная превышала 3560 кг. Распределение её отнюдь не было равномерным: на передок давило всего 760—855 кг (второе — с нагрузкой), а на задний мост — 1515—2700 кг соответственно.

База и колея не отличались от ГАЗ-АА и составляли 3340 мм, 1405 мм (передних) и 1600 мм (задних колёс) соответственно. Наименьший радиус поворота равнялся 7,5 м, а наименьший дорожный просвет 300 и 200 мм (под задним мостом). Автобус комплектовался одним запас-

Серийный довоенный ГАЗ-03-30 на улицах Горького



Служебный автобус на шасси ГАЗ-АА производства ленинградского АРЗ № 2 АТУЛ отличался от ГАЗ-03-30 большей длиной и шириной, элементами кузова и тремя широкими боковыми окнами на каждую сторону. Кроме того, капот ленинградского автобуса имел плавные переходы на переднюю стенку кузова и легкую конструкцию козырька в его верхней части. 1938 г.

ным колесом и топливным баком на 40 л. Расход топлива составлял 18,5 л на 100 км, а запас хода — 215 км.

В зависимости от года выпуска на ГАЗ-03-30 устанавливались три типа карбюраторных 4-цилиндровых двигателей: ГАЗ-А (40 л.с.), ГАЗ-АА (42 л.с.) и ГАЗ-ММ (50 л.с.). Двигатель ГАЗ-ММ (вариант двигателя «эмки» ГАЗ-М1) был предназначен для установки на грузовое шасси ГАЗ. В отличие от двигателя ГАЗ-М на нём устанавливался ряд деталей с двигателя ГАЗ-А, отсутствовал бензонасос, а отверстие для него заглушалось. Но даже при повышенной на 8—10 л.с. мощности, динамические характеристики машины были не особенно высокими. Из-за возросшего на целую тонну полного веса автобуса (против ГАЗ-АА) максимальная скорость ГАЗ-03-30 не превышала 60—65 км/ч. Однако, это происходило именно из-за большей массы, а вовсе не из-за увеличившейся лобовой площади машины, как ошибочно указывает целый ряд источников, т.к. на этих небольших скоростях лобовая площадь практически не играла никакой роли.

На протяжении всех лет производства в конструкцию моделей ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ постоянно вносились усовершенствования. Естественно, что все эти модернизации затрагивали и ГАЗ-03-30. Кроме менявшегося силового агрегата, с 1936 г. была изменена его передняя подвеска (вместо ненадёжных пружин двигатель стали крепить на двух резиновых подушках), а одно из самых слабых мест — рулевой механизм — был заменен новым, типа «червяк с двузубым роликом на игольчатом подшипнике» с передаточным отношением 20,5:1. Если на грузовиках эти новшества были внедрены только к 1938 г., то на ГАЗ-03-30 ввиду повышенных требований к автобусам эти элементы появились даже чуть раньше. Затем «03-30» получил усиленное крепление задних рессор, а с осени 1940 г. иное месторасположение запасного колеса.

Коснулись изменения и внешности ГАЗ-03-30. В первую очередь они были связаны с эксплуатацией автобуса, которая выявила значительные недостатки машины. Главным из них оказался тот факт, что кантилеверная подвеска заднего моста за несколько лет пробега с большой перегрузкой весьма ощутимо разрушала раму. Недостаточная же загруженность переднего моста приводила к разбалтыванию передка и радиатора. И если с расхлябыванием дверей, возникавшим из-за слабых направляющих, ещё можно было как-то бороться, то предотвратить перегрузку заднего моста при неизменных колёсной базе и компоновке было весьма проблематично. Пришлось волей-неволей ограничивать задний свес, укоротив автобус до 5300 мм. Число мест удалось оставить тем же, сдвинув их чуть ближе друг

к другу. А вот боковые окна претерпели изменения: задние, прилегающие к корме машины стали меньшего размера, чем остальные. Их делали «глухими», в отличие от открывавшихся остальных шести окон одинакового размера с тройными бемскими стеклами.

В принципе, повышенного износа рамы можно было избежать путем замены задних кантилеверных рессор на полуэллиптические, но на заводе-изготовителе такой модернизации не последовало. Есть лишь сведения, что в качестве временной меры рамы автобусов над задним мостом усиливали вкладышами в лонжероны.

Светлая модификация ГАЗ-03-30



На фронтах Великой Отечественной ГАЗ-03-30 часто использовались для доставки артистов на выступление перед бойцами



Довоенный ГАЗ-03-30 вместе с детьми и родителями в послевоенный Ленинград, 1946 г.



А некоторые, как этот знаменитый экспонат из ленинградского Старого Невского, модернизировали задние в Лазаво, заменив их до 1980-х гг.





Нурортный ГАЗ-03-30 послевоенного образца в Икшелевском. 1946 г.

Один из двух «рекордсменов» Ялтинской автобазы Миздрава СССР, прошедших по 107000 км без напрементов, в пробеге «Ялта-Москва-Горький-Ялта», сентябрь 1949 г.



Задняя часть послевоенного «03-30». Хорошо видна двусторонняя дверь во всю корму машины.

Другой весьма яркой внешней отличительной особенностью поздних ГАЗ-03-30 стал появившийся нависающий над ветровым стеклом козырёк с маршрутным фонарём и двумя лампами по бокам от него по 25 Вт в обрамлении 4-луфровых вентиляционных решёток. Позднее преобразилась и задняя стенка кузова: вместо односторонней двери с двумя окнами по бокам появилась широкая дверь, состоявшая из двух симметричных створок с окном в каждой. Из мелких, но всё же, заметных деталей, обращали на себя внимание метаморфозы звукового сигнала, располагавшегося под левой фарой. Всего их было 5 разновидностей, отличавшихся даже внешне. Изначально сигнал имел вид дудки, затем её сменила конусообразная трубка (это был самый распространённый на ГАЗ-03-30 вид «бибикалки»), а на поздних экземплярах, собранных уже после войны на шасси ГАЗ-ММ устанавливали новый стандартный звуковой сигнал в виде круглой бляшки, уже без всякого рупора, усилившего звук.



Вид сзади послевоенного автобуса, подложивший холостой. Палатка Ишаньки, Краснодарский край, 1950-е гг.

В эксплуатации

Нельзя, однако, не коснуться и того, что в конструкцию многих ГАЗ-03-30 усовершенствования вносились уже в процессе их эксплуатации. Об этом свидетельствуют, например, два экземпляра ГАЗ-03-30, хранящиеся в фондах Национального автомобильного музея (Санкт-Петербург). Если на одном из них задняя подвеска аналогична подвеске базового ГАЗ-АА, то на другом стоят две продольные полуэллиптические рессоры, установленные на автобус уже в ходе его капитального ремонта. Имеются отличия и в рамах обоих экземпляров. Один имеет стандартную раму «полуторки», а на другом она усилена в районе заднего моста (возможно — изначально) путём вставки внутри лонжеронов дополнительного швеллера (аналогично «трёхоске» ГАЗ-ААА).

