

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 3/2010 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



С ДНЕМ ПОБЕДЫ!

**“ПОБЕДА” С ПОЛЬСКИМ АКЦЕНТОМ
ЕСТЬ НАД ЧУЕЙ-РЕКОЮ ДОРОГА...
МИНИАТЮРНЫЕ МАШИНЫ ГАМІ
ШЕСТЬДЕСЯТ ШЕСТОЙ
ЭВОЛЮЦИЯ КЛАССИКИ
S&V CREATIVE STUDIO
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ
ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ**



EM-13 “Катюша” на шасси ЗИС-6 от Atlas



ГАЗ-64. Серия “Ваш автопром” от “Феран”



ЯГ-6 от ALF



ГАЗ-3221 “65 лет Победы” от АГАТ

"Модельки" ул.Константина Заслонова, 15 (метро "Лиговский проспект") тел. (812) 764-64-87

VV.M Co. Ltd.

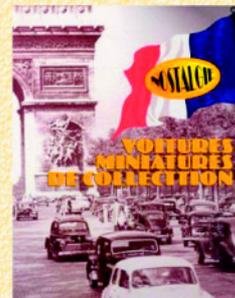
ДИСТРИБЬЮТОР № 1 в РОССИИ



NOREV



а/я 286, г.Санкт-Петербург
197227, РОССИЯ
тел. / факс: (812) 324-18-76
e-mail: mail@vvmmodels.ru
www.vvmmodels.ru



**МАГАЗИН
В
МОСКВЕ**

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

**МАГАЗИН
В
САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ**

"Модельки"
ул.Константина Заслонова, 15
(метро "Лиговский проспект")
тел. (812) 764-64-87

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 3/2010 моделизм

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

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

тел.: 8-916-041-36-87
Зам. гл. редактора
Надежда Макогнова
e-mail: makogonova@mtu-net.ru



Коллективный консультант:

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

Набор и вёрстка
Любовь Поletaева
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.cartruckbus.ru/avtomodelizm/>
<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, 3(69)
Editorial office:
Moscow, 107120, Russia
Prokhodchikov Str., 4, of. 131
Phone: (+7) 916-041-36-87
All rights reserved. This publication may not be reproduced
in part or in whole without prior written permission of the
publishers.
© Model Cars. Russia, 2010

СОДЕРЖАНИЕ

Моя коллекция, 2
А. Семиков
Конкурс «Масштабная модель года», 5
Автомобили 2000 года – Toyota Yaris, Fiat
Multipla и Opel/Vauxhall Zafira, 6
А. Бармасов
«Победа» с польским акцентом, 7
М. Климов
Есть на Чуеи-рекою дорога..., 9
М. Соколов
Есть в Варгашах завод..., 13
А. Говоруха
Миниатюрные машины RAMI, 16
Зарубежные новинки, 19
Отечественные новинки, 22
«Шестьдесят шестой», 25
А. Колеватов
Эволюция классики, 30
С. Егоров
S&V Creative Studio, 33
И. Стрелков
Модели автомобилей Джеймса Бонда от Atlas, 34
Справочная информация. Fiat в фотографиях и
моделях 35
«Зимнее» хобби, 38
О. Евлашкин
Справочная информация. Каталог моделей в
масштабе 1:72, 39

Дорогие друзья и коллеги!

**Начинается подписка на второе по-
лугодие 2010 года. Подписка осуществ-
ляется только через редакцию.**

Редакция может гарантировать полу-
чение журнала только его подписчикам.

Стоимость подписки мы оставили
прежней – 480 руб. за полугодие.

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

Можно купить журнал на диске в фор-
мате PDF. Диск содержит: годовой ком-
плект журналов в цвете, каталог моде-
лей, выпущенных в течении года, а так
же фотографии автомобилей с выставок,
проводимых в Москве. Диск с копией всех
ранее выпущенных журналов за 2000–2007
гг. стоит 800 руб. Стоимость дисков за
2008 и 2009 гг. по 400 руб. каждый. Цены
указаны с доставкой по России.

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 **480 руб.** (за полугодие) для России и указанием в поле «Для письма»: «Подписка на __ полугодие» и своего почтового адреса. Отправка журнала – заказной бандеролью.

ПРЕДЫДУЩИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛОВ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ТОЛЬКО ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМУ СОГЛАСОВАНИЮ С РЕДАКЦИЕЙ

Реквизиты для почтового перевода: 129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу

Для справки: стоимость одного номера за 2000 – 1-ю пол. 2003 г. – **140 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 – Kiritetz Stanislav, tel.: (0) 9372-73153, e-mail: kiritetz@t-online.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 новые номера журнала можно приобрести:

Москва:
Магазин – Протопоповский пер., 9 (в помещении ВОС), тел. 495-680-15-61
Киммерия – ул. Дубнинская, д. 2, корп. 6 (в помещении магазина «Продукты», тел. 8-926-594-08-25 (ежедневно, кроме Пн и Чт с 11.00 до 20.00)
Московский дом авиации и космонавтики – ул. Красноармейская, 4

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, тел. (812) 579-83-62
магазин «Машинки» – Московский вокзал, тел. (812) 579-83-62

Воронеж:
хобби-магазин «Масштабные модели» – ул. Вл. Невского, д. 44 (в помещении магазина «Мир дерева»)
хобби-центр «Илья Муромец» – ул. Среднемосковская, д. 32Б, супермаркет «Поиск», 1 этаж

Казань: магазин «Сундучок» – ул. Чистопольская, д. 3, тел. 43-99-94
Саратов: магазин «Автомобиль на ладони» – ул. Московская, д. 100
Уфа: магазин «Машинки» – ул. Достоевского, д. 83, тел. (347) 272-06-78

Интернет-магазины: www.ritmonexx.ru; www.1001automodel.ru; www.models-online.ru
УКРАИНА: г. Запорожье, Никифоров Владимир (тел. 097-956-98-19)
г. Полтава, Лаптев Олег (тел. 2-46-59)



Алексей СЕМИКОВ,
Фото автора
г. Калуга, e-mail: semals@mail.ru



BMW X5 (Hongwel/Cararama)

Недавно, наконец, приобрёл себе «Ха Пятого Бумера» в серебре, как хотел. Другие цвета попадались и раньше, но мне больше нравится эта машина именно в цвете «серебристый металл». В этом цвете наиболее интересно, рельефно смотрится её кузов, «играют» все подштамповки, «мускулистые» колёсные ниши.



Очень красивая модель. Сделана аккуратно и без брака. Окрашена хорошо — практически без мусора. Прототип передаёт довольно правдоподобно. Хотя «ноздри» можно было бы соорудить поинтересней. Очень хорошо, рельефно проработано днище.



Из минусов — китайцы, походу, зажали релинги на крыше. Странно — у меня есть X5 от Cararama в 72-м масштабе — там релинги есть. На 43-м, где их сделать проще — нет. Видимо, это один из этапов «упрощения»-удешевления модели.

А вообще — я очень доволен обновкой — ещё бы такой в 1:1.



Помню, пока вёз X5 домой, меня мучил один вопрос. Уж очень мелковатым он казался мне относительно имевшегося у меня BMW X3 от

Welly. Кто наколется с масштабом Welly или Hongwel?

Приехал домой — появилась возможность сравнить обе модели. Они оказались примерно одного размера — X5 лишь чуть-чуть покрупнее X3.



Вооружившись каталогами «За рулём» и линейкой произвёл замеры. Действительно — настоящий BMW X3 лишь на 100 мм короче первого BMW X5.

Масштаб у обеих моделей выдержан достаточно точно. По различным параметрам колеблется от 1:41,2 до 1:43,3, что вполне сравнимо с погрешностью измерений (не «штангелем» же модели царапать.

На этот раз обе китайские фирмы оказались на высоте. Очень приятно, когда производители так трепетно относятся к масштабу выпускаемых ими моделей.



Lamborghini Murcielago (Bburago)

Недавно решил пополнить свою коллекцию несколькими «Буражками» Lamborghini. Первой стала Lamborghini Murcielago. Очень красивая, гармоничная, итальянская машина, хотя и с налётом немецкой педантичности. Дело в том, что эта модель разрабатывалась как замена неуваждающему «Дьябло» уже после перехода Lamborghini под контроль концерна Volkswagen. Соответственно к нему в значительной степени приложили руку немецкие инженеры.

Масштабная модель выполнена полностью в соответствии с традициями фирмы Bburago: простекие колёса, отсутствие каких-либо особых изысков — практически игрушка. Правда, следует отметить, что модель очень хорошо передаёт



прототип, имеет хорошую геометрию и, несмотря на китайскую сборку, сделана аккуратно и качественно.



Lamborghini Gallardo (Bburago)

Второй моей «Ламборгини-Буражкой» стала модель Gallardo. Новейшая модель Lamborghini, сконструированная немецкими инженерами по характеристикам практически не уступает флагману фирмы — Murcielago, но имеет более компактные размеры, демократичную цену (если для подобных моделей вообще применимо это понятие) и полный привод для облегчения управления ей. Машина имеет довольно brutальный, агрессивный дизайн обильно вздобренный острыми углами и гранями.



Масштабная модель, так же как и предыдущая сделана простенько, но со вкусом. Прототип передаётся достаточно хорошо. Качественные литьё, сборка и окраска. Кстати, на этой модели заметил довольно существенные отличия от остальных «Буражек». Обычно у Bburago днище крепится к кузову на специальных замках-защёл-

ках в качестве которых выступают различные детали отделки кузова модели (обычно — номерные знаки, хотя на предыдущем «Ламбо» в этом качестве используются воздухозаборники) которые фиксируют кузов за специальные выступы на днище модели. У этого же «Ламбо» днище крепится банально на двух саморезах. И колёса — обычно они одеваются на пластиковые штырьки-оси, отлитые на днище. У этого «Ламбо» — колёса нанизаны на металлическую ось и вращаются вместе с ней. Это, видимо, связано с тем, что эта модель Lamborghini выпускается ещё в серии «Стрит Тюнинг» от фирмы Maisto, которой сейчас принадлежит Bburago. В этой серии на кузов модели нанесён стрит-рейсерский рисунок, а колёса заменены оригинальными тюнингованными — большего размера.



У Bburago есть ещё «Ламбо Каунташ» и «Дьябло» в 43-м. «Дьябло» я, наверное, вскорости приобрету, а вот «Каунташ» вышел настолько страшненьким, что на его счёт стоит призадуматься.

И ещё — когда я увидел в Москве модели аналогичных автомобилей от Minichamps и IXO — «Буражки» несколько упали в моих глазах. Они, как говорится — рядом не стояли. Но с другой стороны — когда бы я ещё купил дорогие модели в коллекцию? А эти уже стоят.



Ferrari 348tb (Bburago)

Результат эволюции «маленьких» Ferrari, модель «348» появилась на рубеже 1990-х гг. Она пришла на смену прекрасной линейке Ferrari 208/308/328. Красивый кузов, комфортабельный салон, прекрасная управляемость, мощный 8-цилиндровый двигатель, снабжавший машину отличной динамикой и максимальной скоростью, обеспечили ей всеобщее признание. Также эта модель стала основой для не менее популярного «наследника» — модели Ferrari 355.



Масштабная модель сделана полностью в традициях фирмы Bburago. Стандартные колёса, минималистская простота модели, отсутствие каких-либо «излишеств» типа дворников и зеркал.

В очередной раз хочу отметить прекрасное качество литья модели. Оно меня всегда радовало. То как резко очерчены разъемы кузовных элементов и всевозможные решётки жалюзи



не всегда удаётся и на современных и дорогих моделях.



Lotus Elise Sport Cabriolet (Hongwell/Cararama)

Недавно наконец-таки удалось «поймать» модель Lotus Elise от Hongwell. Она и раньше встречалась мне, но входила в состав набора из пяти моделей, на который я денег «зажал».

Этот симпатяжка — Lotus Elise является, наверное, мечтой каждого, кто любит управлять автомобилем и получает удовольствие от этого процесса. Машина максимально соответствует принципам, которые закладывал великий Колин Чепмен в свои машины. А принципы эти довольно просты — максимальная лёгкость, динамика и отточенная управляемость. Эта модель Lotus Elise достойно заняла своё место в ряду таких великих машин как Lotus Seven, Lotus Elite и Lotus Elan. Lotus Elise, снабженный далеко не самым мощным двигателем, имеет очень хорошую динамику, вполне на уровне более мощных суперкаров. Это обеспечивается предельным облегчением конструкции. В основе машины лежит монокок склеенный и склёпанный из алюминиевых элементов — максимально лёгкий и предельно жёсткий. Его масса всего около 50 кг. Ради облегчения машина, в своём начальном варианте, не имела ни кондиционера, ни электроприводов, ни прочих излишеств современной автомобилизации. Салон модели был аскетически прост. Об управляемости модели ходят легенды. Специалисты Lotus одни из ведущих в области настройки ездовых качеств автомобилей. Долгое время эта модель считалась эталоном по управляемости.



Масштабная модель Lotus Elise китайцам удалась на славу. Кузов модели прекрасно отлит. Он хорошо передаёт нюансы дизайна прототипа. Очень приятно аккуратное исполнение линий разъемов кузовных элементов. Модель хорошо собрана и окрашена. Смотрится — обалденно.

Из недостатков — слишком высокопрофильные покрышки модели — по всей видимости, результат унификации её с остальной продукцией Hongwell. Китайцы пожадничали на стёклышки, закрывающие фары головного света, хотя и без них классно смотрится. И ещё, на моём экземпляре,



слишком задрано вверх правое наружное зеркало заднего вида. Я сначала думал — дефект сборки, но при осмотре выяснилось, что оно приклеено ровно. А сама деталь отлита таким образом, что получается неправильно сориентированным.



Pagani Zonda C12 (MotorMax)

Эта машина относится к категории «те, что нравятся». Как она может не нравиться? Двигатель V12 от AMG-Mercedes — 5,5 л объёма, 550 л.с. Углепластиковый монокок с пристыкованными к нему спереди и сзади трубчатыми каркасами и смонтированными на них подвесками, двигателем и трансмиссией. Дизайн машины — футуристичен. Он резко выделяется даже на фоне остальных суперкаров. Эта машина больше похожа не на гражданскую, дорожную модель, а на спорт-прототип для участия в гонках типа Ле Мана. Похожа она на болид не только внешне, но и конструкцией. Короче — «машина-мечта», машина с плакатов и обоев на рабочих



столах компьютеров.

Ещё мне её дизайн навеивает ассоциации с обликом современных самолётов-истребителей. Аэродинамические обводы кузова, антикрыло, разделённое на две части, маленький фонарь кабины.

Модель сделана, конечно же «пожиже» нежели её прототип. Но, надо признать, сделана хорошо. Отлита, собрана, окрашена — без замечаний. Кузов достаточно точно передаёт геометрию и нюансы дизайна прототипа. Масштаб выдержан достаточно точно. Из «бонусов» модели — окрашенный салон (правда, несколько грубовато, но смотрится интересно) и отсутствие моторчика.



Из недостатков модели — одинаковые колёса на передней и задней осях — у прототипа они разные. Отсутствие на модели зеркал заднего вида (они на прототипе выполнены интересными такими «ушками» в верхней части передних стоек) и не очень удачно выполненный руль — он слишком крупный и грубый, что бросается в глаза и портит впечатление от модели. Все остальные недостатки вполне можно простить «бюджетной» модели.



Porsche 911S Targa 1967
(High Speed/Schuco Junior Line)

На днях мой товарищ приехал из Германии и привёз мне сувенир. Что же ещё можно привезти из Германии как не модель Porsche или, скажем, BMW? Он подобрал для меня вот этого зелёного «лягушонка», за что ему огромное человеческое спасибо.

В 1963 г. на автомобильном салоне во Франкфурте фирма Porsche представила машину, которая стала преемником легендарной серии «356» — модель «901» (правда, удовлетворив претензии фирмы Peugeot, которая забронировала индексы модели с нулём по середине Porsche пришлось переименовать её в «911»). Никто тогда не предполагал, что модель, постепенно модернизируясь, продлится на конвейере несколько десятилетий, мало того — она станет культовой. Тогда это была просто новая модель Porsche, оснащённая 2-литровым оппозитным 6-цилиндровым 130-сильным двигателем, почти полностью сделанным из алюминия. В передней подвеске использовались стойки «Мак-Ферсон» и реечный рулевой механизм, в задней — диагональные рычаги, что способствовало весьма интересной управляемости машины. Всё это было упаковано в изящный кузов «купе» с ниспадающей линией крыши, и было способно «стартовать» до «сотни» за 8,5 с и разогнаться в итоге до 210 км/ч — весьма приличные для гражданской модели показатели по тем временам.