Экземпляров ГАЗ-03-30 было изготовлено действительно больше, чем других советских автобусов тех лет. Однако, фигурирующая чаще всего цифра в 18 с лишним тысяч, изрядно завышена. На самом деле **автобусный цех ГАЗа** (будучи ранее «Гудком Октября», а затем — ГЗА), **выпустил с 1933 по 1950 г. в общей сложности 14151 такой автобус.** Уже в 1935 г. он дал стране 1300 экземпляров ГАЗ-3, а пик годового производства пришёлся на 1939 г., когда было изготовлено 1643 машины. Не совсем верно и представление о том, что в годы войны ГАЗ-03-30 не производился: в 1942 г. было построено 3 экз., в 1943 — 9 машин, в 1944 — 16. Что касается послевоенных образцов, то с 1946 по 1950 г. в Канавино собрали ещё 6560 экз. ГАЗ-03-30 с гнутыми угловатыми крыльями.

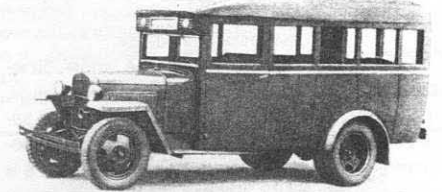
Послевоенное хозяйство страны, понесшее большие потери, по-прежнему сильно нуждалось в автобусах, хотя бы самых примитивных и дешёвых. Наиболее простым на первых порах представлялось возобновление в упрощённом виде проверенных довоенных конструкций. Но если автобусы типа ЗИС-8 и ЗИС-16 были выпущены в незначительных количествах, то послевоенные ГАЗ-03-30 разошлись по стране в тысячах экземпляров.

Некоторые из послевоенных «03-30» становились настоящими рекордсменами. Так, два автобуса из Ялтинской автобазы Управления курортов Миздрава СССР прошли без капремонта по 107000 км, за что их водителей И. Солдатов с напарником А. Куравным и А. Башариным с напарником М. Трушкиным поощрили премией по 5000 руб. и 9 сентября 1949 г. отправили в пробег Ялта—Москва—Горький—Ялта, дабы продемонстрировать эти, практически образцовые машины автозаводу им. Молотова.

Надо сказать, что послевоенные «03-30» с угловатыми крыльями зачастую изготавливались по ещё более упрощённой схеме, с применением обычной древесины, фанерной обшивки и брезентовой крыши. Внутреннее оборудование салона и сидения тоже изготавливались из имеющихся и более-менее подходящих материалов. Ввиду дефицита стального листа обшивка тоже иногда уступала место фанерной. Гнутыми, а не штампованными были не только передние, но и задние крылья. Хотя они оставались округлыми, но выколачивались вручную с полукруглым же торцевым ребром Г-образного профиля.

Что же касается окраски автобусов, то существовали самые разные цветовые варианты, и зачастую всё зависело от города или места службы «03-30». Например, в Ленинграде пассажирские машины окрашивали двухцветно: кремовый верх и тёмно-красный низ, а санитарные экземпляры имели тёмно-синюю нижнюю часть кузо-

ГАЗ-03-30- на шасси ГАЗ-ММ образца 1946—1950 гг.



ва. В кинофильме «Запасной игрок» (1954 г.) мы видим послевоенный ГАЗ-03-30 тёмно-синего цвета с голубым верхом. И кстати, со временем крылья, буфер и даже колёсные диски тоже часто получали цвет кузова.

Ну а область применения довоенных и послевоенных ГАЗ-03-30 была чрезвычайно обширной и охватывала не только пассажирские АТП, но и различного рода организации, заводы, фабрики, базы, конторы и т.д. и т.п. Эти автобусы активно применялись и в сельской местности, причём даже там, где пассажирских перевозок в ту пору не осуществлялось вовсе (а в 1930—50-е гг. — это большинство регионов страны). Так, например, Рабоче-крестьянская школа сельхозмеханизации в селе Чистюнька Алтайского края имела автобус ГАЗ-03-30 уже в 1935 г., а в июне 1940 г. первая партия из пяти «03-30» поступила в далекий, богом забытый, Якутск. Да и в послевоенное время они эксплуатировались и в знойной Средней Азии, и на раскисших от ненастья дорогах Печоры, и на сопках Дальнего Востока, и на заснеженных просторах той же суровой Якутии: на 1951 г. 10 пассажирских ГАЗ-03-30 служило в Якутске, 5 экз. — в Алдане, а ещё 7 автобусов имелось в республиканской АТК. Таким образом, в те годы это был ав-



ГАЗ-03-30, трудившийся в республике Советской Прибалтии. Обратите внимание на надставленные передние крылья. 1950-е гг.



тобус, наиболее доступный для широких масс населения всего СССР.

Испытание временем

Если окинуть взглядом мировое автомобилестроение той эпохи, то становится очевидным, что уже и для 1930-х гг. автобусный кузов с деревянным каркасом становился явным анахронизмом. Чем же объяснить такое долголетие и «живучесть» ГАЗ-03-30? Вот что писал по этому поводу ещё в 1935 г. известный отечественный конструктор Ю.Н. Сорочкин, тогда — заместитель заведующего конструкторско-экспериментальным бюро ГАЗа по кузовостроению:

«Ставший общеизвестным кузов автобуса ГАЗ-3, представляющий собой смешенную конструкцию, т.е. соединение деревянного каркаса с металлической облицовкой, является довольно ус-

тарелым, но его конструкторское и производственное оформление настолько просто, что и на сегодняшний день не ставится вопроса о снятии его с производства, а наоборот, бюро имеет задание по части унификации этого кузова».

И действительно, хотя конструкция ГАЗ-03-30 с разбалтывавшимися и скрипевшим деревянным каркасом и не располагала к длительной эксплуатации, угловатые и предельно простые их кузова хорошо поддавались ремонту и поэтому встречались на дорогах страны и в 1950-х, и в 1960-х и даже в 1970-х гг.

Один из таких автобусов, 1939 г. выпуска, принадлежавший Купавнинской тонкосуконной фабрике им. Акимова, что в подмосковном поселке Старая Купавна, даже спустя 30 лет продолжал исправно трудиться, совершая рейсы по посёлку и в пределах района, а летом обслуживая пионерский лагерь. Этот экземпляр отличался «американским» задним мостом, заимствованным от ленд-лизовского Ford 6 модели 2G8T; «не родными» задними крыльями, переделанными из передних крыльев ГАЗ-51А; самодельными полосками вдоль нижней части «юбки» кузова; и самодельным же, составным из двух половинок задним буфером, введённым многими в заблуждение (этот пресловутый буфер «перекочевал» даже на современные чертежи машины, хотя на заводе к автобусу почти не изготавливался). Машина эта приняла участие в нескольких кинофильмах и попала в поле зрения следопытов автостарины, результатом чего стала небольшая заметка в популярнейшем тогда журнале «Техника-Молодежи» (№ 6/1978 г.) под заголовком «Ещё не поздно сохранить!». После этого редчайший автобус был приобретён рижским клубом «ААК» (а в последствии стал экспонатом музея техники «Межциемс»). Это событие, как весьма положительное, освещалось тогда же в одном из сюжетов не менее популярной в то время телепередачи «Очевидное — Невероятное». К сожалению, всего десятилетие спустя волею политических судеб уникальный автобус оказался за границей, что делает его значительно менее доступным для нас. Однако он не стал последним сохранившимся представителем этой модели.

В конце 1980-х гг. в Ленинграде «всплыли» сразу два ГАЗ-03-30. Один из них был обнаружен под Выборгом на гидрографической станции Министерства морского флота и сохранён активистами тогдашнего ленинградского клуба «Самоход». Некоторое время автобус (тогда — с угловатыми крыльями) находился на сохранении в Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ — поэтому на многих кадрах на автобусе присутствует эта надпись), а ныне хранится в фондах Национального автомобильного музея в Санкт-Петербурге. Машина находится в хорошем состоянии и иногда совершает парадные поездки по городу на Неве.

Другой послевоенный «03-30» был найден чуть позже тем же «Самоходом» на территории заводской охотничьей базы в Синево (район



Мини автобус, сбережённый ленинградскими пионерскими дружинами в детском лагере в дачном посёлке «03-30» с установленным на заднем мосту американским крыльями довоенного образца — является одним из главных экспонатов города на Неве.

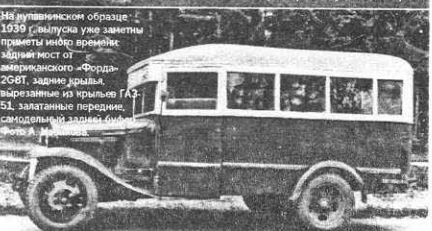


ГАЗ-03-30, трудившийся в республиканском Совхозе Прибалтики. Обратите внимание на нестандартный

Выезд на охоту трудящихся одного из заводов Карельска на служебном ГАЗ-03-30, 1960 г.



Благодаря фотографии, опубликованной в 1978 г. в журнале «Техника-Молодежи», об этом экземпляре ГАЗ-03-30, исправно трудившемся в подмосковной Старой Купавне, узнала вся страна.



На купавнинском образце 1939 г. выпуска уже заметны признаки более современного заднего моста от американского «Форда» 2G8T, задние крылья, вырезанные из крыльев ГАЗ-51А, заглавные передние, самодельные задние бамперы.

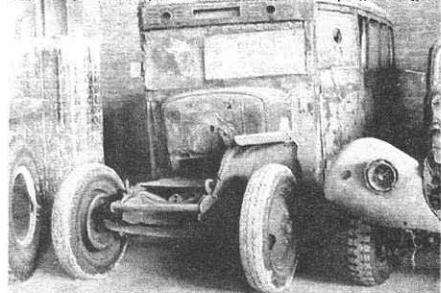


Экземпляр ГАЗ-03-30, сбережённый в 1980-х гг. ленинградским клубом «Самоход».

Приозерска). Весьма сильно разрушенная и разграбленная машина использовалась в качестве бытовки. Сейчас и этот автобус находится в фондах музея, однако нуждается в серьёзной и кропотливой реставрации.

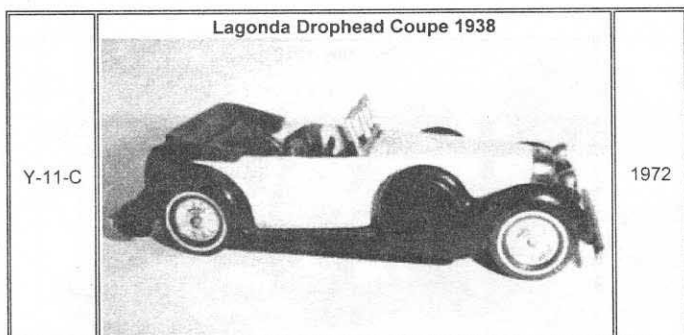
Третий из известных на настоящий момент ГАЗ-03-30, вернее то, что от него осталось, приютили сотрудники железнодорожного музея в Переяславле-Залесском. Этому экземпляру повезло меньше всех — от кузова остались практически лишь задняя стенка да крыша, поэтому здесь нужна даже скорее не реставрация, а воссоздание машины заново. Будем надеяться, что оно состоится. Ну а кроме этих подлинных экземпляров, есть сведения и о «новоделах», т.е. воссозданных уже в наше время автобусах на шасси сохранившихся «полоторок», правда точность воссоздания кузова в этих случаях не всегда находится на высоте.

Другой интереснейший экземпляр, в сохранившемся пока что довольно от переделанного вида

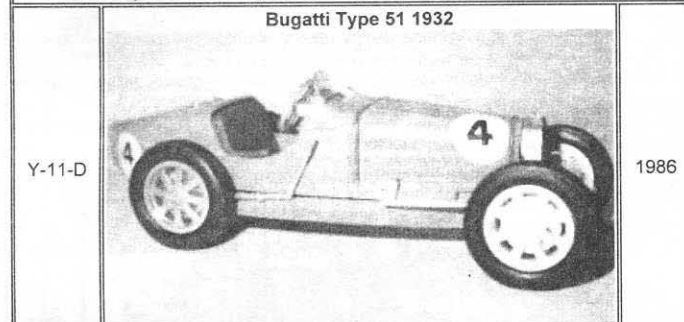


А эти останки ГАЗ-03-30 ждут своего часа в Переяславле-Залесском.





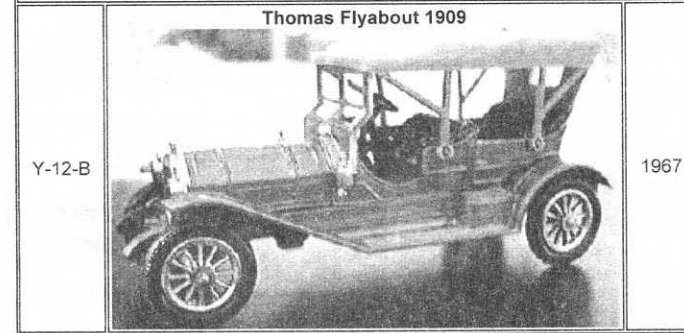
золотой кузов, пурпурное шасси (рама), черные салон и решетка радиатора
 золотой кузов, темно-красное шасси (рама), черные салон и решетка радиатора
 золотой кузов, ярко-красный шасси (рама), черные салон и решетка радиатора
 каштановый кузов, золотое шасси (рама), черные салон и решетка радиатора
 каштановый кузов, золотое шасси (рама), темно-красные салон и решетка радиатора
 беige кузов, черное шасси (рама), тагооп салон, черная решетка радиатора
 беige кузов, черное шасси (рама), темно-красный салон, черная решетка радиатора
 беige кузов, черное шасси (рама), темно-красные салон и решетка радиатора
 беige кузов, черное шасси (рама), черные салон и решетка радиатора
 сливовые кузов и шасси (рама), черные салон и решетка радиатора
 сливовые кузов и шасси (рама), каштановый салон и решетка радиатора



синий кузов, коричневый салон, серая доска приборов, "4"
 синий кузов, черный салон, кремовая доска приборов, "6"

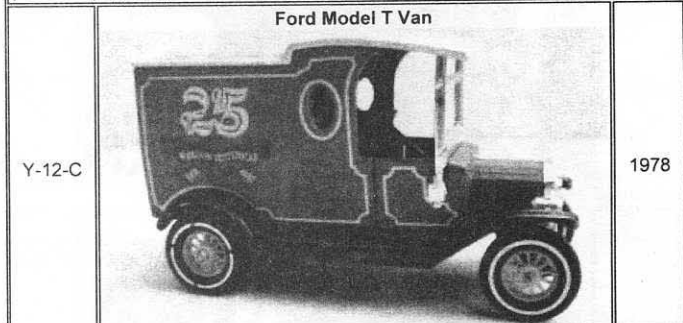


красный кузов, беige извозчик и сиденья, светло-коричневые лошади
 красный кузов, беige извозчик и сиденья, темно-коричневые лошади
 красный кузов, розово-кремовые извозчик и сиденья, темно-коричневые лошади