В 1965 г. фирма Porsche представила свою версию кабриолета на базе 911-й модели, причём, весьма интересную. Она была оснащена массивной защитной дугой позади кресел салона. Имела съёмную пластиковую крышу и пристёгивавшийся к дуге задний полог с целлюлоидными оконцами (в 1969 г. этот полог был заменён стационарным панорамным задним стеклом). Новинка даже получила собственное имя — «Тарга», в честь побед автомобилей фирмы Porsche в гонках Тарга Флорио на Сицилии.

Наконец, в 1966 г. Porsche представили модель «911S (Супер)» с двигателем большей мощности (150 л.с.). Комбинацией кузова «Тарга» с исполнением «911S» как раз и является представленная здесь модель.

Масштабная модель продавалась под именем «Schuco Junior Line» и выпущена в Китае фир-

мой «High Speed». Модель очень приятная. Классические Порше вообще обладают особым шармом, поэтому и модель воспринимается достойно. Качество изготовления — хорошее. Литьё, сборка, покраска — брака или дефектов я не нашёл. Хорошо детализовано днище, неплохо проработан салон. Короче — я очень доволен обновкой!

Я считаю, что главное — чтобы модель доставляла удовольствие. Иначе зачем мы этим (коллекционированием) занимаемся? Из за этой радости частенько приходится отступать от тематики коллекции.

Для меня второстепенна ценность модели, её производитель и тому подобные факторы. Многие считают модели без травлёнки и т.п. хайтековских признаков игрушками. Я считаю, что определяющими в модели являются два фактора — соответствие прототипу и выдержанность масштаба. Причём — соответствие прототипу в разумных пределах — без фанатизма. Я отлично отдаю себе отчёт в том, что если сегодня модель видится практически идеальной — завтра обязательно появится ещё более идеальная выполненная на новом технологическом уровне (например, со временем, вполне возможно использование для моделирования каких-нибудь нанотехнологий и мы будем обсуждать уже соответствие масштабу, например диаметра цилиндра и хода поршня в двигателе модели). Да и, в конце-концов, все модели произошли когда-то от машинок игрушечных. Поэтому я не считаю зазорным пополнять свою коллекцию какими-нибудь «Буржакими», если они мне нравятся.



При этом у недорогих моделей есть неоспоримое достоинство. Когда покупаешь модель дорогою — подсознательно ждёшь от неё идеальности, абсолютного соответствия прототипу. А идеальных моделей, как известно, не бывает. Модели же бюджетной за её цену можно многое простить.



Triumph Herald (Hongwell)

Помимо своих знаменитых спортивных автомобилей фирма Triumph выпускала и модели «семейного» типа. Одной из них стал, появившийся в 1959 г. Herald. Автомобиль имел элегантный кузов работы Джованни Микелотти. Конструкция автомобиля основывалась на хребтовой раме, которая преподносилась, как один из козырей — залог прочности и долговечности машины. Подвеска выполнялась независимой для каждого колеса, рычажная спереди и «качающаяся» ось сзади. Двигатель модели — рядная «четвёрка», объёмом в 1,2 л развивала 51 л.с. в своей самой мощной версии Super и разгоняла машину до 100 км/ч за 15,5 с и до 132 км/ч максимальной

скорости. Интересно, что уже в те годы автомобиль имел передние отдельные сидения со множеством регулировок, регулируемая рулевою колонку.



Для повышения комфорта и безопасности за дополнительную плату фирмой предлагались: дисковые тормоза на передних колёсах, бесколочное лобовое стекло, кожаные кресла, комбинированная окраска в два цвета, белые вставки на покрывах, установка для очистки и обогрева воздуха с регулируемой подачей и даже бескамерные шины.

У Herald была интересная особенность — капот откидывался вместе с передними крыльями, как у Jaguar тех лет открывая хороший доступ для обслуживания агрегатов двигателя и передней подвески. Кстати, периодичность замены масла в двигателе была установлена в 12 тыс. миль пробега — очень хороший результат по тем временам.

Модель выпускалась с несколькими вариантами кузова: купе, кабриолет (с возможностью установки жёсткой крыши), родстер и универсал. Кстати, на базе Triumph Herald выпускалась ещё одна модель — Vitesse. Vitesse имел более мощный 2-литровый двигатель, был роскошнее отделан и имел четырёхфарный головной свет. Выпуск обеих моделей был свёрнут Triumph в 1970 г. За это время было выпущено около 560 тыс. Herald.

Но на этом история Herald не заканчивается. Выпуск модели был развёрнут в Индии, куда она до этого экспортировалась, и продолжался там до 1985 г.

Модель — приятная. Пропорции, правдоподобность передачи прототипа, хорошая детализация — всё при ней, выполнена достаточно неплохо. Удивила малая толщина средней стойки кузова модели — очень ажурное литьё. По сборке — замечание по криво установленному зеркалу (на фотографиях прототипов оно вообще чаще крепится на переднем крыле), и неплотно посаженному заднему правому фонарю. Но — выбирать было не из чего — пришлось брать такую модель. По окраске — в краске присутствует мелкий мусорок, правда практически незаметный, не очень аккуратно сделана тамповка ободки ободков и молдингов. Кстати, серебристые полоски на стёклах, вместо объёмных форточек, выглядят неплохо только издали. Вблизи сразу видно, что это подделка. Можно же было процарапать фрезой риску на пресс-форме стекла, а уже потом её покрасить — было бы на порядок правдоподобнее.

В целом — модель очень нравится! Я вообще люблю классику, и меня не расстраивают такие мелкие недочёты в исполнении моделей.



КОНКУРС «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



Дорогие друзья и коллеги!

Сегодня мы публикуем условия участия в конкурсе «Модель года 2010» 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». 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 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 2010 года» можно до 31 января 2011 г.

Результаты конкурса будут опубликованы в журнале «Автомобильный моделизм» № 2/2011.

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 новинки на конкурс, присылая информацию в журнал.

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 2009 г., которые официально никто не номинировал.

Критериями для отбора на конкурс служат только два обязательных условия: модель впервые должна быть изготовлена в 2010 г. и у модели должен быть конкретный автор (мастерская или моделист с указанием Ф.И.О.)

Для представления модели на конкурс необходимо предоставить фотографии модели (желательно в нескольких ракурсах), а так же ука-

зать (по возможности) материал, количество деталей, количество выпущенных моделей и номинацию, в которой выставляется модель.

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



Адлер (DIP-models)



Конверсия из модели De Agostini



Конверсия Филиппов



Юрий Ударцев



ЮВС-моделс



Atlas



КВ



Наш Автопром (Феран)



Саратовская лаборатория минимodelей



Автомобили 2000 года – Toyota Yaris, Fiat Multipla и Opel/Vauxhall Zafira



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



Toyota Yaris

Первое место в европейском конкурсе «Автомобиль 2000 года» заняла японская Toyota Yaris, набрав 344 балла.

Новый завод Toyota во Франции по производству автомобиля Yaris проектной мощностью 150000 автомобилей в год начал работать в 2001 г. Руководство компании Toyota объявило, что абсолютное большинство необходимых деталей для этого завода оно намерено закупать в Германии, у компании Bosch. Это первый в истории случай, когда Toyota предпочитает иностранного поставщика одной из своих дочерних фирм. Пострадавшей оказалась японская компания Aisin Seiki.



Масштабные модели Fiat Multipla:
Fiat Multipla new 1999 Carabinieri OFF'43 508



Toyota Yaris TS 2001 red Minichamps
430166062



Fiat Multipla Fire Brigade 1999 Solido soa203249
Fiat Multipla New Solido 15106
Fiat Multipla Spot-On 120



Toyota Yaris TS 2001
black Minichamps
430166060



Fiat Multipla

Второе место в европейском конкурсе «Автомобиль 2000 года» занял итальянский Fiat Multipla, набрав 325 баллов.



Opel/Vauxhall Zafira

Третье место в европейском конкурсе «Автомобиль 2000 года» заняло, набрав 265 баллов, семейство автомобилей концерна General Motors: немецкий Opel Zafira и английский Vauxhall Zafira.

Масштабные модели Opel/Vauxhall Zafira

Opel Zafira 1999 green Minichamps 430048004

Opel Zafira 1999 red metallic Minichamps 430048005

Opel Zafira 1999 red Minichamps 430048001

Opel Zafira 1999 silver Minichamps 430048002

Opel Zafira 1999 grey metallic Minichamps 430048006

Масштабные модели Toyota Yaris:
Toyota Yaris 1999 pink Mtech MT004A
Toyota Yaris 1999 silver Mtech MT004B
Toyota Yaris sedan 1999 Mtech MTESA22
Toyota Yaris sedan blue Mtech 47010
Toyota Yaris sedan red Mtech 47020



Toyota Yaris TS 2001 blue met Minichamps
430166061



«ПОБЕДА» С ПОЛЬСКИМ АКЦЕНТОМ

Михаил КЛИМОВ,
Фото автора. Украина



Вышедший в феврале текущего года второй выпуск украинской журнальной серии «Автолегенды СССР» обрадовал коллекционеров (и присоединившихся к ним остальных членов общества) моделью замечательного советского автомобиля ГАЗ-М20 «Победа». Несколько ранее, около года назад в Польше появилась модель автомобиля Warszawa M20, которая «увидела свет» в рамках аналогичной журнальной серии – «Культовые авто Польши». Эти журнальные серии комплектуются масштабными моделями-копиями автомобилей производства китайской фирмы IST-Models по заказу итальянского издательского дома DeAgostini.

Обе модели выполнены на довольно высоком технологическом уровне. Хромированные решётки радиаторов, великолепные диски колёс и покрышки, заводские «шильдiki» на капотах – всё это выгодно отличает данные копии от ранее выпущенных образцов советской и российской модельной промышленности. Кстати, уместно будет заметить, что масштабная коллекционная модель автомобиля «Победа» массово никогда не производилась ни советскими, ни российскими предприятиями. На рынке можно было приобрести лишь мелкосерийные образцы «Побед» различных модификаций, производимых в большинстве своём небольшой украинской фирмой «Херсон-модельс».



Из недостатков указанных моделей можно отметить лишь незначительные дефекты покраски и сборки, ну и, пожалуй, весьма подорожно сделанные, но не покрашенные сидения и панели приборов. Так же к разряду недостатков можно отнести весьма схематично изготовленные днища моделей.

В среде коллекционеров бытовало мнение, что модели, выпущенные в журналь-

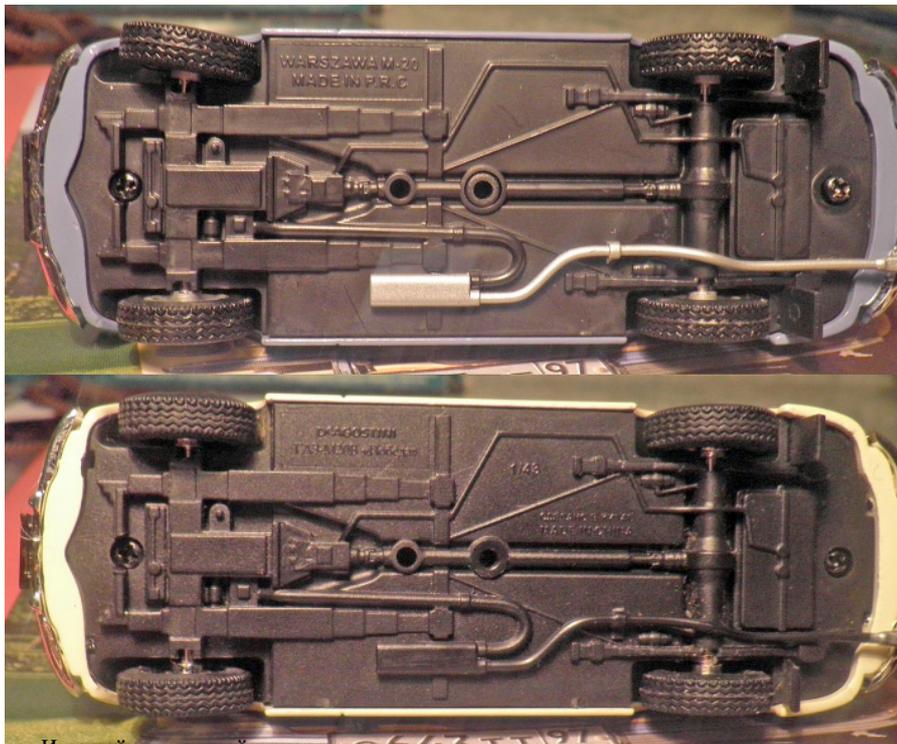
ных сериях России и Украины, отличаются от аналогичных «журнальных» моделей, предназначенных для стран Восточной Европы, разного рода упрощениями. Однако, сравнительно польскую «Варшаву» и украинскую «Победу» нельзя заметить существенной разницы между ними. Судя по всему, для изготовления кузовов обеих моделей использовалась одна и та же пресс-форма. Так же как и в украинской «журналке» не покрашен салон и в «Варшаве». Такая же местами неаккуратная сборка, залитые клеем поверхности. Правда, справедливости ради, необходимо отметить, что все эти огрехи, при желании, легко устранимы.

Кое в чём украинская «Победа» выглядит даже несколько лучше своей польской «сестры». Например, на боковинах капота польской «Варшавы» отсутствуют молдинги с названием автомобиля, хотя на прототипе модели они были. На капоте украинской «Победы» эти детали есть, причём сделаны они весьма неплохо.

Качество покраски обеих моделей довольно посредственное. Основной недостаток – на некоторых поверхностях кузовов очень тонкий слой краски. Особого внимания заслуживает имитация хромированных окантовок рамок окон, дверных ручек и боковых молдингов. Серебристая краска нанесена едва заметным слоем, кое-где вытерта полностью. На серо-голубом кузове «Варшавы» при нормальном освещении все «хромированные» таким образом элементы практически не видны. Светло-бежевый цвет «Победы» в этом отношении смотрится более выигрышно.

Основным визуальным отличием «Варшавы» от «Победы» является решётка радиато-





ра. И на той и на другой модели эти детали выполнены просто великолепно. То же самое можно сказать и о бамперах. Фары, подфарники, плафоны габаритных фонарей – всё это выполнено отдельными деталями, довольно подробно, вплоть до масштабной таблички с номерным знаком.

Диски колёс и покрышки так же достойны внимания. Форма дисковых колпаков, «читаемый» рисунок протектора придадут моделям своеобразный «шарм».

Днища обеих моделей практически ничем не отличаются друг от друга. Выполнены они весьма схематично, но, тем не менее, дают некоторое представление об основных узлах и агрегатах автомобилей. На «Варшаве» в отличие от «Победы» даже покрашен глушитель.

В целом, хочется отметить, что обе эти модели проработаны очень подробно и качественно и выглядят весьма эффектно. Несмотря на некоторые недостатки, которые можно отнести скорее к качеству сборки, чем к копийности, эти модели достойны занять место на полке коллекционера любого уровня. Модели этих автомобилей абсолютно «узнаваемы». Очень точно передана геометрия кузова «понтонного» типа. Тщательно проработаны кузовные панели «двойной кривизны». Похоже, китайская «микроавтомобильная» промышленность заявила о себе всерьёз и способна составить сильную конкуренцию ведущим мировым производителям масштабных моделей автомобилей.

Будем надеяться, что дальнейшие выпуски «Автолегенд СССР» и других журнальных серий доставят ещё немало приятных минут как опытным коллекционерам, так и людям, впервые приобщившимся к истории автомобилестроения.



СТАНИСЛАВ КИРИЛЕЦ

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

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

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

Книгу можно заказать через редакцию журнала. Стоимость одного экземпляра с пересылкой по России 120 руб.

Мир Коллекционных Моделей

1001 автомобиль

Добро пожаловать в Удивительный Мир Масштабных Коллекционных Моделей!

Мы официальные дилеры:

Легковые, Грузовые, Гражданские, Современные, Раритетные, Лимитированной серии, Ручной работы, Отечественные, Зарубежные... в масштабах 1:10, 1:12, 1:18, 1:24, 1:43, 1:72, 1:87 всегда представлены в нашем магазине.

Офис и магазин в Москве
метро Аэропорт
ул. Красноармейская, дом 11, корп. 2
+7 (495) 617-1008 (опт и розница)

Интернет-магазин
www.1001automodel.ru
www.elitemodelcar.ru
e-mail: info@1001automodel.ru

ЕСТЬ НАД ЧУЕЙ-РЕКОЮ ДОРОГА...

Часть I. ИСТОРИЯ ЧУЙСКОГО ТРАКТА

Михаил СОКОЛОВ (г. Барнаул),
Фото из архива А.А.Мятцева,
ОАО «Автодизель» и автора



Публикации по отечественной автомобильной истории обычно посвящаются либо отдельным моделям или типам автомобилей, либо заводам и фирмам. В предлагаемом материале хотелось бы несколько отойти от сложившейся традиции и поведать о начале регулярных перевозок по одной из важнейших федеральных транспортных артерий России – знаменитому Чуйскому тракту.

Чуйский тракт зимой. Внизу на трассе Ford AA. 1931



Одна из «легковушек»-первопроходцев на тракте. Марка неизвестна, поскольку машина восстановлена из узлов и агрегатов различных марок. Конец 1920-х гг.



Десять АМО-Ф15 перед рейсом у здания транспортной конторы в Бийске. Зима 1930 г.



На лошадях и верблюдах

Если заглянуть в энциклопедию, то по интересующей нас теме можно прочесть: «Чуйский тракт, или, если выразаться современным официальным языком, трасса «М52» Новосибирск — Бийск — Ташанта — автомобильная дорога, соединяющая Алтайский край с западными районами Монголии. Начинается в городе Бийске и заканчивается в монгольском селении Цаганур. Общая протяжённость — 619 км...».

Путь, который известен сейчас под этим названием, изначально представлял собой естественно проторенную в XV в. горную тропу. Уже полтора столетия тому назад русские купцы возили по ней на лошадях и верблюдах товары в верховья горной реки Чуи и обратно.

В 1902 г. на средства предпринимателей города Бийска наиболее узкие участки тропы были расширены, и она стала колёсной дорогой. Вложенные средства (10 тыс. руб.) скоро окупились возросшим товарооборотом. Однако путь этот всё так же оставался трудным и опасным: ширина полотна на скальных выступах местами едва доходила до полутора метров. Проходить по таким местам могли только особые облегчённые двуколки с полезной нагрузкой не более 250 кг. С большим грузом, лошади попросту не выдерживали столь тяжёлый и изнурительный переход. Кроме того, ежегодно в пропасть падало и погибало до двух десятков лошадей.

В 1913 г. Министерством путей сообщения в распоряжение тогдашнего Томского округа (в состав которого входил и Алтай) было отпущено 60 тыс. руб. на «...производство изысканий и составление проекта действительного тракта от Бийска до приграничной таможни Кош-Агач». Геодезическими работами, проведенными в 1913–1914 гг. вдоль действовавшего тогда пути, руководил техник путей сообщения В.Я. Шишков, впоследствии известный русский и советский писатель. Из-за начавшейся Первой мировой войны в 1914 г. работы были свёрнуты, и лишь тринадцать лет спустя новая экспедиция вышла в горы.

Попытки автомобилизации

Первая попытка добраться до Монголии на автомобиле была предпринята ещё в 1910 г. Бийский купец Мазенев в купленном за 3000 руб. «самодвижущемся экипаже» выехал по тракту в южном направлении, но обратно вернулся уже на лошадях. Куда делся его «мотор» — потерпел ли аварию в горах, был кому-то продан или брошен из-за поломки — об этом история умалчивает.

По всей видимости, первой машиной, преодолевшей путь от Кош-Агача до Бийска, согласно сохранившимся источникам, стал французский открытый легковой Berliet. Машина принадлежала «СовМонгТоргу» — организации, созданной по типу «Внешторга» для торговых отношений с только что возникшей Монгольской Народной Республикой, и была приобретена за границей. Было это в середине 1924 г. По воспоминаниям очевидцев, автомобиль, несмотря на лето, был «одет» в стёганный накапотник, но скорее не от холода, а для предохранения от ударов и царапин о камни в узких, труднопроходимых местах. Помимо разнообразного груза, заполнявшего кузов, различные ящики, бидоны с горючим и маслом, лопаты и другой инвентарь размещались на подножках машины, будучи прочно закреплены веревками. Шофёром был мужчина лет тридцати, русский, но имя его история, к сожалению не сохранила.

Дополнительно известно также, что в 1925 г. водитель Николай Михайлов вдвоём с напарником на легковом Ford первым преодолел всю трассу тогдашнего тракта. Целью поездки была встреча в Бийске высокого начальства и доставка его, как говорится, «с ветерком». Но официальные лица, увидев и трассу, и машину, вскоре поспешили пересечь в конную бричку, и были, в принципе, правы: Ford вернулся в гараж только через неделю, отстав от своих пассажиров на два дня.

Надо сказать, что и этим первопроходческим поездкам предшествовали серьёзные дорожные работы по улучшению пропускной способности тракта. В 1923—1924 гг. были восстановлены места, пострадавшие во время Гражданской войны (переправы через реки, мосты и т.д.). Кроме этого, началось расширение труднодоступных мест.

Дальнейшие рейсы, если так можно назвать тяжёлые многодневные экспедиции, стали предприниматься более-менее часто. Летом 1925 г. автомобилями «СовМонгТорга» совместно с АО «Шерсть» было совершено семь выездов из Онгудая в Кош-Агач и обратно. Каждый такой рейс длился по 15 и более суток. На крутых поворотах машины нередко поворачивали «вручную», т.е. попросту тянули тросами за передние мосты в поворачиваемую сторону, поскольку минимальный «паспортный» радиус поворота в этих условиях оказывался недостаточным. И, разумеется, далеко не все автомобили благополучно доходили до конечного пункта. Так, например, в том же 1925 г. в распоряжение старшего прораба Е.Л. Слащева в помощь для производства дорожных работ на тракте из Бийска в Онгудай был послан грузовик. В пути машина налетела на камни и получила значительные повреждения. Шофёр уехал обратно в Бийск на попутном возке, а машину лишь значительное время спустя удалось эвакуировать с помощью лошадей-тяжеловозов. Кроме того, шедшие машины сопровождалась обычно вооружёнными людьми — даже в те годы в горах было ещё неспокойно: кое-где в глуши продолжали хозяйничать местные басмачи и остатки белогвардейских формирований.

Регулярные автоперевозки

К 1928 г. Чуйский тракт уже вполне серьёзно стал называться трактом, поскольку стал способен пропускать грузовики малого и среднего тон-



АМО-Ф15 на Чуйском тракте. Лето 1930 г.



Шофера и механики на фоне двух Я-4. Пятая справа в верхнем ряду — первая женщина-шофёр на Чуйском тракте Мария Панкова. Зима 1930 г.



Миновали перевалы, можно было передохнуть в Курайской степи. Обед возле Ford AA. 1931 г.



Вскоре вслед за Фордами на тракте появились и их отечественные аналоги ГАЗ-АА. 1934 г.

нажа. Более того, часть дороги была «с нуля» проложена по новому маршруту, действующему, кстати, и в настоящее время. За счёт расширения многих участков и ликвидации крутых поворотов была достигнута более-менее приемлемая безопасность движения.

В том же году по тракту начались регулярные грузоперевозки. Первыми грузовыми автомобилями, на которых они осуществлялись, были итальянские Fiat-15ter и американские White времён Первой мировой войны. Но уже вскоре появились и первые отечественные АМО-Ф15 (наши версии тех же Fiat'ов) и более новые импортные Lancia, SPA и Ford. Последние, самые новые на тот момент модели Ford AA к 1930 г. преобладали над прочими уже весьма сильно.

И всё же регулярное движение ещё не означало спокойное и безмятежное. Серьёзная и уважаемая это была профессия — шофёр с Чуйского тракта на рубеже 1920—1930-х гг. Одна экипировка чего стоила: кожаный с мехом внутрь костюм, шлем, окуляры, краги... Но это только лицевая сторона медали: ведь зря в хром с головы до ног одевать бы не стали. Условия работы в горах отнюдь не курортные: сильнейшие морозы и ветра. А была ведь и обратная сторона: взору едущих по тракту среди горных пейзажей частенько представляли ржаво-зелёные кучи обломков железа и дерева. Недаром говорили, что ехать в ту пору по тракту — словно по лезвию ножа ходить: каждый рейс мог стать последним.

Опасная профессия

Судите сами: Семинский перевал — девять километров подъёма и одиннадцать спуска; перевал Чике-Таман — по пять с лишним километров непрерывного подъёма и спуска; высоты — около 2000 м над уровнем моря. Прямых участков нет: крутые повороты, извилины, узкие места. На про-



В 1934 г. по Чуйскому на двух легковых Ford A проехал и тогдашний «всесоюзный староста» Михаил Иванович Калинин с сопровождением, посещая Горный Алтай.



Самые распространённые грузовики на тракте в начале 1930-х гг.: Ford AA (впереди) и АМО-2 (за ним), в обходе по понятным причинам называемый «Автокаром». 1931 г.

тяжении всего пути машину кидает из колеи туда-сюда, и не угадаешь, где спрячется тот камень, что предательски толкнет её под откос. То тут, то там, далеко внизу, как использованные спичечные коробки, виднелись разбитые вдребезги ржавеющие останки несчастных машин.

Впрочем, иной раз случались не только трагедии, но и парадоксальные ситуации: как-то раз у шофера Михаила Шадрина забуксовал и встал на подъёме его Ford. И пока он, отойдя от машины метров на 10–15, набрал камней и веток, чтобы подложить их под задний мост (более тяжёлые машины имели экипаж в два человека, а на полторатонном Ford напарник не полагался), машина, не удержавшись на тормозах, покатила назад, вниз по склону. Михаил попытался догнать «убегающий» грузовик, но, споткнувшись, упал, а Ford между тем всё быстрее и быстрее мчался вниз, набирая скорость. Шофер успел мысленно попрощаться со своим «фордиком», к которому уже успел привыкнуть. И тут произошло невероятное: «пролетев» около 200 м вниз по крутому и каменистому склону, машина встала, врезавшись с ходу в большой и плоский камень, не получив при этом практически никаких повреждений. Иначе как чудом такое везение никто из его товарищей не окрестил.

Однако чаще всего бывало совсем наоборот. И падали в пропасть машины, и погибали, случалось, водители. Но вот что интересно: если даже не всякий мужчина отваживался ездить в те годы по тракту, то для женщин такая стезя представлялась и вовсе нереальной. И, тем не менее, среди работавших на Чуйском тракте были и представительницы прекрасного пола. В 1930 г. 18-летняя Мария Панкова пришла в контору «Союзтранса» и сказала: «Берите шофёром! Разве юбка причина для отказа?» А с виду была — чёлка на лоб, косички по сторонам... И всё-таки взяли. Сказать, что работа была тяжёлая, значит — ничего не сказать. Как-то раз, например, в Курайской степи (за перевалами, уже близ Монголии) окружили её машину голодные волки. Заглохший мотор не запускался со стартера. Кругом — ни души, лишь огоньки жёлтых глаз со всех сторон, а пугнуть зверюг было нечем. До утра просидела Мария в кабине, пока не подоспел на помощь случайный грузовик.

Но слух о первой «шофёрше» распространялся стремительно. И уже вскоре у Марии появилась «конкурентка» — Юлия Крюкова. Водили они в ту пору 2,5-тонные АМО-2, или «Автокары», как называли шофера эти собранные на АМО из американских комплектующих грузовики, которые поступили на трakt осенью 1930 г.

Спустя год на смену им пришли слегка подновлённые АМО-3, ставшие весьма распространённым типом автомобилей на трассе. Многие экземпляры «последних АМО» трудились на Чуйском до самой войны. Ещё раньше, в конце 1920-х гг., появились на тракте и ярославские грузовики. Не исключено, что это были даже «первенцы» Я-3, но документальных сведений о них не нашлось, а вот об эксплуатации на Чуйском тракте, по крайней мере, двух экземпляров Я-4 с импортными двигателями Mercedes-Benz свидетельствует даже сохранившийся фотоснимок. А вскоре пошли по тракту и мощные 5-тонные Я-5, оснащённые импортными американскими двигателями «Геркулес». Некоторые из них, специально для работы в горных условиях, были оборудованы низко расположенными бортовыми платформами с нишами для задних колёс. Такая модификация получила название «Монголка».

В 1932 г. для работы на Чуйском тракте поступило сразу 75 Ford AA. Поэтому, как и в целом по стране на тот период, самыми распространёнными на тракте были именно Ford и ГАЗ моделей AA.



Да и в конце 1930-х гг. по тракту всё ещё активно «бегали» служебные американские Фордики и их отечественные аналоги ГАЗ-А.



Очередная колонна АМО-3 и ЗИС-5 на пути в Монголию. Лето 1934 г.



Коренные жители Горного Алтая с удивлением осматривают прибывший к ним ЗИС-5. Июль 1934 г.

ЕСТЬ В ВАРГАШАХ ЗАВОД...



Александр ГОВОРУХА,
Фото из архива автора. Украина



ПМЗ-7



ПМЗ-8



ПМЗ-11

Предприятие, пожарная техника которого хорошо известна как в сельской глубинке, так и в небольших районных городках и посёлках скоро отметит свой шестидесятидевятилетний юбилей. В августе 1941 г. в связи с началом войны в небольшой пос. Варгаши Курганской области был эвакуирован Новоторжокский завод противопожарного оборудования. В суровые годы войны предприятие выпускало противопожарную технику. После войны завод получил статус самостоятельного предприятия и специализировался на выпуске мелкого противопожарного оборудования и инвентаря. Заводу было поручено наладить выпуск машин предназначенных для небольших населённых пунктов, а также для специальных пожарных частей мелких предприятий.

В те времена молодое предприятие Варгашинский завод противопожарного оборудования (ВЗППО) не имел своих конструкторов, и поэтому документацию на производство пожарной техники присылали из Особого конструкторского бюро, которое находилось на Украине в г. Прилуки.

В 1945 г. из ворот Варгашинского предприятия вышла первая пожарная машина — автоцистерна пожарная упрощённая марки ПМЗ-7 на шасси Урал-

ЗИС. Послевоенные годы были для завода временем становления, роста объёмов производства, расширения номенклатуры выпускаемой продукции, совершенствования технологий. Примером тому может служить одна из первых серийных автоцистерн закрытого типа ПМЗ-11, которую собирал на шасси грузовиков уральского автозавода.

Страна приходила в себя от последствий войны, постепенно стал обновляться и парк грузовых автомобилей. Для молодого предприятия было определено новое направление. ВЗППО стал специализироваться на производстве разнообразной пожарной техники на шасси автомобилей Горьковского автозавода. Новым шагом завода в производстве "пожарок" стал вы-



ПМГ-19



ПМГ-19



ПМГ-19М



ПМГ-20



ПМГ-36



АЦУ-20(51А)-60А

пуск с начала 1950-х гг. автоцистерны ПМГ-19 на шасси вездехода ГАЗ-63. Кабина боевого расчёта и кузов автоцистерны закрытые, имели деревянный каркас, облицованный листовой сталью. В заднем отсеке кузова установлен одноступенчатый центробежный насос ПН-20. Впоследствии, для повышения надёжности и долговечности техники, выпускаемой в Варгашах перешли на использование цельнометаллических кузовов. Примером первой такой машины может служить ПМЗ-19М, выпускавшаяся с 1963 г. и внешне мало чем отличающаяся от своего предшественника.

Необычным пожарным автомобилем, выпускавшимся в Варгашах стал автонасос ПМГ-20 (АНП-20). Его производство было начато с 1954 г. на шасси ГАЗ-69. Автонасос ПМГ-20 с тремя бойцами в кабине развивал достаточно большую скорость — 90 км/ч. Кроме оборудования находящегося в машине, автонасос комплектовался цистерно-рукавным прицепом ЦРП-20 для доставки к месту пожара воды и напорных рукавов.

Ознакомимся ещё с одним пожарным автомобилем, который служил для доставки к месту пожара в сельской местности минимального количества противопожарного оборудования и достаточно большого объёма воды. В 1962 г. из ворот предприятия впервые выходят автоцистерны упрощённой конструкции АЦУ-20(51А)-60А и АЦУП-20(63)-60. Исходя из целевого назначения автоцистерны имеют кузов упрощённой конструкции и стандартную кабину на два человека. Недостающее количество боевого расчёта автоцистерны пополняется из добровольных пожарных дружин населённого пункта или объекта, где они применяются. За счёт исключения кабины боевого расчёта, а также уменьшения количества противопо-

жарного оборудования, появилась возможность увеличить количество вывозимой воды до 1550 л. Насосный отсек цельнометаллический, сварной, располагался за цистерной и обогревался теплом выхлопных газов двигателя, проходящих через специальную батарею, расположенную под насосом. На задней торцевой стенке бака имелось два фланца крепления трубопроводов насоса для наполнения бака водой и забора из него воды. В насосном отделении устанавливался насос ПН-20Л. За кабиной с левой и с правой сторон автоцистерны на кронштейнах устанавливали два цельнометаллических ящика, каждый из которых был разделён на два отсека для размещения пожарно-технического вооружения. Оба ящика снабжались замками и ограничительными упорами.