синие кузов и шасси (рама), рыжевато-коричневая крыша, желтые сиденья и решетка радиатора
 синие кузов и шасси (рама), рыжевато-коричневая крыша, темно-красные сиденья и решетка радиатора

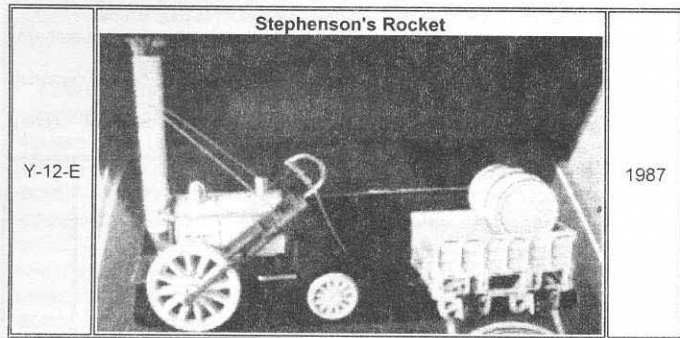
металлизированный (серебро) кузов и шасси (рама), рыжевато-коричневая крыша, темно-красные сиденья и решетка радиатора
 металлизированный (золото) кузов и шасси (рама), рыжевато-коричневая крыша, темно-красные сиденья и решетка радиатора
 пурпурно-красные кузов и шасси (рама), черная крыша, белые сиденья, черная решетка радиатора
 красные кузов и шасси (рама), черная крыша, белые сиденья, черная решетка радиатора



кремовый кузов, черное шасси (рама), крыша и сиденья, "Coca-Cola"
 желтый кузов, черное шасси (рама), крыша и сиденья, "Coleman's Mustard"
 желтый кузов, черное шасси (рама), крыша и сиденья, "Suze"
 синий кузов, черное шасси (рама), белая крыша, черные сиденья, "Smith's Crisps"
 синий кузов, черное шасси (рама), белая крыша, рыжевато-коричневые сиденья, "Smith's Crisps"
 зеленый кузов, темно-зеленое шасси (рама), серая крыша, черные сиденья, "25th Anniversary of Yesteryear"
 синий кузов, черное шасси (рама), желтая крыша, черные сиденья, "Bird's Custard"
 синий кузов, черное шасси (рама), желтая крыша, рыжевато-коричневые сиденья, "Bird's Custard"
 синий кузов, черное шасси (рама), белая крыша, черные сиденья, "Cerebos Salt"
 красный кузов, черное шасси (рама), крыша и сиденья, "Arnott's Biscuits"
 темно-зеленый кузов, черные шасси (рама) и сиденья, беige крыша, "Harrods"
 темно-зеленый кузов, черное шасси (рама), беige крыша, рыжевато-коричневые сиденья, "Harrods"
 желтый кузов, черные шасси (рама), крыша и сиденья, "Sunlight Seife"
 красный кузов, черные шасси (рама), крыша и сиденья, "Royal Mail"
 черные кузов и шасси (рама), белая крыша, tanseat, "Captain Morgan"
 синий кузов, черное шасси (рама) и сиденья, белая крыша, "Hoover"
 оранжевый кузов, черное шасси (рама), крыша и сиденья, "Hoover"
 рыжевато-коричневый кузов, коричневое шасси (рама) и крыша, черные сиденья, "Motor 100"
 белый кузов, синее шасси (рама), красная крыша, черные сиденья, "Pepsi Cola"
 белый кузов, синее шасси (рама), красная крыша, рыжевато-коричневые сиденья, "Pepsi Cola"
 светло-серый кузов, зеленое шасси (рама), серая крыша с pickle cast, черные сиденья, "Heinz 57"
 синий кузов, черное шасси (рама), желтая крыша, черные сиденья, "Rosella"
 оранжево-желтый кузов, зеленое шасси (рама), крыша и сиденья, "Junior Matchbox Collectors Club"
 оранжево-желтый кузов, синее шасси (рама), зеленая крыша и сиденья, "Junior Matchbox Collectors Club"
 оливковые кузов, шасси (рама) и крыша, pale-желтые сиденья, "Field Ambulance"



синие кузов и крыша, рыжевато-коричневые сиденья, "Imbach"



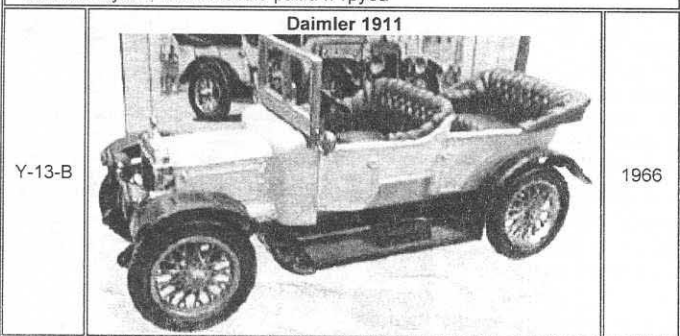
желтый двигатель, белая труба, желтые тендер и бочка



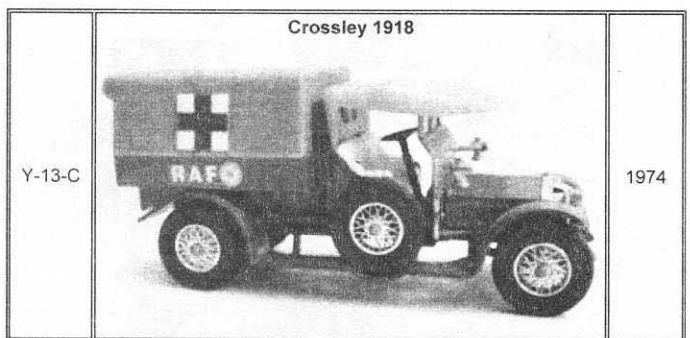
черные кузов и шасси (рама), серая крыша, рыжевато-коричневый салон, "Goblin"
 черные кузов, крыша и шасси (рама), рыжевато-коричневый салон, "Goblin"
 кремовый кузов, зеленое шасси (рама), черный салон, "Baxter's"
 темно-синий кузов, черное шасси (рама), рыжевато-коричневый салон, "Goanna"



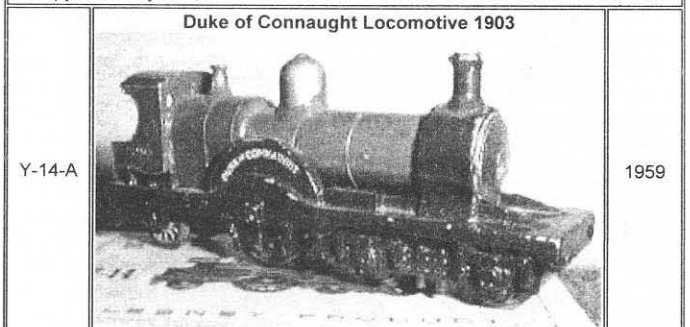
зеленый кузов, каштановые рама и труба



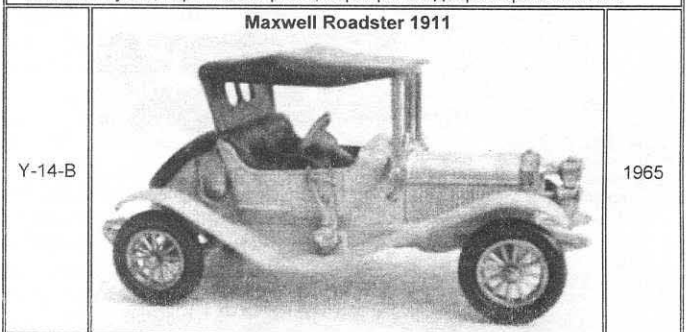
желтый кузов, черное шасси (рама), сиденья и решетка радиатора
 желтый кузов, черное шасси (рама) и решетка радиатора, каштановые сиденья
 желтый кузов, черное шасси (рама), каштановые сиденья и решетка радиатора
 металлизированный (серебро) кузов и шасси (рама), каштановые сиденья, черная решетка радиатора
 металлизированный (золото) кузов и шасси (рама), каштановые сиденья, черная решетка радиатора
 синий кузов, пыльное синее шасси (рама), коричневые сиденья, черная решетка радиатора



сине-серые кузов и шасси (рама), кремовые сиденья, рыжевато-коричневые крыша, решетка радиатора и навес, "RAF"
 сине-серые кузов и шасси (рама), кремовые сиденья, оливковая крыша, решетка радиатора и навес, "RAF"
 сине-серые кузов и шасси (рама), кремовые сиденья, черные крыша, решетка радиатора и навес, "RAF"
 металлизированный (золото) кузов и шасси (рама), каштановые сиденья, черная крыша, решетка радиатора и навес, "RAF"
 металлизированный (золото) кузов и шасси (рама), каштановые сиденья, черные крыша и навес, рыжевато-коричневая решетка радиатора, "RAF"
 металлизированный (золото) кузов и шасси (рама), каштановые сиденья, черные крыша и загруженный уголь, рыжевато-коричневая решетка радиатора, "Coal & Coke"
 металлизированный (золото) кузов и шасси (рама), каштановые сиденья, черные крыша, решетка радиатора и загруженный уголь, "Coal & Coke"
 кремовый кузов, черное шасси (рама), каштановые сиденья, зеленые крыша, решетка радиатора и навес, "Carlsberg"
 темно-зеленый кузов, черное шасси (рама), каштановые сиденья, кремовая крыша, черная решетка радиатора, кремовый навес, "Warings"
 темно-зеленый кузов, черное шасси (рама), каштановые сиденья, кремовая крыша, черная решетка радиатора, белый навес, "Warings"
 желтый кузов, черные шасси (рама), сиденья, крыша, решетка радиатора и загруженный уголь, "Kohle & Koks"



зеленый кузов, коричневая рама, золотая дверь парового котла
 зеленый кузов, коричневая рама, серебряная дверь парового котла



бирюзовый кузов и шасси (рама), черные крыша и решетка радиатора, каштановые сиденья, золотой топливный бак
 бирюзовый кузов и шасси (рама), черные крыша и решетка радиатора, каштановые сиденья, соррег топливный бак
 бирюзовый кузов и шасси (рама), черная крыша, каштановые сиденья, красная решетка радиатора, золотой топливный бак
 металлизированный (серебро) кузов, шасси (рама) и топливный бак, красная крыша, сиденья и решетка радиатора
 металлизированный (золото) кузов, шасси (рама) и топливный бак, красная крыша, сиденья и решетка радиатора
 металлизированный (золото) кузов, шасси (рама) и топливный бак, каштановая крыша, сиденья и решетка радиатора
 металлизированный (золото) кузов, шасси (рама) и топливный бак, каштановая крыша, сиденья и решетка радиатора
 beige кузов, зеленое шасси (рама), черные крыша, сиденья и решетка радиатора, медный топливный бак

	Fiat 500A Topolino 1A serie #23 Mille Miglia 1937 RIO r047		Fiat 500C Belvedere 1954 Brumm		Fiat 500C Topolino Brumm r012
	Fiat 500B Topolino van "Campari" 1946 RIO r054		Fiat 500C Belvedere Mwb 1954		Fiat 500C Topolino Brumm r013
	Fiat 500B Topolino van "Gillette Blu" 1946 RIO r079		Fiat 500C Giardiniera 1949 beige RIO r048		Fiat 500C Topolino Brumm r029 1951
	Fiat 500B Topolino van "Ramazzotti" 1946 RIO R052		Fiat 500C Giardiniera 1949 RIO r049		Fiat 500C Topolino van 1949 "Campari" RIO R055
	Fiat 500B Topolino van 1946 "Stipel" RIO r046		Fiat 500C Topolino 1951		Fiat 500C Topolino van 1949 "Ramazzotti" RIO R053
	Fiat 500B Topolino van 1946 RIO R050		Fiat 500C Topolino 1936-1955		Fiat 500C Topolino van 1949 RIO R051
	Fiat 500B Topolino van Amaro 18 Isolabella 1946 RIO R056		Fiat 500C Topolino #90 Mille Miglia 1937 RIO r013b		Fiat 500C Topolino van 1949 Vigili Del Fuoco RIO r080
	Fiat 500B van Topolino P.T. Poste E Telegrafi 1946 RIO R045		Fiat 500C Topolino 1949 dark red IXO Junior 000015		Fiat 500C van Amaro 18 Isolabella 1949 RIO R057
	Fiat 500C 1100B		Fiat 500C Topolino 1949 grey Brumm r012g 29/09/2006		Fiat 500D 1960 Hobby model Expo 2007 50 th Anniversary Fiat 500 Brumm s0717
	Fiat 500C Belvedere 1951 dark green Brumm r029		Fiat 500C Topolino 1949 RIO r012		Fiat 500D 1960 set green/white/red 35 th Anniversary Brumm 1972/2007 (with Italian flag limited) Brumm trio500
	Fiat 500C Belvedere 1951 light green Brumm R028		Fiat 500C Topolino 1949 RIO r013		Fiat 500D 1960 set green/white/red 35 th Anniversary Brumm 1972/2007 (with Italian flag limited) Brumm trio500
	Fiat 500C Belvedere 1952 Norev 770008		Fiat 500C Topolino 1949 Vigili Del Fuoco RIO R024		Fiat 500D Nuova 1960 "18 Isolabella" Brumm r408 22/05/2007

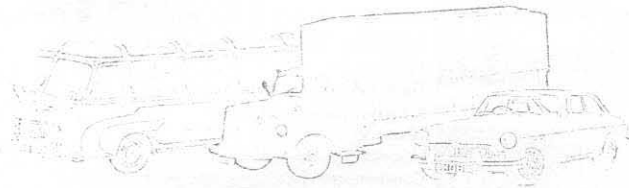
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