Автоцистерна ПМГ-36 так же выпускалась на предприятии. Как и на многих машинах того времени, цистерна ёмкостью 1100 л была расположена в средней части шасси, а пенобак (50 л), как и положено, над насосом. Через заднюю дверь, снабжённую смотровым окном, можно было контролировать работу насоса ПН-20. Автомобиль, рассчитанный на 5 чел. боевого расчёта, оборудован фарой прожектором, мигающей фарой, а также фарой для освещения места остановки автоцистерны у источника воды. Двухтумбовый кузов



АЦУ-20(63)-60



АСОП-5(63)-97



АЦ-30(53А)-106В



АЦ-30(53-12)-106Г

имел пять отсеков. Каждый отсек оборудован поднимающиеся сверху дверкой с замками и упорами. ПМГ-36 выпускалась до 1968 г.

Интересной моделью, несколько опытных образцов которой было построено в Варгашах, явился передвижной пожарный лафетный ствол АС-65. Изначально конструкторская документация предусматривала его создание на шасси УАЗ-451Д. Первая опытная машина и появилась на этом шасси. Немного позднее появилась новая разработка ульяновцев УАЗ-452Д, поэтому второй опытный образец был изготовлен на шасси УАЗ-452Д. На машине установлен лафетный ствол ПЛС-60, обеспечивающий подачу воды или воздушно-механической пены для чего имеются специальные насадки. Серийное производство АС-65(452Д)-111 должно было начаться с 1967 г. Но в связи с его узкой специализацией была выпущена незначительная партия, после чего производство было свернуто.

Пожалуй, самой распространённой моделью предприятия стала пожарная машина на шасси автомобиля ГАЗ-53А грузоподъемностью 4000 кг, которая имела классическое расположение центробежного насоса ПН-30КФ в заднем отсеке. Для повышения проходимости по грунтовым дорогам на автомобиль устанавливали шины со специальным рисунком протектора. До внедрения этой машины в серийное производство проходит не мало времени. На вооружении пожарных частей новая машина появилась уже слегка модернизированной по сравнению с первым образцом. И сегодня модификации этой автоцистерны с вариантами исполнения 106А и 106В можно встретить в пожарной охране.

Появление ГАЗ-66 расширило гамму выпускаемых на ВЗППО автомашин. Для сельской местности была разработана автоцистерна АЦ-20(66)-104, которая была способна доставлять к месту пожара 1600 л воды. Её количества было достаточно для работы одним стволом в течение 5–6 минут. Высокая средняя скорость движения (65 км/ч.), возможность преодоления труднопроходимых участков дороги делали эту машину незаменимой в сельской местности. На автоцистерне в насосном отсеке был установлен центробежный пожарный насос ПН-20К. Выпуск машины был налажен с 1968 по 1971 г. Позднее её сменяет автоцистерна АЦ-30(66)-146.

На шасси ГАЗ-66 так же появляются и специальные машины, такие как автомобиль связи и освещения, лесная пожарная автоцистерна и др.

Вместо устаревшей модели АСОП-5(63)-97, в 1967 г. заводом предложен автомобиль АСО-5(66)-90 с кабиной для 3-х человек боевого расчёта, которая была выполнена единым целым с кузовом. Двери кабины имели опускающиеся стёкла и были оборудованы замками. В кабине боевого расчёта во всю её ширину был установлен стол, где размещались: радиостанции, телефон, микрофон громкоговорящей установки. В переднем отсеке кузова с правой стороны устанавливался генератор, мощностью 5 кВт с приводом от двигателя автомобиля. Здесь же располагался щит управления генератором. В боковых отсеках машины были расположены прожектора и соединительные кабели.

Выпускаемые на заводе автомобили дымоудаления в то время не имели аналогов во многих странах мира.

Лесная автоцистерна АЦЛ(66)-147 предназначалась для локализации лесных пожаров заградительными минерализованными полосами, про-

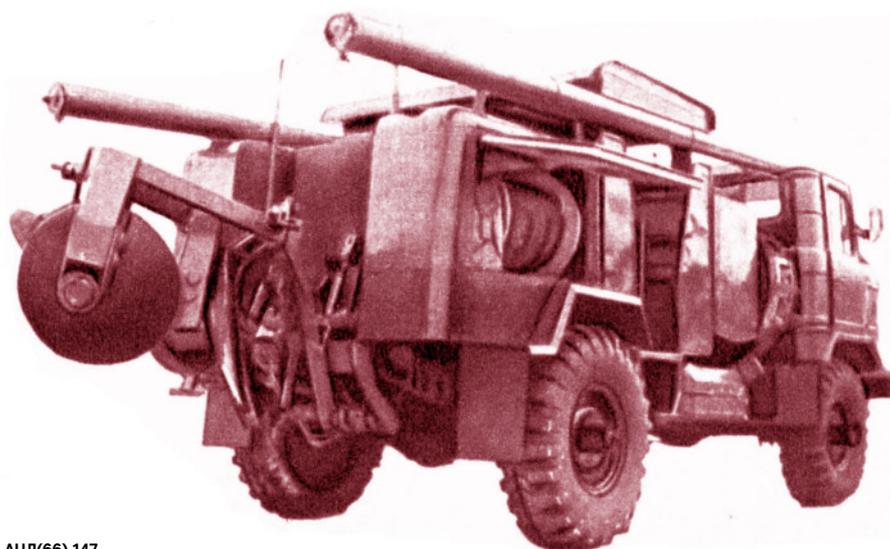
кладываемыми перед фронтом горения при помощи дискового плуга. Запаса воды 980 л. достаточно для работы в течение 5–6 мин. За кабиной водителя на раме смонтирована кабина боевого расчёта, где под сиденьями был установлен пожарный насос ПНА-3/80. За кабиной боевого расчёта был находился цельнометаллический кузов. В задней части машины на специаль-

ной подвеске установлен дисковый плуг, управляемый водителем из кабины с помощью гидросистемы. Разработанный в 1973 г. этот автомобиль так и не был запущен в серию из-за достаточно сложной конструкции кузова, а так же необходимости установки дорогой гидросистемы управления плугом.

Выпущенной в 1980-е гг. автоцистерне АЦ-



АЦ-30(66)-184



АЦЛ(66)-147



АЦ-30(66)-146

АД-90(66)-183. Фото В.Новосёлов



АКТ-0,5-0,5(66)-207



АСО-12(66)-90А

30(66)-184 был присвоен Государственный знак качества.

Год за годом пожарная техника, выпускаемая в Варгашах, модернизировалась, машины комплектовались новыми насосами и другим пожарно-техническим вооружением.

Со временем небольшое предприятие стало одним из ведущих заводов этой отрасли. В номенклатуре предлагаемой продукции значились десятки единиц техники, которая поставлялась не только в Советский Союз. Машины Варгашинского завода хорошо зарекомендовали себя и за рубежом. Предприятие принимало участие в международных выставках в ГДР, Японии, Сирии,

Турции. Техника из Варгашей экспортировалась в 18 стран мира.

Тяжёлые времена, пришедшие с распадом некогда могучего СССР, сказались и на предприятии. Из года в год стали снижаться объёмы и темпы производства, сокращался коллектив завода. Но предприятие сумело выстоять в те трудные времена и сегодня федеральное государственное унитарное предприятие «Варгашинский завод противопожарного и специального оборудования» предлагает десятки пожарных автомобилей различного предназначения на шасси автомобилей ЗИЛ, ГАЗ, Урал и др.

• Модели под торговой маркой «RAMI» впервые появились в магазинах в 1958 г. Первой стала модель «Марнское такси» — Renault Taxi de la Marne type AG 1905/1916 (Rami 1).

• Изготовление миниатюр «RAMI» связано с тремя людьми — M.Jarry, Henri Malartre и M. Koch, которые организовали фабрику J.M.K. (название образовано из инициалов участников) и придумали торговую марку R.A.M.I. (les Retrospectives Automobiles Miniatures).

• В 1967 г., после смерти M. Koch и ухода на пенсию M. Jarry, фирма начинает терпеть убытки и после выпуска в 1969 г. модели Мерседес SSK (1927) прекращает своё существование.

• Ниже мы приводим список моделей и их фотографии.



Amedee Bollee La Mancelle a Vapeur 1878 Rami 31 (1967)



Audibert Lavirotte 1898 Rami 27 (1966)



Berliet 1910 Rami 33 (1967)



Brazier 1908 Rami 32 (1967)



Bugatti Type 35C 1928 Rami 6 (1959)

МИНИАТЮРНЫЕ МАШИНЫ RAMI

По материалам www.aquitaine33.com/rami



Citroen 5HP 1924 Rami 4 (1958)



DeLage Torpedo Roadster 1932 Rami 37 (1968)



Georges Richard Tonneau 1902 Rami 21 (1964)



Citroen B2 1925 Rami 7 (1959)



Delahaye 1904 Rami 26 (1965)



Gobron Brillie 1899 Rami



De Dion Bouton 1900 Vis-a-Vis grey Rami 2-1 (1958)



Delaunay Belleville 1904 Rami 20



Hautier Voiture Electrique 1898 Rami 19 (1964)



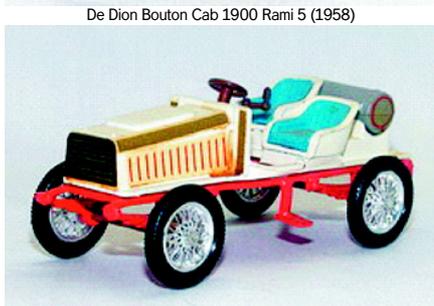
De Dion Bouton Cab 1900 Rami 5 (1958)



Ford T Roadster 1908 Rami 15 (1963)



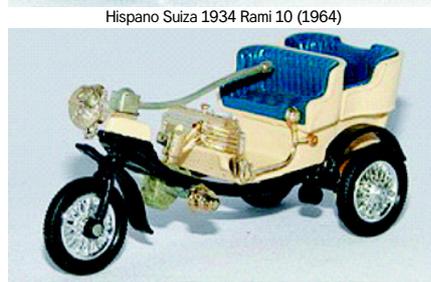
Hispano Suiza 1934 Rami 10 (1964)



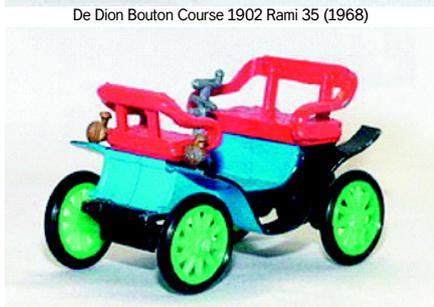
De Dion Bouton Course 1902 Rami 35 (1968)



Ford T Torpedo 1907 Rami 16 (1963)



Lacroix de Lavillet Tricycle 1898 Rami 36 (1968)



De Dion Bouton 1900 Vis-a-Vis Rami 2-1 (1958)



Gauthier Wehrle 1897 Rami



Leon Bollee Ddouble Berline 1911 red blue Rami 28 (1966)



Lion Peugeot 1907 Rami 3 (1958)



Packard Landaulet 1912 Rami



Renault Taxi de la Marne 1907 Rami 1 (1958)



Lorraine Dietrich 1911 Rami 24 (1965)



Panhard & Levassor Tonneau 1895 Rami 25 (1965)



Renault Tonneau 1900 Rami 23 (1965)



Luc Court 1901 Rami 31 (1967)



Panhard & Levassor Tonneau 1899 Rami 18 (1964)



Rochet Schneider Vis-a-Vis 1895 Rami 9 (1960)



Mercedes-Benz SSK 1927 Rami 38 (1969)



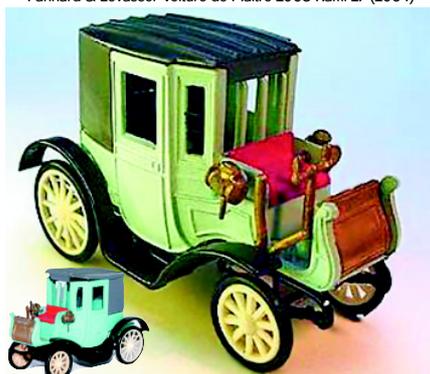
Panhard & Levassor Voiture de Maitre 1908 Rami 17 (1964)



Scotte Vapeur 1892 Rami 22 (1965)



Mieusset Phaeton 1903 Rami 34 (1967)



Peugeot Coupe 1898 Rami 14 (1962)



Sizaire et Naudin Coupe 1906 Rami 8 (1959)



Motobloc Tonneau 1902 Rami 2-2 (1968)



Peugeot Double Phaeton 1908 Rami



SPA 1912 Rami 29 (1966)

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

Фото www.alpimodel.com, www.modelcar.com, www.modelissimo.de u фирм-изготовителей



Alfa Romeo 145 civt presentatione base corsa 1997 red Pego pg1042



Alfa Romeo Giulietta TI 1953 Carabinieri Pronto Intervento RIO 4149



Austin Cambridge A60 blue-white Caramara



BMW 5-series GT 2009 silver Schuco 7191



Borgward P100 1960 Black/White Neo 43455



Citroen DS19 1956 Police Pie Solido 14311300



Alfa Romeo 146 civt presentatione base corsa 1997 red Pego pg1043



Alfa Romeo Giulietta TI 1953 Vigili Del Fuoco RIO 4270



Austin Cambridge A60 mint-white Caramara



BMW 645Ci (E63) 2004 blue metal Welly 43001swbl



Bugatti 35B spider 1935 blue Luxcar lux004b



Citroen GT concept 2008 pearl white HP-racing 8439



Alfa Romeo 155V6 TS Silverstone plain body version matt black HP-racing hpi8128



Alvis TF21 Saloon RHD 1966 dark green neo 43417



Austin Cambridge A60 white-red Caramara



BMW 735i (E23) 1986 silver metal Mini-champs 431024302



Bugatti 35B spider 1935 red Luxcar lux004r



Citroen ID19 break 1959 Ambulance RIO 4271



Alfa Romeo 155V6 TS Silverstone plain body version red HP-racing hpi8129



Armstrong Siddeley 236 Sapphire 1958 black Lansdowne Models ldm45x



Austin K8 van-Wall's Ice Cream-Oxford ak003



BMW 745i (E65) 2001 blue metal Mini-champs 431020206



Bugatti Type 32 Tank (ch 4059 ex ACF) #6 1923 street Contessa Elizabeth Junek yellow Brumm r468



Citroen Revolve Salon de Francort 2009 Provence Moulage PM0056



Alfa Romeo 1750 Torpedo 1933 Milizia Nazionale RIO 4221



Aston Martin DB2/4 spider touring 1956 black ABC 190



Austin Mini 1275 Cooper 1984 McRae Motorport red/white/colin Corgi 02529



BMW 750i (E38) facelift 1999 dark blue lim ed 1000Ps Premium X he013r1



Bugatti Type 32 Tank Prototype 1923 blue Brumm r466



Citroen Traction 15/6 Familiale 1938 black Norev 153129



Alfa Romeo 2500S Boneschi cabriolet 1947 bordeaux Gamma Models ktk052bo



Aston Martin DB2/4 vignale coupe 1954 ABC 182



Austin Mini Moke Team Lotus 1968 with Lotus #8 Spark S0299



BMW 750iL (E38) facelift 1999 Federal President lim ed 1000Ps Premium X he017r



Buick Century M66C cabriolet 1939 sequoia cream Brooklin bc011



Daimler DS420 1968 dark blue Oxford ds005



Alfa Romeo 33 V8 Tasman 1980 red beop bb082



Audi A1 2010 black special edition by Audi Kyosho 5011001033



Austin Mini van Sainsbury Vanguard 01425



BMW 750iL (E38) facelift 1999 green metal lim ed 1000Ps Premium X he015r2



Buick Special M41 touring sedan 1938 black lim ed Brooklin brk004x



Daimler DS420 carro harsee black Oxford ds002



Alfa Romeo 6C 2500 Nardi - Danese 2a serie 1949 beige red Alfamodel 43 am43-135



Audi A1 2010 misano red Kyosho 5011001023



Bentley Mulsanne 2010 black Mini-champs 436139900



BMW 850i (E31) 1991 silver Minichamps 431025221



Buick Special M46 Coupe 1937 Samarra Beige Poly Brooklin BC012



Deutz Fahr Agrotan K120 antracit Universal Hobbies



Alfa Romeo 6C 2500S cabriolet Bertone 1944 - spider bordeaux Alfamodel 43 am43-193