	Fiat 500D Nuova 1960 avorio Brumm r405-03		Fiat 500D Nuova 1960 open green scuro Brumm r404-10		Fiat 500L racing version white black Hongwell Cararama 144nd 003WhiteBlack
	Fiat 500D Nuova 1960 azzurro aquamarina Brumm r405-06		Fiat 500D Nuova 1960 open grey cenere Brumm r404-11		Fiat 500L racing version white red Hongwell Cararama 144nd 003WhiteRed
	Fiat 500D Nuova 1960 beige Brumm r405-04		Fiat 500D Nuova 1960 open red Brumm r404-01		Fiat 500L racing version yellow Hongwell Cararama 144ND 003Yellow
	Fiat 500D Nuova 1960 blue scuro Brumm r405-08		Fiat 500D Nuova 1960 open roof avorio Brumm r404-03		Fiat 500L yellow Oliex 15840 20/09/2006
	Fiat 500D Nuova 1960 celeste blue Brumm r405-05		Fiat 500D Nuova 1960 open roof celeste blue Brumm r404-05 02/11/2007		Fiat 500R giallo tahiti Vitesse-Sunstar 24504 27/04/2006
	Fiat 500D Nuova 1960 green oasis Brumm r405-09		Fiat 500D Nuova 1960 open white Brumm r404-02		Fiat 501 Moschettiere Del Duce 1925 RIO 147
	Fiat 500D Nuova 1960 green scuro Brumm r405-10		Fiat 500D Nuova 1960 white Brumm r405-02		Fiat 501 Saloon 1919
	Fiat 500D Nuova 1960 grey ardesia Brumm r405-12		Fiat 500D Sexybrumm 1972-2007 with Sexybrumm catalog Brumm s7207		Fiat 501 Saloon 1919/26
	Fiat 500D Nuova 1960 grey cenere Brumm r405-11		Fiat 500L Abarth Racing Version red Hongwell Cararama 144nd 003red		Fiat 501 sport 1919 RIO 3
	Fiat 500D Nuova 1960 open beige Brumm r404-04		Fiat 500L Abarth red Oliex 15841 20/09/2006		Fiat 501C torpedo 1923
	Fiat 500D Nuova 1960 open celeste Brumm r404-05		Fiat 500L racing version #3 dark blue Hongwell Cararama 144nd 003 darkblue		Fiat 501 torpedo 1919 RIO 4
	Fiat 500D Nuova 1960 open green oasis Brumm r404-09		Fiat 500L racing version #33 blue Hongwell Cararama 144ND 003Blue		Fiat 501S / Fiat 501SS 1921/26

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 масштаба!

Прекрасно выполненная и детализированная модель всегда
будет великолепным подарком в любом возрасте!!!

Москва

Интернет магазин

+7(495) 762 56 74

www.1001automodel.ru

+7(916) 814 33 15

e-mail: info@1001automodel.ru



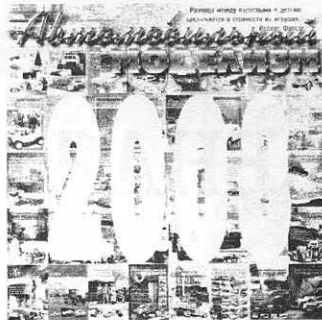
ЛОКОТРАНС

Издается в России с 1993 г.

**ИНФОРМАЦИОННЫЙ АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА
ПОДПИСКА "ЛОКОТРАНС" 2009
1 полугодие (6 номеров) — 840 руб.; годовая — 1680 руб.**

www.lokotrans.info

e-mail: lokotrans@mail.ru

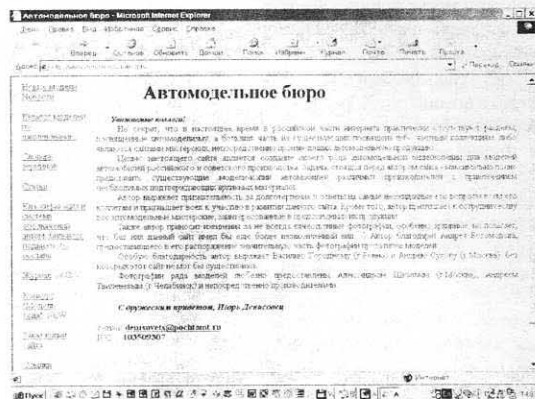


КОМПАКТ-ДИСК

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

1. Полноцветная версия журнала «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2008 г.
2. Каталог моделей, выпущенных в 2008 г. в формате PDF
3. Фотографии с московских автомобильных выставок 2008 г.
4. Adobe Acrobat Reader.

Системные требования: Pentium 200; ОЗУ — 32Мб; ОС — Windows 95/98/ME/2000/XP; разрешение — 800x600; CD-ROM. Стоимость диска с пересылкой по России 400 руб. (стоимость пересылки за границу оговаривается в каждом отдельном случае). Деньги за диск необходимо перевести по адресу: 129347 Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу. В поле «Для письма» необходимо указать количество дисков и разборчиво обратный адрес.



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

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

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

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

ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ О МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЯХ АВТОМОБИЛЕЙ
WWW.AUTOMODEL.RU

МЕХАНОГРАМ
МЕХАНОГРАФИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ ОБ ОБЩЕСТВЕННОМ ПРОЦЕССЕ СОЗДАНИЯ И ПРОФЕССИОНАЛЫ

Открыта подписка:

205 рублей — Россия
270 рублей — Белоруссия
170 евро — другие страны

на второе полугодие 2008 года (3 номера):
435 рублей — Россия
525 рублей — Белоруссия
20 евро — другие страны

В графе «Сообщения» бланка почтового перевода укажите: «4-6/08» (для подписки на второе полугодие) или «1-6/08» (для подписки на год)

Оплата почтовым/электронным переводом на адрес:
300012, г. Тула, ул. Николая Руднева, дом 25/13, кв. 5, Денисову А. Н.
Возможна оплата банковским переводом, без отправки счета

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

БЕСПЛАТНО публикуются **ВСЕ** объявления частных лиц.

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

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

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несет.

Для сокращения объема объявления используйте сокращения: ПП — почтовый перевод; САК — самоадресный конверт; К№ — номер по каталогу; М — масштаб; Ж — журнал; Б — брошюра; К — книга.

- Продаю диск с фото ретроавтомобилей (отечественных и зарубежных) Тулы, Москвы, Калуги на выставках Автопром 2006, 2008 в Туле на CD. Стоимость диска 160 руб. с доставкой по России. Денис Денисов. 300012, тула, ул. Н.Руднева, 25/13-5, в графе «сообщение» указать «ретро 1», тел. +79105584086, e-mail: pant@klax.tula.ru
- Куплю CD «Полный каталог масштабных моделей автомобилей СССР. 1971—2002» (оригинал) и др. литературу по автомоделям М1.43. Гришин И.А. тел. 89037835462, 141160, МО, Звёздный городок, д. 64, кв. 137
- Продам, обменяю КИТЫ ЗИС-5В в количестве 100шт. Иванченко Ю.И. Украина, 69000, г. Запорожье, ул. Победы, д. 93, кв. 26
- Продам автомодели в коробках (1970-80-е) советского и зарубежного пр-ва (много редких), а также книги, журналы, открытки пор истории и устройству авто-, мототранспорта (1921-97). Украина (0512)22-42-21, 8067-606-59-58
- Модели грузовиков ручного изготовления в М1.43. Более 30 наименований. Каталог и фото в САК. Керн Н.Д. 350007, г. Краснодар, ул. Захарова, 23, а/я 6025
- Справочная информация по моделям — тел. (095)680-15-61
- Куплю модели 1:43 тракторов и тягача АТ-Т, фото тракторов 1950-60 гг. Скачков С.А., 172527, Тверская обл., г. Нелидово-7, а/я 36

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

- КУПЛЮ
- ПРОДАМ
- ОБМЕНЯЮ
- РАЗНОЕ

Почтовый адрес _____

КОНКУРС

«МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



Дорогие друзья и коллеги!