Audi A1 2010 silver special edition by Audi Kyosho



Bluebird Record Bonneville 1935 Campbell Bizarre bz433



BMW M3 (E30) 1990 white/BBS wheels lim ed IXO he047d2



Cadillac Ghia 1953 Rita Hayworth black gold ABC 251



Deutz Fahr Agrotan TVV-1130 yellow Universal Hobbies



Alfa Romeo 6C 2500S cabriolet touring 1938 blue Alfamodel 43 am43-185



Audi A5 Sportback 2009 dark blue metal Schuco 7387



BMW 2000CS Coupe typ 191 1967 dark red Minichamps 400025021



BMW M3 (E30) 1990 white/MSW wheels lim ed IXO he047d



Cadillac S&S High Top Ambulance 1966 White Neo 43895



Deutz Fahr Agrotan TVV-1145 green Universal Hobbies



Alfa Romeo 6C 2500SS touring spider Ettore Muti 1940 black Gamma ktk047



Audi A8 2010 oolong grey Kyosho 5011008123



BMW 320i (E30) cabriolet 1989 black Minichamps 431024031



BMW M3 (E30) 1990 white/OZ Racing wheels lim ed IXO he048d



Cadillac Seville MKI Elegante 1976 White Neo 43496



Dodge Challenger SRT8 coupe 2008 orange Norev 950030



Alfa Romeo 75 V6 America 1987 silver Minichamps 400120461



Audi R8 V10 Spider 2009 black metal Schuco 7392



BMW 530i (E28) Touring 2002 dark red metallic Neo 43301



BMW M3 (E30) Sport Evolution 1990 red Auto Art 50561



Citroen 2CV 6 1968 green 2-tons Eligor Autos 101288



Dodge Viper SRT/10 ACR coupe 2008 red/black Norev 950027



Alfa Romeo 8C 2900B cabrio Pininfarina 1937 bordeaux Alfamodel 43 am43-232



Audi R8 V8 Highway Patrol lim ed 500Ps Schuco Herkorsa Edition 4786



BMW 535i (E34) 1988 dark blue Mini-champs 431024201



Borgward B4500 Kipper/Benne green/black Minichamps 439017000



Citroen C-Crosser 2007 cool grey silver Norev 155652



Dodge Viper SRT/10 Coupe 2008 green metal Norev 950028

BMW 5-series GT 2009 dark blue metal Schuco 7192

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

 Landini Super Landini tractor 1934 Edicola trac001	 Mercedes 150H Sport roadster 1935 red Spark b66040590	 Mercedes Citaro black Rietze	 Mercedes SL500 2001 black Welly 43005swb	 Mitsubishi Lancer Sportback 2009 orange pearl met Vitesse 29265	 OM 35/40R tractor 1952 Edicola trac005
 Lexus ISF HPI: red metallic; antracit	 Mercedes 190SL (W121) cabriolet grey 1955 Minichamps 430033156	 Mercedes Citaro orange/silver Rietze	 Mercedes SL500 2001 dark blue metal Welly 43005swbl	 Nissan 370Z UK lim ed 2009 yellow J-Collection	 Opel Astra 2004 black metal Minichamps 400043002
 Lexus RX350 2007 black J-Collection	 Mercedes 220 (W187) coupe 1951 dark blue Spark b66040489	 Mercedes CLK DTM AMG cabriolet red Kyosho 3219r	 Mercedes SLS AMG 2009 silver metal Spark s1022	 Nissan Fairlady Z HPI: grey metallic; red; white metallic	 Opel Astra GTC 2005 black Welly 43004SWB
 Leyland Transporteur Cooper F1 1967 Cooper Car Co. ltd England Spark s0298	 Mercedes 220S (W180) coupe 1956 cream Spark b66040490	 Mercedes CLK DTM AMG cabriolet white Kyosho 3219w	 Mercedes Unimog 406 PTT Swiss Post Schuco 3154	 Nissan GTR Spec V R35 Nurburgring Test grey metallic HPI	 Opel Blitz van -Opel Blitz Kurzfristig Lieferbar- Premium ClassiXXs 11600003
 Lincoln Continental cabriolet Low Rider 1960 red metal Brooklin rod24	 Mercedes 220S (W187) 1951 black Spark b66040407	 Mercedes CLK DTM AMG coupe black Kyosho 3218bk	 Mercury Monterey cabriolet 1954 Bittersweet Brooklin brk162	 Nissan Micra Facellit 2007 blue J-Collection	 Opel Blitz van Polizei Premium ClassiXXs 11607
 Lotus Europa S1 Type 46 1966 yellow Spark S1245	 Mercedes 230GE 1980 blue metal Spark b66040430	 Mercedes CLK DTM AMG coupe red Kyosho 3218r	 MG MGBZ 1956 ivory/autumn red Oxford mgz006	 Nissan Mid-4 II Tokyo Motorshow 1987 Provence Moulage	 Opel Commodore B 4-door 1973 gold/black Neo 43685
 LTI TX4 Taxi London Oxford: red tx4006; black tx4001	 Mercedes 280SE (W111) 3.5 1969 blue metal Spark b66040588	 Mercedes E-class break (S212) 2010 black metal Schuco 7336	 MG ZA Magnette 1953 Northumberland County Constabulary Oxford mgz003	 Nissan Mid-4 Tokyo Motorshow 1985 red Provence Moulage	 Opel Insignia 5-doors 2009 champagne metal Schuco 7266
 Massey Ferguson 825 Universal Hobbies	 Mercedes 280SE (W111) 3.5 cabriolet 1966 champagne metal Spark b66040494	 Mercedes L319 Plateau Puch with 2-motos Premium ClassiXXs 11060	 Mitsubishi i 2006 red Vitesse 29227	 Nissan pick-up 2005 Police China J-Collection	 Opel Insignia Sports Tourer Polizei Schuco
 Massey Harris Pony 820 tractor 1957 Edicola trac004	 Mercedes 280SE (W111) 3.5 coupe 1966 green metal Spark b66040493	 Mercedes L3500 Circus Roncalli Publicite Premium ClassiXXs 12454	 Mitsubishi i 2006 silver metal Vitesse 29228	 Nissan Primera 2004 Police Estonia J-Collection	 Opel Kadett A 1962 green/white Minichamps 430043009
 Mazda CT/1200 Triporteur 1950 grey/brown Ebro 44109	 Mercedes 300SE (W112) 1961 black Spark b66040408	 Mercedes L406D 1972 Pompiers Poste de Commandement Norev 351147	 Mitsubishi i Miev Electric Car red/white Vitesse 29382	 Nissan Skyline 50th Anniversary 2007 red J-Collection	 Orachi Mitsuoka gold metallic/carbon HPI
 Mazda CTL/1200 Triporteur 1952 grey/brown Ebro 44110	 Mercedes 300SE (W112/3) cabriolet 1962 red metal Spark b66040492	 Mercedes LO3500 bus cream/blue Premium ClassiXXs 12326	 Mitsubishi Lance Evo.X Ralliart red metal Vitesse 29243	 Nissan Skyline GTR BCNR33 Nurburgring Test Car Kyosho 3341nu	 Peugeot 207 Super 2000 2006 Solido 14331600
 Mazda Savanna RX-7 silver lim ed 1008ps Kyosho	 Mercedes A200 red Welly 43006WR	 Mercedes LP608 BMW Motorsport Premium ClassiXXs 12504	 Mitsubishi Lancer Ex 2009 silver Vitesse 292234	 Nissan X-Trail 2008 blue metallic J-Collection	 Peugeot 309GTI 1987 antracit grey Norev 473907
 Mazda Xedos 6 1993 dark blue metal lim ed 1000ps Authentic HA01	 Mercedes C55 AMG break 2006 silver Spark s1046	 Mercedes LP608 Jaegermeister Racing Team Schuco 3600	 Mitsubishi Lancer Sportback 2010 black mica Vitesse 29266	 NSU 1000L 1964 white Minichamps 430015204	 Peugeot 4007 2007 Solido: green metal 14332300; grey metal 14332300G

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



Москвич-430 (Киев, конверсия)



ЗИЛ-164 + ОдАЗ-9925 (Кіммерія)



Borgward B200A (Кіммерія)



Borgward B200A (Кіммерія)



Borgward B200A (Кіммерія)



IFA W50L (Кіммерія)



IFA W50L (Кіммерія)



Mercedes 113 (Кіммерія)



КрАЗ-255 лесовоз



АЛ-30 на шасси ЗИЛ-131 (КВ)



ЗИС-150 (Адлер - DIP-models)



ErAZ-3730 Police (МАЛ-студио)



ErAZ-3730 Медслужба (МАЛ-студио)



ErAZ-3730 (МАЛ-студио)



ЗИС-8 рефрижератор ВНИХИ (МБК)



Урал-532361 Лавина-Ураган (МД-студио)



ГАЗ-3110 (МАЛ-студио клверсия)



Кав3-3976 (МД-студио)



Москвич-2137 (МД-студио)



ПАЗ-3201 (МД-студио)



ПАЗ-3205 (МД-студио)



ПАЗ-3205 (МД-студио)



ПАЗ-32053 (МД-студио)



ПАЗ-3205 (МД-студио)



ПАЗ-652 (МД-студио)



ЗИС-44 рукавный (Миниклассик)



ПАЗ-672М (МД-студио)



ВАЗ-21047 (МД-студио)



БРДМ (Миниград)



ЗИЛ-Siges (Миниград)



Tatra (PO-модел)



БА-11 (Сергеев)



БА-6 (Сергеев)



ФАИ (Сергеев)



Fiat-15Ter з-да Рабушних (Сергеев)

«ШЕСТЬДЕСЯТ ШЕСТОЙ»

Страницы биографии ГАЗ-66



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

выяснить, что полноприводный грузовик бескапотной компоновки был унифицирован с общетранспортным грузовым автомобилем всего лишь на 42,5% и на 28% с деталями других машин ГАЗ. Разумеется, при таком невысоком уровне унификации между автомобилями одного семейства пришлось ставить вопрос о создании фактически еще одного отдельного производства для выпуска армейских автомобилей ГАЗ-66, что в свою очередь требовало дополнительного финансирования. Несмотря на крайнюю заинтересованность Министерства обороны в новом современном грузовике органы Госплана весьма настороженно отнеслись к идее организации производства на одном автозаводе двух совершенно разных машин. В результате на Ноябрьском (1962 г.) Пленуме ЦК КПСС было принято решение, касающееся всех автомобильных

В любом описании автомобиля ГАЗ-66 непременно присутствует эпитет «оригинальный». Действительно, конструкторам Горьковского автозавода удалось создать оригинальную конструкцию полноприводного грузовика, отличавшуюся очень удачно подобранным сочетанием основных характеристик — габаритных размеров, веса, большого запаса мощности, низко расположенного центра тяжести с широкой колеёй колёс, рационального распределения нагрузки по осям, высокими тягово-динамическими показателями и отменной проходимости. Весь этот органично сбалансированный комплекс, подкреплённый большой надёжностью и долговечностью, отличался высокими эксплуатационными параметрами, что в последствии и предопределило широкую популярность «шестьдесят шестого».

Вместе с тем оригинальность конструкции имела и обратную сторону. Хороший перспективный двигатель в сочетании с основными агрегатами решили использовать и для нового народнохозяйственного грузовика ГАЗ-52А, увеличив его грузоподъёмность и одновременно усилив узлы шасси. Так появился родной брат ГАЗ-66 — автомобиль ГАЗ-53 — не менее известный и знаменитый (ведущий конструктор Б.И.Шихов). Параллельное проектирование и дальнейшее производство грузовых автомобилей ГАЗ третьего поколения предполагало их высокую унификацию, что позволяло снизить себестоимость выпуска и сократить расходы на модернизацию производственных мощностей завода-изготовителя и смежных производств. Однако, именно унификация между ГАЗ-53 и ГАЗ-66, о которой так любят упоминать авторы многих публикаций, как раз и не получилось. Если предыдущее семейство машин ГАЗ-61 и ГАЗ-63, действительно, было унифицировано между собой почти на 80%, то ни один открытый источник не приводит конкретной цифры унификации между автомобилями ГАЗ-53 и ГАЗ-66. На основании заводской конструкторской документации удалось



Автомобиль ГАЗ-66-01 первых выпусков. 1964 г.



GAZ-66 первых выпусков на испытаниях



Радиостанция (кросс телеграфный) П-245 на шасси GAZ-66. Кабина поднята для обслуживания двигателя

заводом СССР, о работе над унификацией выпускаемой продукции с целью снижения себестоимости её производства. Поскольку для конструкторов ГАЗа было очевидно, что добиться широкой унификации между перспективными автомобилями ГАЗ-53 и ГАЗ-66 ввиду их совершенно разных компоновочных схем и назначения не представляется возможным, пошли на небольшую хитрость. На базе вездехода ГАЗ-66 разработали целое семейство машин бескапот-

ной компоновки с действительно высоким уровнем унификации.

Помимо основной модели и её модификаций с лебёдкой, экранированным электрооборудованием и системой централизованного регулирования давления воздуха в шинах сюда вошли полноприводные: ГАЗ-66К — бортовой автомобиль с грузовой платформой общетранспортного типа на колёсах от ГАЗ-53 и седельный тягач ГАЗ-66П для буксировки полуприцепов, так же

на колёсах от ГАЗ-53. Задний мост обеих машин оснащался двояными колёсами, как у обычных грузовиков. Кроме того, предусмотрели ещё две модификации с колёсной формулой 4x2 без переднего ведущего моста: ГАЗ-53К (бортовой) и ГАЗ-53П (седельный тягач), выполненные на основе ходовой части ГАЗ-53 с двускатной ошиновкой задних колёс, но с кабиной ГАЗ-66.

В некоторой степени семейство бескапотных автомобилей народнохозяйственного назначения позволяло снизить производственные расходы связанные с освоением выпуска военного грузовика ГАЗ-66, добиться приемлемых показателей унификации, но в тоже время не вызвало восторга у руководства завода и в Министерстве автомобильной промышленности из-за большой разномарочности изделий. В условиях плановой социалистической экономики, когда каждому предприятию доводились жёсткие планы выпуска продукции, а их невыполнение грозило серьёзными последствиями, гораздо выгоднее было производить большие объёмы однотипных изделий узкого ассортимента, чем расплющить силы на выпуск многочисленных модификаций и всевозможных вариантов. Как правило, любой завод старался при первой возможности вывести со своей территории все непрофильные производства и избавиться, таким образом, от лишней головной боли. Что касается ГАЗа, то этот автозавод, как никакой другой в отрасли, был до предела загружен выпуском широкой номенклатуры изделий и организация на его мощностях ещё одного производства семейства машин с кабиной над двигателем, пусть даже в угоду унификации, было чрезвычайно сложной трудноразрешимой задачей. Кроме того, и сами эксплуатационники не проявили особого интереса к машинам бескапотной компоновки, поскольку основная масса горьковских грузовиков традиционно поставлялась на село, где вопросы проходимости под час имели решающее значение и автомобили классической компоновки были более востребованы.

Пожалуй, некоторые отдалённые перспективы оставались лишь у седельного тягача ГАЗ-53П, который по дорогам с твёрдым покрытием мог буксировать полуприцеп общим весом 8 т (грузоподъёмность 6 т). В 1961 г. было построено несколько опытных образцов, часть из них с полуприцепами-рефрижераторами Одесского автозавода прошла комплекс испытаний, но в результате Министерство отдало предпочтение седельным тягачам Кутаисского автозавода КАЗ-606 и готовящимся к выпуску московским ЗИЛ-130В1. Вероятно, большие шансы на успех мог-



Седельный тягач ГАЗ-53П (4x2) не имел переднего ведущего моста

ли иметь полноприводные народнохозяйственные ГАЗ-66К и ГАЗ-66П, но их выпуск за счет использования переднего ведущего моста, раздаточной коробки, карданных валов и т.д. был возможен лишь при условии сокращения объемов производства базового автомобиля ГАЗ-66, на что военные пойти категорически отказались. В итоге Комитет по машиностроению при Госплане СССР был вынужден дать «добро» на параллельный выпуск двух малоунифицированных машин ГАЗ-53 и ГАЗ-66, выделив ассигнования на организацию их серийного производства Горьковскому автозаводу.

Не менее важной технологической задачей в процессе освоения выпуска автомобиля ГАЗ-66 являлось начало производства V-образный 8-цилиндровых моторов. Созданные в КБ двигателей ГАЗа эти моторы в небольших количествах для легковых автомобилей «Чайка» производились на площадях специального цеха МСЦ-2, но для их массового изготовления требовалось отдельное хорошо оснащённое производство. Поскольку резервов моторного производства на ГАЗе не было, приняли решение об организации серийного выпуска двигателей на новом Заволжском моторном заводе (образован постановлением Совета министров СССР №442 в апреле 1958 г.), освоившем в 1959 г. изготовление разных 4-цилиндровых моторов ГАЗ-21 для автомобилей «Волга». Сборку восьмицилиндровых двигателей ГАЗ-13 в моторном цехе № 2 ЗМЗ начали в июне 1963 г., а первые силовые агрегаты ГАЗ-66 выпустили в октябре того же года. Необходимо отметить, что создание семейств V-образных двигателей, последующее их освоение и массовый выпуск на Заволжском моторном заводе означали заметный шаг в техническом прогрессе отечественного автомобильного двигателестроения. Новые конструкции моторов должны были

Автомобиль ГАЗ-66-01 с кузовом-фургоном К-66



обеспечить существенное повышение энергетических и экономических показателей, снижение веса и повышение надёжности при значительном увеличении ресурса. Кстати, на основе двигателя ЗМЗ-66 вскоре были освоены его массовые варианты: ЗМЗ-53 для грузового автомобиля ГАЗ-53, ЗМЗ-672 для автобуса ПАЗ-672, ЗМЗ-71 для гусеничного транспортёра ГТ-СМ и ЗМЗ-41 для бронированной разведывательно-дозор-

ной машины БРДМ-2. А тогда в октябре 1963 г. первые моторы ЗМЗ-66 сразу же поступили на сборочный конвейер ГАЗа и уже 2 ноября с него сошли первые серийные автомобили ГАЗ-66. Всего до конца 1963 г. изготовили 25 грузовиков. В следующем, 1964 г. собрали порядка 500 машин, а в 1965 г. объём выпуска превысил 3500 шт. Новые автомобили во всё возрастающих количествах начали поставляться в армию и народное хозяйство. Любопытно, что в период подготовки производства внешний вид ГАЗ-66 постоянно менялся: на расширенной кабине образца 1961 г. кнопочные дверные ручки, выполненные по типу ЗИЛ-130, заменили ручками «в стиле ГАЗ». При это пришлось ввести отдельный замок дверей кабины; стеклоочистители перенесли в верхнюю часть на панель крыши; вместо одного зеркала заднего вида установили два (однако позже на предсерийных образцах конструкцию зеркал и их кронштейны изменили ещё раз); доработали боковые открывающиеся форточки ветровых окон; изменили форму передней панели облицовки радиатора, а её линию разъёма с верхней панелью выполнили строго горизонтально, без характерного выступа, что придало передку кабины законченный цельный облик. Поскольку кабины опытных образцов делались вручную, без применения штампов, при внимательном изучении изделий разных лет можно заметить и другие многочисленные отличия, характерные для экспериментальных машин, однако к началу серийного производства эти работы в целом были завершены.

Весьма интересный случай, непосредственно связанный с биографией автомобиля ГАЗ-66, вспоминают ветераны Горьковского автозавода. По давно установившейся традиции все новые модели отечественных автомобилей перед началом серийного производства было принято демонстрировать высшему руководству страны для получения символического разрешения на их выпуск (кстати, далеко не все машины выдерживали столь строгий и отнюдь не формальный экзамен). Не избежал этого своеобразного ритуала и ГАЗ-66. 28 апреля 1964 г. вместе с дру-

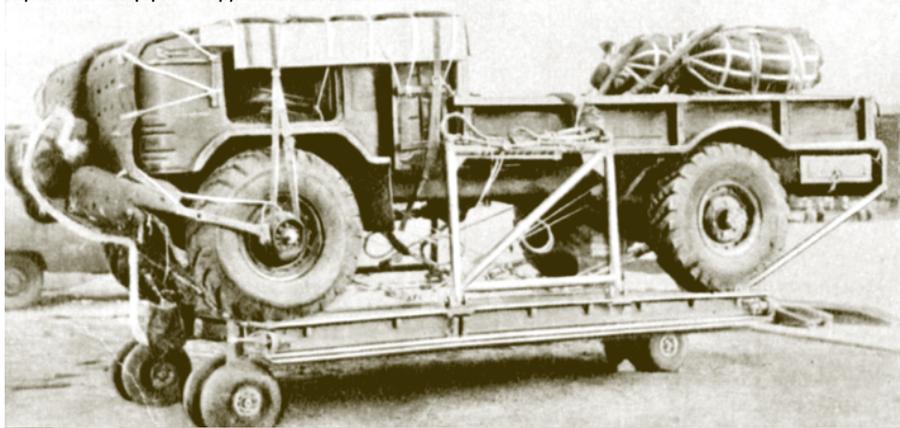


Автомобиль порошкового тушения АСП-1(66)-122 на шасси ГАЗ-66-01 - машина выпуска 1965 г.



Автомобиль-фургон АФХ-66 на шасси ГАЗ-66-01 выпуска 1966 г.

Парашютная платформа с погруженным на неё автомобилем ГАЗ-66Б



Десантный ГАЗ-66Б в роли артиллерийского тягача. 1976 г.



гими новинками Горьковского автозавода он был показан в Кремле руководителям партии и правительства СССР. Среди прочих вопросов высокопоставленных лиц относительно конструктивных особенностей машины, показателей проходимости, надёжности, себестоимости изготовления и предполагаемых объёмов выпуска кто-то из чиновников выразил замечание по поводу неудобного входа в кабину автомобиля, расположенную высоко от земли и прямо над передним колесом. На что представители ГАЗа, представлявшие новую технику не растерялись и ответили остроумной шуткой — «мол, ГАЗ-66 — машина военная, а поскольку наши армейские водители парни исключительно молодые и ловкие, то ежедневный прыжок в кабину «шестьдесят шестого» большого труда для них не составит. Вдобавок это будет одним из дополнительных упражнений по общевоинской физической подготовке». Руководители страны, посмеявшись, оценили юмор горьковчан, а новенький бескапотный вездеход получил путёвку в жизнь.

Повсеместно принято считать, что автомобили ГАЗ-66 с самого начала их конвейерной сборки были лишены многочисленных «детских болезней» присущих новым моделям, и отличались высокой надёжностью и долговечностью основных узлов и агрегатов. На самом деле это далеко не так. После довольно объёмных и продол-

жительных испытаний 1964 г., проведенных под видом контрольно-заводских, было выявлено немало дефектов. Их устранение до начала массового выпуска потребовало больших усилий конструкторов и технологов. На следующий 1965 г. было назначено проведение войсковых контрольных испытаний на гарантийный срок служ-

бы в объёме 25 тыс. км пробега. Эти испытания проводились с 15 мая по 25 ноября 1965 г. на базе 21 НИИ (отчёт НИИ-21 № 2737, 1965 г.). На них были представлены серийные автомобили ГАЗ-66 выпуска мая 1965 г. Ответственным руководителем испытаний был назначен В.И.Скобеев, контролёрами — А.В.Хлопкин, С.А.Каменский и В.С.Альтшуплер, в качестве исполнителя темы — Е.Ф.Кобылянский. Испытания на грунтовых и асфальтированных дорогах проводились на полигоне НИИ-21, на булыжной дороге — в Ивановской области, в районе райцентра Тейково. Контрольные пробеговые испытания в объёме 25 тыс. км в различных дорожных и эксплуатационных условиях позволили всесторонне проверить работоспособность и надёжность машин из первых серийных партий, собранных на конвейере ГАЗа и в очередной раз выявить большое количество конструктивных и производственных дефектов основных узлов автомобиля, в первую очередь деталей электрооборудования и коробки передач. С учётом этого военные сделали заключение: «Автомобили ГАЗ-66 выпуска мая 1965 г. контрольные испытания на гарантийный срок службы не выдержали». И вновь последовали доработки конструкции и мероприятия направленные на улучшение качества сборки машин. Порою заводчанам даже казалось, что доведенный до возможного совершенства автомобиль не может быть столь неудачным и винили эксплуатационников за плохое знание новой техники и неграмотное обслуживание. Чтобы развеять сомнения в 1966 г. организовали беспримерный по тому времени пробег двух грузовиков ГАЗ-66 с экипажами заводских испытателей по маршруту Горький—Владивосток, проходивший фактически через всю страну, через малообжитые районы Сибири, Забайкалья и Дальнего Востока. На некоторых участках пути машины шли в условиях полного бездорожья, используя лебёдки самовытаскивания. Именно этот пробег показал, что с учётом внесённых в конструкцию изменений и совершенствования технологии изготовления, в умелых руках новый горьковский вездеход действительно способен творить чудеса.

В том же 1966 г. на ГАЗе перешли на цифровое обозначение моделей и модификаций автомобиля ГАЗ-66 получили следующие индексы:

ГАЗ-66-01 — основной базовый вариант машины;

ГАЗ-66-02 — автомобиль с лебёдкой;

ГАЗ-66-03 — модификация с экранированным электрооборудованием, но без системы центра-



Командно-штабная машина десантная на шасси ГАЗ-66Б выпуска 1976-1977 гг.

лизованного изменения давления воздуха в шинах (кстати, данная модификация единственная, которая оснащалась зубчатыми муфтами отключения передних колёс. В тоже время на автомобиле отсутствовали компрессор, пневмоаппаратура, краны и трубопроводы, что несколько упрощало его конструкцию. Машина предназначалась для монтажа агрегатов аэродромного обслуживания авиационной техники и не была рассчитана на эксплуатацию в условиях предельно тяжёлого бездорожья, правда выпускалась она не долго и из-за отсутствия спроса была снята с производства в 1968 г.);

ГАЗ-66-04 — имел экранированное электрооборудование и систему подкачки шин. Впоследствии заменил ГАЗ-66-03;

ГАЗ-66-05 — оснащался лебёдкой и экранированным электрооборудованием. Был предназначен для самых жёстких условий эксплуатации.

Автомобили всех перечисленных модификаций могли выпускаться без платформы в качестве шасси; без средних сидений в платформе; без лебёдки, но с её приводом для установки генератора. Существовали и другие варианты комплектаций. Следует заметить, что ГАЗ-66 первым среди отечественных грузовых автомобилей в качестве штатного оборудования полу-

Автотопливозаправщик ТЗ-2-66Д на шасси ГАЗ-66Б выпуска нач. 1980-х гг.



чил устройство для обмыва ветрового стекла. Для уверенного и быстрого запуска двигателя при низких температурах машина оснащалась пусковым безламповым подогревателем модели ПЖБ-12. Кабина имела эффективную систе-

му отопления с двумя вентиляторами, съёмное спальное место гамачного типа и места крепления многочисленного комплекта ЗИП — топор, пила, огнетушитель, бачок для питьевой воды, медицинская аптечка и др. Автомобили, предназначенные для поставки в Вооружённые Силы по особому заказу могли дополнительно оснащаться буксирным тросом, светомаскировочными устройствами, шанцевым инструментом, дегазационным комплектом ДК-4, прибором ночного видения ПНВ-57ЕФ, возимым комплектом ЗИП. Кроме того, Продовольственной службой тыла Министерства обороны для ГАЗ-66 была разработана и серийно выпускалась небольшая газовая кухня КГ-30Д, которая монтировалась за кабиной на месте инструментального ящика и использовала тепло отработанных газов двигателя. С такой кухней прямо на марше можно было приготовить обед из двух блюд и накормить 30 чел. личного состава. В свою очередь Главное медицинское управление МО предусмотрело для машины универсальное санитарное приспособление УСП-Г, используя которое ГАЗ-66 мог перевозить шесть раненых на носилках и четырёх раненых сидя.



Понтонный автомобиль парка ДПП-40 на шасси ГАЗ-66-05 выпуска 1966 г.



Moscow-Tram-Collection.ru

МОСКОВСКАЯ КОЛЛЕКЦИЯ МОДЕЛЕЙ МАСШТАБА 1:43

БОЛЬШОЙ ВЫБОР МОДЕЛЕЙ В 43 МАСШТАБЕ

МАГАЗИН:

**Москва, ул. Дубнинская, д. 2, корп. 6
(в помещении магазина "Продукты")**

ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН:

www.moscow-tram-collection.ru

тел.: +7(926)8816666; +7(926)9080808

АДРЕС ДЛЯ ПИСЕМ (в т.ч. и заказ моделей):

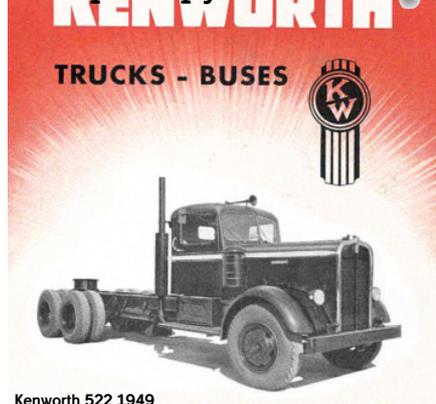
127591, Москва, ул. Дубнинская, д. 46, кв. 277, Батурина Е.А.

ЭВОЛЮЦИЯ КЛАССИКИ



История грузового автомобиля Kenworth W900

Сергей ЕГОРОВ
Фото предоставлены автором



Kenworth 522 1949

Specifications KENWORTH TRUCK MODEL 522

Канадский Kenworth 923 1961



KENWORTH'S W-900



Kenworth W900 1964

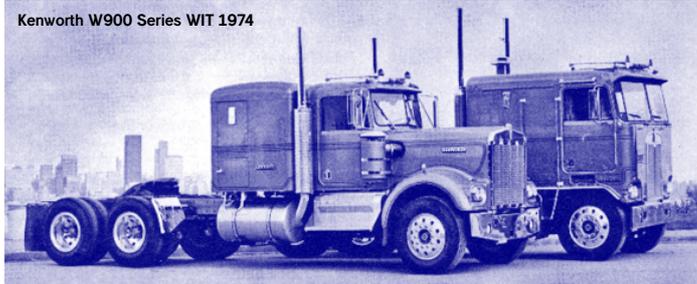
Kenworth W900 Wide 1964



Собирательный образ современного американского магистрального тягача — это огромный грузовик с обтекаемыми формами и внушительным спальным отсеком, объединённым с кабиной. Такой облик сформировался в 90-х гг. прошлого столетия и ныне обтекаемые тягачи практически сменили на дорогах прежних «классиков» с их угловатыми очертаниями, плоскими крыльями, огромными вертикальными решётками радиатора и обилием хромированных элементов. Тем не менее, у таких компаний, как Freightliner, Kenworth, Navistar и Peterbilt в производственной программе всё ещё имеются модели, стиль которых уходит корнями в 1960-е гг. Один из таких долгожителей — Kenworth W900.