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

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

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

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

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

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

Номинации:

Модель года;

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

Лучшая модель зарубежного автомобиля отечественного изготовителя;

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

Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя;

Лучшая отечественная фирма-изготовитель моделей;

Лучшая зарубежная фирма-изготовитель отечественных моделей.

Любая модель может быть представлена в нескольких номинациях.

В конкурсе могут принимать участие, как специально номинированные изготовителями модели, так и модели, впервые выпущенные в 2008 г., которые официально никто не номинировал. Единственным условием для участия – модель впервые должна быть изготовлена в 2008 г.

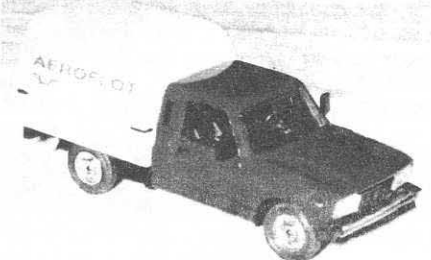
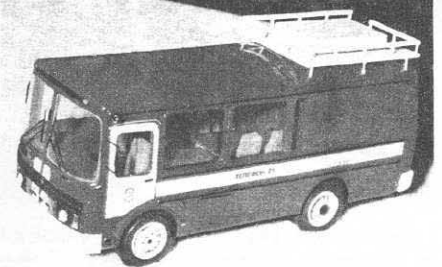
Для специального представления модели на конкурс необходимо предоставить фотографии модели (желательно в нескольких ракурсах), а так же указать материал, количество деталей, количество выпущенных моделей, номинацию, в которой выставляется модель.






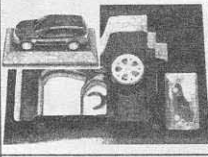







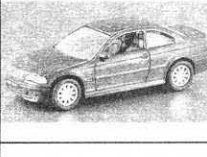


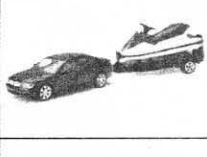




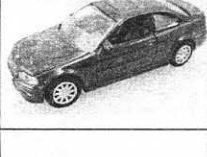





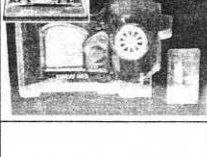



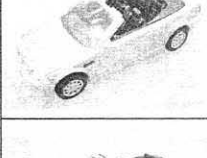

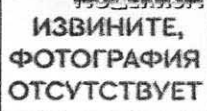


Ждём Ваших комментариев, предложений по номинациям, а, главное, «голосов», отданных за ту или иную модель.

- 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)
- поддрессирование колёс (0 или 1)
- Наличие поворачивающихся колёс (0 или 3)
- Материал кузова (металл – 2, смола или пластмасса – 1, др. – 0)
- Наличие вариантов кузова и т.п. (0 или 1)
- Материал фар и сигналов (прозрачность, соответствие цветов) (0–3)
- Наличие детализировки под не открывающимися элементами (0 или 3)
- Наличие детализировки под открывающимися элементами (0 или 2)
- Наличие открывающихся элементов (0–2)
- Наличие двигающихся и съёмных элементов (0–2)
- Наличие специальных эффектов (фары, сигнальные огни, звук) (0–2)
- Материал покрышек (резина – 3, смола – 2, др. – 0)

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

Представляем вашему вниманию модели мастерской «Шпак Ко» из Омска. Модели являются конверсиями, изготовленными в этом году.



	BMW M3 dark blue metallic Realtoy (Epoch M-tech Gchabox series-2)		BMW M3 (E46) "Marshal Car" white, grey интерьер номер спереди и сзади BMW M3 Secret model M-Tech 6		BMW M3 cabriolet yellow, black интерьер Yatming
	BMW M3 dark yellow Realtoy (Daniel&Co Real- X)		BMW M3 (E46) white, grey интерьер номер спереди и сзади BMW M3 M-Tech 4		BMW X3 blue 27MHz Real-X 172 Radio Control Diecast Cars RX72RC- 78508BL
	BMW M3 "Marshal Car" white Realtoy (Epoch M-tech series-6)		BMW M3 (E46) red, grey интерьер номер спереди и сзади BMW M3 M-Tech 4		BMW X5 Accident Unit UK white & yellow/green pattern checker beige интерьер номер T72 GJL спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)
	BMW M3 Polizei German white Realtoy Real-X		BMW M3 (E46) dark blue metallic, grey интерьер номер спереди и сзади BMW M3 M-Tech Gachabox Vol. 2		BMW X5 Accident Unit UK white & yellow/green pattern checker black интерьер номер T853 GJL Hongwell (Cararama)
	BMW M3 Polizei German white, grey интерьер Realtoy (Yodel Real-X Part- 4)		BMW M3 (E46) dark blue metallic, grey интерьер номер спереди и сзади none M-Tech Seven-Eleven		BMW X5 Accident Unit UK white & yellow/green pattern checker black интерьер номер T72 GJL спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)
	BMW M3 Polizei German white, grey интерьер Realtoy (Yodel Real-X Exclamation box-3)		BMW M3 + boat black Joycity		BMW X5 Ambulance Hungary white, beige интерьер панель приборов beige баранка black номер спереди и сзади RB 49-31 Hongwell (Cararama)
	BMW M3 Purple metallic 49MHz Real-X 172 Radio Control Diecast Cars RX72RC- 78502P		BMW M3 + boat yellow Joycity		BMW X5 Ambulance Belgium yellow, beige интерьер панель приборов beige баранка black номер Y23 LWZ спереди white/сзади yellow выхлопная труба silver Hongwell (Cararama)
	BMW M3 red, grey интерьер Realtoy (Epoch M-tech series-4)		BMW M3 cabriolet dark blue metallic, black интерьер Yatming		BMW X5 Ambulance Belgium yellow, black интерьер панель приборов black баранка black номер Y23 LWZ спереди white/сзади yellow выхлопная труба silver Hongwell (Cararama)
	BMW M3 white, grey интерьер Realtoy (Epoch M-tech series-4)		BMW M3 cabriolet dark blue metallic Realtoy (Yujin Real-X series-3)		BMW X5 Ambulance Holland yellow, beige интерьер номер Y23 LWZ Hongwell (Cararama)
	BMW M3 yellow 27MHz Real-X 172 Radio Control Diecast Cars RX72RC- 78502Y		BMW M3 cabriolet red, black интерьер Yatming		BMW X5 Ambulance Hungary white, beige интерьер номер RB 49-31 Hongwell (Cararama)
	BMW M3 yellow Joycity		BMW M3 cabriolet silver, black интерьер Realtoy (Yujin Real-X series-3)		BMW X5 Ambulance Netherlands yellow, beige интерьер панель приборов beige баранка black номер спереди white T184KRL/сзади yellow Y23 LWZ Hongwell (Cararama)
	BMW M3 red Joycity		BMW M3 cabriolet white, black интерьер Yatming		BMW X5 Ambulance Netherlands yellow, beige интерьер панель приборов beige баранка black номер спереди white T184KRL / сзади yellow Y23 LWZ / large text Ambulance на мигалке Hongwell (Cararama)



BMW X5
Ambulance Nederlands
yellow, black интерьер
панель приборов black
баранка black
номер спереди white
T184KRL/сзади yellow Y23
LWZ
Hongwell (Cararama)



BMW X5
Ambulancia Spain
white, beige интерьер
панель приборов beige
баранка black
номер спереди/сзади
0000 AAA
Hongwell (Cararama)