История появления и эволюции модели W900 началась в 1956 г. В то время Kenworth Motor Truck Company из города Сиэтла, расположенного в самой северо-западной части США, была относительно небольшим предприятием (в 1956 г. было продано 1577 машин), но уже имела репутацию изготовителя качественных и надёжных грузовиков. Несмотря на то, что внедорожные автомобили компании трудились во многих уголках мира, от Гавайских островов до Саудовской Аравии, грузовики для шоссейных перевозок работали в основном в западных штатах США, изредка находя покупателей в восточной части страны. В сентябре 1956 г. на смену дорожным грузовикам классической компоновки моделей 521, 522, 523, 524 и 825 пришли машины серии 900. Поначалу внешне они практически не отличались от своих предшественников. В новую серию входили дизельные автомобили моделей 921

Kenworth W900 Series WIT 1974



(4x2), 922 (6x2), 923, 924 и 925 (все — 6x4). Две последние цифры в индексе модели обозначали тип задней подвески. Модель 924 предназначалась для работы в тяжёлых условиях — строительстве или добывающей промышленности. Также в небольших количествах собирали модели 928, 929 и 985, оснащённые бензиновыми двигателями Hall-Scott. С 1958 г. автомобили стали комплектоваться двоянными фарами, а в 1959 г. они получили откидывающийся вперёд стеклопластиковый капот, выполненный заодно с оперением. По заказу на грузовики некоторое время продолжали монтировать и металличе-

Kenworth W900 WIT 200 1976



THE KENWORTH W-900 BODY BUILDER'S DIMENSIONS

A WHEELBASE	Optional
B BACK OF CAB TO C/L BOGIE	Optional
C BACK OF CAB TO END OF FRAME	Optional
D FRONT BUMPER TO FRONT AXLE	30" Standard 35" Optional
E FRONT AXLE TO BACK OF CAB	86½"
F REAR AXLE SPACING	Optional
G REAR FRAME HEIGHT UNLADEN	Optional
H REAR FRAME HEIGHT LADEN	Optional
J FRONT FRAME HEIGHT UNLADEN	Optional
K FRONT FRAME HEIGHT LADEN	Optional
L FRAME CHANNEL DEPTH	Optional
M TIRE SIZE FRONT	Optional
N TIRE SIZE REAR	Optional
O CAB HEIGHT	78½" from bottom of rail.
P FRAME TO REAR WINDOW	54½" from bottom of rail.
Q REAR WINDOW SIZE	11"x28" Standard 17"x28" Optional
R TRACK	Optional
S WIDTH O.A.	Optional
T FACE TO FACE INSIDE TIRE	Optional
U FUEL TANK LENGTH	Optional
V FUEL TANK LOCATION	Optional
W REAR C.M. LOCATION	Optional
X SLEEPER	Optional

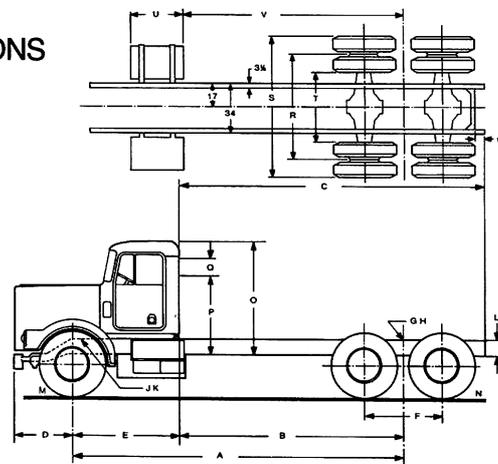
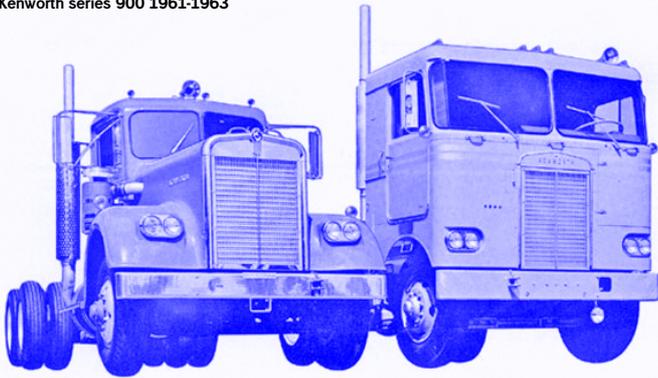
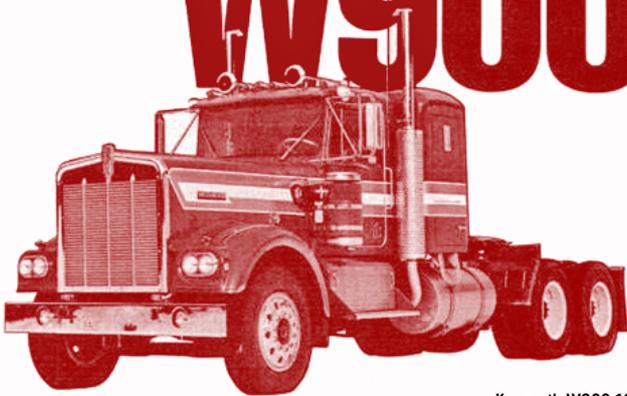


Схема Kenworth W900 1978

Kenworth series 900 1961-1963



W900



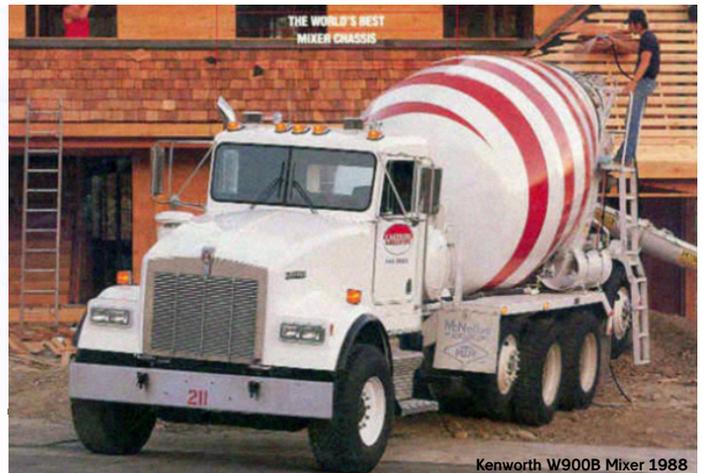
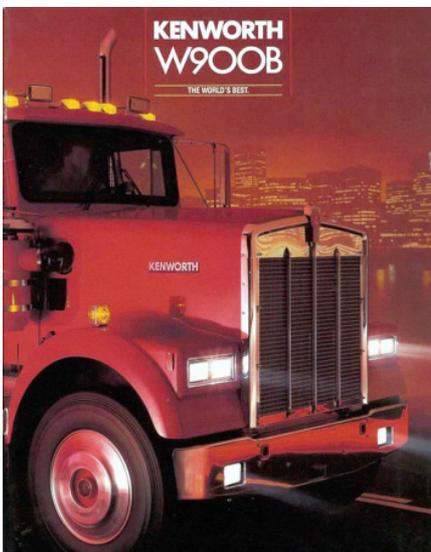
Kenworth W900 1978

KENWORTH W900



Kenworth W900 1983

Kenworth W900B 1985



Kenworth W900B Mixer 1988



Kenworth W900B 1990

кие капоты старого типа с откидными боковинами. С 1962 г. автомобили серии 900 могли оснащаться более широким капотом с радиатором большой площади, который позволял монтировать на них самые мощные дизели, предлагаемые для дорожных грузовиков.

В конце 1963 г. был представлен модернизированный модельный ряд серии 900. Новые машины получили более просторную кабину из

алюминия и стеклопластика с увеличенной площадью лобового остекления. Также изменилась система обозначения моделей. Теперь в память об одном из основателей компании, Эдгаре Уорthingтоне (Edgar Worthington), перед цифровым индексом стали ставить букву «W». Стиль этих грузовиков сохранялся почти без изменений до середины 1990-х гг. Автомобили серии W900, как и их предшественники, собирались по индивидуальным заказам с применением широкого ассортимента агрегатов сторонних изготовителей. В зависимости от назначения автомобиля выбиралась колёсная база, а также тип подвески, которая могла быть рессорной (индивидуальной или балансирной), пневматической или торсионной.

С 1964 г. компания Kenworth стала ежегодно увеличивать выпуск автомобилей и в 1972 г. продажи достигли 10519 машин (против 2037 шт. в 1964 г.). В этот период вместе с масштабами производства росла и популярность грузовиков серии W900. Теперь они в значительных количествах встречались на востоке США, где основными марками магистральных тягачей были Ford, GMC, International, Mack

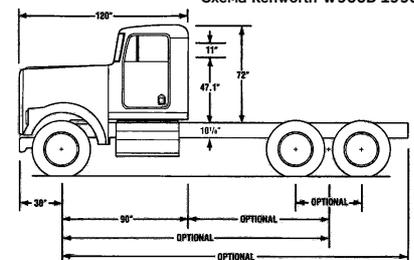
и White. Параллельно машины серии W900 собирали в Канаде, а с 1971 г. — в Австралии, но эта тема заслуживает отдельного рассказа.

С 1970 г. грузовики серии W900 стали оснащаться тремя видами капотов — стандартным и двумя укороченными. У машин со стандартным капотом расстояние от бампера до задней стенки кабины (так называемая величина «Bumper to Back of Cab», или сокращенно BBC) составляло 2,96 м. У модификации S2 с узким радиатором величина BBC составляла 2,59 м, а у модификации S12 с широким радиатором — 2,83 м. Наиболее распространённые седельные тягачи моделей W923 и W925 имели полную массу до 21,8 т и работали в составе автопоезда массой до 34,87 т. Более тяжёлые грузовики модели W924 весили до 25,4 т и могли буксировать автопоезд общей массой до 59 т. К 1974 г. выпуск модификации S2 в США был прекращён.

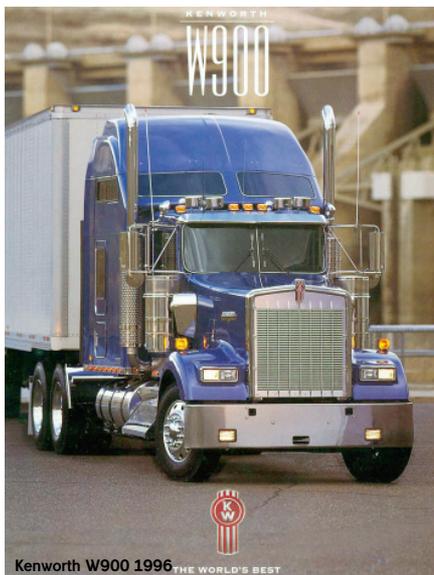
В 1974 г. дальнобойщикам были предложены тягачи в исполнении VIT (от «Very Important Truck», т.е. «особо важный грузовик»), оснащенные спальными отсеками длиной 1,52 м (тягачи в стандартной комплектации имели спальные отсеки длиной всего 91

W900B

Схема Kenworth W900B 1990



BBC:	120"
Bumper Setting:	30"
Axle to BOC:	90"
Hood:	Forward-tilting straight fiberglass
Available Engines:	240-460 hp
Available Front axles:	12,000-20,000 lbs
Available Rear axles:	(4x2) 23,000 lbs (6x4) 40,000-52,000 lbs
Available Rear suspensions:	(4x2) 20,000-23,000 lbs (6x4) 38,000-52,000 lbs
Available Frames (RBM per rail):	1.4-2.9 million in. Lb.



Kenworth W900L 2009



Kenworth W900 в масштабе 1:43 (New Ray)

см) с повышенным уровнем отделки и комфорта. В конце этого же года последние две цифры в индексе моделей, обозначающие тип подвески упразднили и машины разных комплектаций получили единое обозначение W900. С этого периода все грузовики модели W900 имели величину ВВС в 2,96 м и оснащались широким капотом. В юбилейном для США 1976 г. была построена ограниченная партия тягачей в исполнении VIT 200, оснащённых более высоким спальным отсеком, который имел наклонное лобовое остекление. Со следующего года такая комплектация получила название Aerodyne.

В 1981 г. автомобили модели W900 подверглись рестайлингу — получили новое оперение и удлинённый на 9 см капот, а также вместо четырёх круглых фар стали оснащаться спаренными фарами прямоугольной формы. На модель 1981 г. могли устанавливаться дизельные двигатели мощностью от 230 до 525 л.с. В 1983 г. грузовики сменили обозначение на W900B. Осенью 1987 г. появился вариант W900B для монтажа бетоносмесителей, отличающийся капотом с большим углом наклона. Позднее это строительное шасси получило обозначение W900S. В 1990 г. производственная программа дополнилась модификацией W900L с величиной ВВС в 3,3 м, что было своеобразным рекордом.

В 1996 г. автомобили модели W900 получили обновлённые капот и оперение, а также кабину нового типа с увеличенной площадью лобового остекления. Кабину старого образца продолжали монтировать по заказу до начала 2000-х гг. С 2003 г. автомобили комплектуются только кабиной типа Extended Day Cab с повышенным внутренним объёмом. В таком виде они выпускаются и поныне.

В настоящее время Kenworth W900 является универсальной моделью, которая в соответствующей комплектации может применяться как для междугородных или местных перевозок, так и для работы в строительстве и на лесозаготовках. По заказу на автомобили могут устанавливаться дизельные двигатели мощностью до 600 л.с. Полный вес автомобиля может колебаться в диапазоне от 15,9 т (4x2) до 36,3 т (6x4). Расстояние от бампера до задней стенки кабины может иметь две величины — 3,07 и 3,3 м (последняя — у модификации W900L). Магистральные седельные тягачи комплектуются спальными отсеками четырёх типов длиной от 0,97 до 2,18 м. Необычным вариантом является строительная модификация W900S. Эти автомобили оснащаются наклонным капотом, а для уменьшения нагрузки на дорожное покрытие применяется дополнительная четвёртая ось, установленная на специальной опускающейся раме.

Грузовики модели W900 сегодня — это настоящая классика с полувековой историей, великолепной репутацией и сложившимся кругом почитате-

фактический масштаб этих элементов — примерно 1:39. Также не копино выгладит и лобовое остекление, состоящее из двух отдельных окон, как у машин серии 900 выпуска 1956—1963 гг. На упаковке производитель датирует прототип модели 1979 г., однако наличие прямоугольных спаренных фар указывает на то, что перед нами модель грузовика, выпущенного не ранее 1981 г. Таким образом, единственным достоинством моделей New Ray является их доступность и невысокая цена. А что делать с уже приобретенным грузовичком, сделанным «по мотивам» Kenworth W900, — просто поставить на полку или заняться его доводкой и переделкой — каждый моделист решит сам.

Любителям американских «траков» можно порекомендовать более качественные модели Kenworth W900, выпущенные французскими фирмами LBS и Eligor. Однако их поиски могут занять много времени, а цена копий будет на порядок выше, чем у моделей из Китая. Также существует большое количество моделей различных вариантов этого грузовика в менее популярных у нас масштабах 1:87 (Herpa,

лей. Эти автомобили удачно объединяют в себе технологии наших дней и стилистические традиции прошлых лет. А это значит, что на заслуженный отдых тружеников дорог по имени Kenworth W900 отправлять пока рано.

Моделист, желающий приобрести копию Kenworth W900 в масштабе 1:43, непременно обратит внимание на модели, выпускаемые китайской фирмой New Ray. Однако, при более внимательном рассмотрении эти достаточно простые изделия, выполненные в вариантах самосвала, автовоза и различных седельных тягачей, являются скорее игрушками. Первое что бросается в глаза — непропорционально большие капот и оперение. По результатам замеров модели выясняется, что

Norscot), 1:64 (DCP, SpecCast, Tonkin), 1:50 (Matchbox, Norscot, Corgi), 1:48 (HartSmith) и 1:32 (New Ray). Самыми распространенными в 64-м масштабе моделями W900 являются изделия компании DCP. Они



Kenworth W900 в масштабе 1:64 (DCP)



Kenworth W925 в масштабе 1:50 (Corgi)

копируют тягачи последнего поколения, которые выпускаются с 1996 г. и имеют различную окраску.

МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ ДЖЕЙМСА БОНДА ОТ ATLAS



«A view to a kill» Renault 11



«From Russia With Love» Ford Anglia



«Quantum of Solace» Range Rover Sport



«Casino Royal» Aston Martin DBS



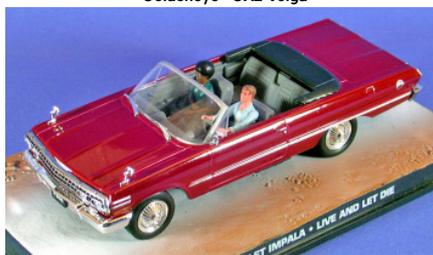
«Goldeneye» GAZ Volga



«The spy who loved my» Ford Taurus



«A view to a kill» Land Rover Defender



«Live and let die» Chevrolet Impala



«The World Is Not Enough» Parahawk



«Dr. No» Dragon tank



«Octopussy» Acrostar



«The World Is Not Enough» Q Boat



«For your eyes only» GP beach buggy



«On Her Majesty's Secret Service» Mercedes 220S



«Tomorrow never dies» Mercedes S-class



«For your eyes only» Peugeot 504



«On Her Majesty's Secret Service» Volkswagen Beetle



«You Only Live Twice» Gyrocopter Little Nellie



«For your eyes only» Lotus Esprit Turbo



«Quantum of Solace» Ford Edge



TOYOTA 2000GT • YOU ONLY LIVE TWICE
«You Only Live Twice» Toyota 2000GT

Продолжение, начало в предыдущем номере



Fiat Stilo 3-doors Tour de France "Credit Lyonnais" Norev Press



Fiat Stilo 3-doors Tour de France 2002 "Credit Lyonnais" blue Norev 771017



Fiat Stilo 3-doors yellow Hongwell Cararama 230D 4 43250



Fiat Stilo 5-doors 2001-2006 Giocher FST01



Fiat Stilo S.W. 2002 Norev 771033



Fiat Taunus Corsa 1907



Fiat Taunus Corsa 1907



Fiat Taunus Corsa 1907



Fiat Tipo 1 12/15HP 1910/12



Fiat Tipo 1 1899



Fiat Tipo 1 Fiacre 1908/10



Fiat Tipo 1A 12/15HP 1912/15



Fiat Tipo 1T Taxi 1920/22



Fiat Tipo 2 15/20HP 1910/11



Fiat Tipo 2 1910 RIO 14



Fiat Tipo 2B 1912/20



Fiat Tipo 3 1909



Fiat Tipo 3 1914



Fiat Tipo 3 20/30HP 1910/12



Fiat Tipo 3A 1912/21



Fiat Tipo 3Ter 1912/15



Fiat Tipo 4 30/45HP 1910/18



Fiat Tipo 5 56/60HP 1910/16



Fiat Tipo 5 Roi Des Belges Rothschild 1909



Fiat Tipo 5-doors 1988



Fiat Tipo 5-doors 1988-1995 Polizia Municipale di Como Giocher GR T07



Fiat Tipo 5-doors 1988-1995 umgebaut Bburago 4134



Fiat Tipo 5-doors 1989 Carabinieri DeAgostini ser. Carabinieri 19 04/05/06



Fiat Tipo 5-doors 1989 Carabinieri Edison 803321 05/11/2007



Fiat Tipo 6 50/60HP 1910/14



Fiat Tipo Zero 12/15HP 1912/15



Fiat Tipo Zero 1912



Fiat Tipo Zero 1912



Fiat Tipo Zero 1912



Fiat Tipo Zero 1912 RIO 6



Fiat Tipo Zero 191x

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



Fiat Tipo Zero Brooklands 1915



Fiat Tipo Zero spider 1912 RIO 12



Fiat Tipo Zero spider 1912 RIO 7



Fiat Ulysse 2002



Fiat Ulysse Hearse 2003 Funeral for G. Agnelli Gulp Models 450



Fiat Ulysse Tour De France 2003 "Banania" Norev



Fiat Uno 5-doors



Fiat Uno 3-doors 1983 red Norev 772951 05/05/2006



Fiat Uno 45 3-doors 1983-89



Fiat V12 Dorsay De Ville 1921 RIO 49



Fiat V8 #62 Le Mans 1953 G.Lurani/N.Mahe Bizarre



Fiat Visitors Bus (Bertone) 1975



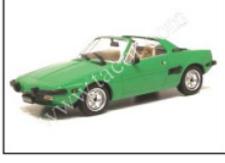
Fiat X1/23 1972



Fiat X1/9 #4 red Norev 836



Fiat X1/9 1972-78



Fiat X1/9 1972 open green Edison 803821 05/11/2007



Fiat X1/9 1972 open red Minichamps 430121660



Fiat X1/9 1972 Minichamps 430121661



Fiat X1/9 1973-1986 umgebaut Verem 450 35



Fiat X1/9 1974 blue metal Minichamps 430121664 29/09/2006



Fiat X1/9 red Norev 836



Fiat Zero Prototipo Concept Giugiaro Design + Fiat Zero Prova 1979 Brumm A007



На конкурс «Модель года»