BMW X5
Ambulancia Spain
white, black интерьер
панель приборов black
баранка black
номер спереди/сзади
1568 BWD
Hongwell (Cararama)



BMW X5
Ambulanza Italy
white, beige интерьер
панель приборов beige
баранка black
номер спереди и сзади
POLIZIA D5128
Выхлопная труба silver
Hongwell (Cararama)



BMW X5
Bern Police
white, black интерьер
панель приборов black
баранка black
номер спереди и сзади
BE-16599
Hongwell (Cararama)



BMW X5
black
R-type Car 172 Models
RT72-20580802 Diecast
model with chocolate
snack. Model is made by
Hongwell



BMW X5
black, beige интерьер
номер BM X5
Hongwell (Cararama)



BMW X5
black
Realtoy (Daniel&Co Real-
X)



BMW X5
blue light green metallic,
black интерьер
номер BM X5
Hongwell (Cararama)



BMW X5
blue light metallic, beige
интерьер
номер BM X5
Hongwell (Cararama)



BMW X5
blue light metallic, black
интерьер
номер BM X5
Hongwell (Cararama)



BMW X5
blue metallic, grey
интерьер
номер сзади BMW X5
M-Tech 5



BMW X5
blue metallic
Realtoy (Yodel Real-X
Exclamation box-2)



BMW X5
Brandweer Nederlands
red, black интерьер
панель приборов black
баранка black
номер спереди/сзади 68-
HR-BG
Hongwell (Cararama)



BMW X5
brown metallic, beige
интерьер
номер BM X5
Hongwell (Cararama)



BMW X5
Carabinieri
dark blue, black интерьер
панель приборов black
баранка black
номер спереди и сзади E1
UP702
Выхлопная труба silver
Hongwell (Cararama)



BMW X5
dark blue, beige интерьер
номер BM X5
Hongwell (Cararama)



BMW X5
dark blue metallic
Realtoy (Epoch M-tech
series-5)



BMW X5
Feuerwehr
red, beige интерьер
white strip
номер спереди и сзади
OS-3541
Hongwell (Cararama)



BMW X5
Feuerwehr
red, beige интерьер
yellow strip
номер спереди и сзади
OS-3541
Hongwell (Cararama)



BMW X5
Fire Brigade UK
red, beige интерьер
yellow strip
панель приборов beige
баранка black
номер T72 8SR спереди
white/сзади yellow
Hongwell (Cararama)



BMW X5
Fire Brigade UK
red, black интерьер
yellow strip
панель приборов black
баранка black
номер T72 8SR спереди
white/сзади yellow
Hongwell (Cararama)



BMW X5
Fire Brigade UK
red, beige интерьер
yellow strip
номер T72 GJL
Hongwell (Cararama)



BMW X5
grey / beige интерьер
номер BM X5
Hongwell (Cararama)



BMW X5
grey metallic
Realtoy (Daniel&Co Real-
X)



BMW X5
Guardia Civil Spain
white & green, beige
интерьер
панель приборов beige
баранка black
номер спереди/сзади
PGC-9087-H
Hongwell (Cararama)



BMW X5
Guardia Civil Spain
white & green, black
интерьер / панель
приборов black, баранка
black / номер спереди /
сзади PGC-9087-U
выхлопная труба black
Hongwell (Cararama)



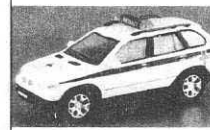
BMW X5
Guardia Civil Spain
white & green, black
интерьер
панель приборов black
баранка black
номер спереди/сзади
0000 AAA
Hongwell (Cararama)



BMW X5
Notarzt German
beige, beige интерьер
баранка black
номер спереди и сзади
OS-3541
Hongwell (Cararama)



BMW X5
Notarzt German
white, beige интерьер
баранка black
номер спереди и сзади
OS-3541
Hongwell (Cararama)



BMW X5
Notarzt German
white, black интерьер
панель приборов black
баранка black
номер спереди и сзади
OS-3541
Hongwell (Cararama)



BMW X5
Police France
white, beige интерьер
панель приборов beige
баранка black
номер 78N19300 спереди
white/сзади yellow
Hongwell (Cararama)



BMW X5
Police France
white, black интерьер
панель приборов black
баранка black
номер 78N19302 спереди
white/сзади yellow
Hongwell (Cararama)



BMW X5
Police France
white, black интерьер
панель приборов black
баранка black
номер 78N19300 спереди
white/сзади yellow
Hongwell (Cararama)



BMW X5
Politie Nederlands
white, beige интерьер
панель приборов beige
баранка black
номер T72 GJL спереди
white/сзади yellow
Hongwell (Cararama)



BMW X5
Politie Nederlands
white, black интерьер
панель приборов black
баранка black
номер T72 GJL спереди
white/сзади yellow
Hongwell (Cararama)



КамАЗ-4911 (Кіммерія)



КрАЗ-255 9Т55 с гидроманипулятором (Кіммерія)



КрАЗ-6322 АМФ-1 (Кіммерія)



МАЗ-103С (Кіммерія)



КамАЗ-655050 «техника» (Кіммерія)



КрАЗ-7133С4 самосвал (Кіммерія)



КрАЗ-6322-056 с гидроманипулятором (Кіммерія)



БРТ-3152В (Кіммерія)



КамАЗ-655050 гостиница (Кіммерія)



КрАЗ-7133Н4 бортовой (Кіммерія)



Волжанин-53701 пригородный (Кіммерія)



КрАЗ SIMOM (Кіммерія)



МАЗ-5205А с тентом (Кіммерія)



КрАЗ-7133 Р4 бетономеситель (Кіммерія)



Волжанин-6270 (Кіммерія)



ОдАЗ-794 (Кіммерія)



МАЗ-103Т (Кіммерія)



КрАЗ-А061Р2 прицеп-кухня (Кіммерія)



ЛиАЗ-5256.25 (Кіммерія)



КрАЗ-255 аварийный (Саратов)



YA3-3160 пожарная охрана (Кіммерія)



КрАЗ-6322 ТЗК-20 заправщик (Кіммерія)



ЛиАЗ-5256.25 пригородный пригородный (Кіммерія)



КрАЗ-258 + С652 автопоезд-цементовоз (Кіммерія)



КрАЗ-6322 МПР (Кіммерія)



ЛиАЗ-5256.56 (Кіммерія)



КрАЗ-257 эвакуатор (Кіммерія)



КрАЗ-6322 (Кіммерія)



МАЗ-103 (Кіммерія)



МАЗ-104 (Кіммерія)

Уважаемые коллеги!
Настоящим сообщаем вам, что автором моделей, фотографии которых помещены ниже, является Руслан Пинус из г. Самары, а не МАЛ-студио, как было ошибочно указано в №5/2008 г.



Aero 1000



Alfa Romeo 6C 2500 coupe touring, 1947



Chrysler New Yorker-1955



Citroen DS 19



Studebaker Garford, 1908



Dodge WC10 G505-series, 1941



Ford T, 1910



**ХИ ОЛДАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ
ИЛНИ СОРОКИНА**



GA3-21 «Волга»



Austin Seven, 1931



GA3-4



Acroix-De Laville, 1898



Mercedes 27/ cabriolet B, 1937



ЗИС-1103



Cord 810 Westchester sedan, 1935



Moskvich-422, 1954