Устинов (конверсии)

Самый.*

БОЛЬШОЙ.**

Ritmotex.ru
масштабные модели почтой по всему миру

*Самый посещаемый интернет-магазин масштабных моделей в Рунете.

**90 производителей, 4300 товаров



WWW.KIMMERI.COM
 МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ

НАШИ
 МАГАЗИНЫ:

г. Москва, ул. Дубнинская, д. 2, корп. 6
 тел. +7(926)5940825 +7(926)8816666
 г. Киев, Московский проспект, д. 6
 тел. +38(050)5035693 +38(067)777760



ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН масштабных автомобилей мира

Агат-М • Тантал • Элекон • СарЛаб • Вектор-модель • ФИНОКО
 Киммерия • САИС • Компаньон • Cararama • Херсон-модель
 студия "КАН" • AD-MODUM • KV • DeAgostini и многие другие

Всегда большой выбор моделей на любой вкус!



1:43

Более 10 способов оплаты!

Доставка в любую точку мира!

Индивидуальный подход к каждому клиенту!

www.scaleworld.ru
 e-mail: scaleworld@scaleworld.ru
 icq: 99817762
 тел. 8-906-0343959

ЛОКОТРАНС 2010

Годовая подписка 2010 №№ 1-12 1920 руб.

Первое полугодие 2010 №№ 1-6 960 руб.

Оплата почтовым переводом по адресу: РОССИЯ 140100
 Московская обл., г.Раменское, а/я 38. Ивониной Ирине
 Александровне / На почтовом переводе в разделе "Для
 письменного сообщения" кратко укажите содержание
 заказа (ЛТ 1-12/10) и проверьте правильность написания
 оператором почтовой связи вашего адреса / В стоимость
 заказа входит оплата почтовой доставки по России /
 Возможна поквартальная оплата подписки на журнал.

ЛТ 2010 №№ 1-3 - 480 руб.

Дополнительная информация e-mail: lokotrans@mail.ru

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

БЕСПЛАТНО публикуются **ВСЕ** объявления частных лиц.

Объем объявления не более 30 слов, включая адрес. 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.

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. (495)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



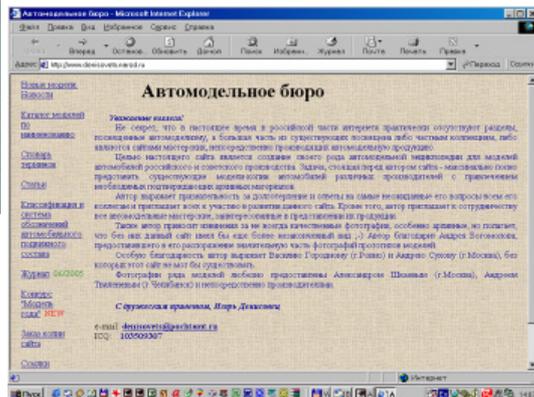
КОМПАКТ-ДИСК

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

1. Полноцветная версия журнала «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2009 г.
2. Каталог моделей, выпущенных в 2009 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 — 800х600; CD-ROM.

Стоимость диска с пересылкой 400 руб. 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 разделы, посвященные автомобильному моделизму, а большая часть существующих сайтов посвящена либо частным коллекциям, либо являясь 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 авторитетными материалами и фотографиями.

НОВОСТИ МОДЕЛЬНОГО РЫНКА
 СТАТЬИ О МОДЕЛЯХ
 ТОГОВЫЙ ГАЛ
 ТЕСТЫ СРАВНЕНИЯ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ
 КАТАЛОГИ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ
 ФОРУМ

ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ
 О МАСШТАБНЫХ
 МОДЕЛЯХ АВТОМОБИЛЕЙ
 WWW.AUTOMODEL.RU

ПАНТОГРАФ
 МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖУРНАЛ ОБ ОБЩЕСТВЕННОМ
 ПОСРЕДСТВЕ В КУЛЬТУРЕ ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ И
 ПРОФЕССИОНАЛОВ

Открыта подписка:
НА ЖУРНАЛ "ПАНТОГРАФ"
 на 1 полугодие 2010 года
СТОИМОСТЬ ПОДПИСК:
 300 руб. - с доставкой по России
 450 руб. - с доставкой в страны СНГ
 12 евро - с доставкой в дальнее зарубежье
 Справки: pant@klax.tula.ru; pant@home.tula.net
 В графе "сообщения" указать "1-3/2010"

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

- 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 «сообщения» указать «ретро 1», тел. +79105584086, e-mail: pant@klax.tula.ru
- Обменяю Mercedes S420cdi (w221) 2006 IXO в упаковке на BMW 750Li 1977 Minichamps, BMW 740i NEO или Herpa 2000 г. Давыдов С.Ю., 165654, Архангельская обл., г. Коряжма, а/я 139

• Продам
 автомодели

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

- КУПЛЮ
- ПРОДАМ
- ОБМЕНЯЮ
- РАЗНОЕ

Почтовый адрес _____

«ЗИМНЕЕ» ХОББИ

Олег ЕВЛАШКИН (Москва)

– Какие модели Вы собираете?
– Только 1:72. Вообще-то главное моё увлечение – отдых на даче – шашлык, природа и т.д. Но, к сожалению, зимой я лишён этого удовольствия – поэтому выход нашёл в коллекционировании машинок 1:72.

– Почему 1:72?

– Потому, что:

1. не занимают много места;
2. в основном стоят не дорого;
3. возможно собрать все выпускаемые или когда-либо выпускавшиеся в этом масштабе машинки;
4. да и просто мне нравятся именно такие...

Вот мы и добрались до итальянцев – Феррари – благо их немного в 1:72 и они все прекрасны.

Ferrari 250GTO 1962 (Lawson). GTO означает «Gran Turismo Omologato». Что такое омологация и я сам плохо понимаю, но в случае применения этого термина в аббревиатуре GTO наверное это означает, что автомобиль не предназначен для использования простыми смертными на общественных дорогах. Этот автомобиль очень часто называют первым суперкаром. Всего было выпущено 36 таких красавцев.

Ferrari Dino 246GT 1968 (Lawson). Первый массовый автомобиль от Феррари. Разрабатывался для сражений с серией Porsche 911. Название своё получил в честь младшего сына Энцо Феррари, которого звали Альфредо, но вот прозвище его было Дино.

Ferrari 512 Berlinetta Boxer 1976 (Lawson). А этого породистого «жеребца» выпустили в ответ Lamborghini, для укрощения Lamborghini Miura, в Lamborghini, как известно, всё строилось на конкуренции.

Ferrari 288GTO 1984 (Lawson). Создавался как невероятно эксклюзивный суперспорткар, но в итоге Porsche 959 не дал осуществить все намеченные этому Ferrari спортивные победы. Как следствие – автомобиль перешёл в разряд дорогих игрушек для избранных.

Ferrari Testarossa 1984 (Lawson). Массовый и очень успешный суперкар. Несмотря на астрономическую цену, продано их было не мало. Этот автомобиль – синоним успеха в 1980-е гг. Кстати «Testarossa» переводится с итальянского как «красная голова».

Ferrari F40 1987 (Lawson). Последний автомобиль увидевший свет при жизни Энцо Феррари. Автомобиль был приемником направления GTO и стал (на момент выхода) самым мощным, быстрым и дорогим автомобилем в мире. Энзо было уже за 90 лет и назойливый Porsche 959 его уже доконал. Хотелось ответить чем-то существенным, собрав все разработки в кулак.

Ferrari F50 1995 (Lawson) Автомобиль-последователь F40 был выпущен к 50-летию марки Ferrari.

Ferrari Enzo 2002 (Lawson). Внучок F40. Назван в честь основателя компании. При разработке автомобиля многое было позаимствовано из Формулы 1, даже кузов у красавца углепластиковый. Цена Enzo практически всегда больше 1 млн. долл.

Ferrari F430 2004 (Lawson). Забавно то, что этот Ferrari нарисовал Фрэнк Стефенсон – автор дизайна нового Mini Cooper, поэтому вся генетика Ferrari 1960 гг. у него на лице. И ещё меня удивляет сумма годового налога на эту тачку в США – 167000 долл. США.





Land Rover Freelander blue green metallic, beige интерьер / панель приборов black номер LR F160 Hongwell (Cararama)



Land Rover Freelander blue green metallic, grey beige номер LR F160 Hongwell (Cararama)



Land Rover Freelander orange / beige интерьер номер LR F160 Schuco (Junior Line)



Land Rover Freelander red, beige интерьер номер LR F160 Hongwell (Cararama)



Land Rover Freelander red, beige интерьер номер S PT 8007 Hongwell (Cararama)



Land Rover Freelander red, beige интерьер / панель приборов black номер LR F160 Hongwell (Cararama)



Land Rover Freelander silver, beige интерьер номер LR F160 Hongwell (Cararama)



Land Rover Freelander silver, beige интерьер номер SPT 8007 Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover + boat Coastguard UK dark blue, beige интерьер Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 2003 Ambulance France white, beige интерьер / grey панель приборов номер 4611 TF 45 спереди white, сзади yellow Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 2003 Coastguard UK dark blue, beige интерьер grey панель приборов номер спереди/сзади S326 LHU / рисованная выхлопная труба Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 2003 Coastguard UK dark blue, beige интерьер / grey панель приборов номер спереди/сзади S326 LHU / не рисованная выхлопная труба Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 2003 dark green metallic, beige интерьер DB Land Rover issued Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 2003 dark green, beige интерьер не рисованные задние фонари Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 2003 dark green, beige интерьер рисованные задние фонари Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 2003 dark blue metallic, beige интерьер не рисованные задние фонари Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 2003 blue metallic, beige интерьер рисованные задние фонари Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 2003 dark red metallic (a little pink), beige интерьер рисованные задние фонари Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 2003 dark red metallic, beige интерьер рисованные задние фонари Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 2003 Guardia Costiera Italy white, beige интерьер панель приборов grey баранка grey / номер спереди и сзади VTS 945 / Выхлопная труба silver, silver text Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 2003 Policia Nacional Spain white, beige интерьер панель приборов grey баранка grey номер спереди/сзади DGP 8015 AD Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 2003 white, beige интерьер не рисованные задние фонари Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 2003 white, beige интерьер рисованные задние фонари Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 2003 + horse trailer silver Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 2003 + boat dark blue Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 2003 + boat silver Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE black, beige интерьер номер LF 460H Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Carabinieri dark blue, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди и сзади E1 PS301 / выхлопная труба black Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE dark blue Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE dark green, beige интерьер номер LF 460H Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE dark green metallic, beige интерьер номер LF 460H Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE dark green metallic, beige интерьер / панель приборов black номер LF 460H Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE dark red, beige интерьер панель приборов beige номер LF 460H Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE dark red, beige интерьер панель приборов black номер LF 460H Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE gold metallic, beige интерьер номер LF 460H Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Green Hongwell (Cararama)

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



Land Rover Range Rover 4.6HSE Guardia Civil Spain white and green, beige интерьер панель приборов beige баранка beige / номер спереди/сзади PGC 9786F Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Guardia Civil Spain white and green, black интерьер номер 0000 AAA no paint on window seal & side mole Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Guardia Civil Spain white and green, black интерьер панель приборов black баранка black / номер спереди/сзади 0000 AAA Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE light blue metallic, beige интерьер панель приборов black номер LF 460H Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE light blue metallic, SEA Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE light gold metallic, beige интерьер номер LF 460H Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police Korea white & azure, beige интерьер панель приборов black баранка black номер спереди/сзади Y72K ZSS / выхлопная труба black Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police France white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер 78N19304 спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police France white, beige интерьер панель приборов black баранка black номер 78N19304 спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police France white, beige интерьер панель приборов black баранка black, номер 78N19304 спереди white/сзади yellow, new light bar Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police South Korea номер black DB Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police South Korea номер Y72K ZSS Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police Spain white, black номер DB DPG 1343 AB Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police Spain white, beige интерьер black номер DB DPG 1343 AB Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police Spain white, black интерьер 0000 AAA no paint on window seal & side mole Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police UK white & navy blue/yellow pattern checker, beige интерьер / панель приборов beige / баранка beige номер Y72k ZSS спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police UK white & navy blue/yellow pattern checker, beige интерьер / панель приборов black, баранка black номер Y72k ZSS спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police UK white & navy blue/yellow pattern checker, beige интерьер / панель приборов black, баранка black номер Y72k ZSS спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Policia Municipal Spain white, black интерьер панель приборов black баранка black номер спереди/сзади DPG-1343-AB Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Politie Belgium white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер Y72K ZSS спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Politie Belgium white, beige интерьер панель приборов black номер FHV 698 Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Politie Holland white, beige интерьер номер Y72 ZSS Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Politie Holland white, beige интерьер панель приборов black, номер 74-CR-BK Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Politie Nederlands white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер Y72K ZSS спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Polizei Germany silver metallic, beige интерьер / панель приборов beige / баранка beige / номер спереди и сзади OS 2011 Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Polizei Germany silver metallic, beige интерьер, панель приборов black, баранка black / номер спереди и сзади OS 2011 Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Polizei Germany silver metallic, black интерьер панель приборов black / баранка black / номер спереди и сзади OS 2011 в витрине Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Polizia Italy light blue, beige интерьер панель приборов grey номер D 5135 Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Polizia Italy light blue, beige интерьер панель приборов black баранка black номер спереди и сзади Polizia D5135 / выхлопная труба black Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE red, beige интерьер номер LF 460H Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Rendorseg Hungary white, beige интерьер панель приборов beige баранка black номер спереди и сзади RB 49-39 Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE silver, beige интерьер номер LF 460H Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE white, beige интерьер / панель приборов grey номер LF 460H Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Vogue blue metallic, beige интерьер номер VTS 945 Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Vogue dark green, beige интерьер номер VTS 945 Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Vogue dark green metallic, beige интерьер номер VTS 945 задние фонари рисованные Hongwell (Cararama)



Нам 15 лет! Представляем ключевых менеджеров:



Сергей Гришин

Координатор структуры “Скейл-Машинки”;
руководитель розничных магазинов
“Машинки” в Санкт-Петербурге;

mashinki@mail.ru



Анна Мербах

Оптовые поставки; интернет-магазин
“коллекционеры” (www.mashinki.ru)

scale-opt@mail.ru



Михаил Григорьев

Экспорт-импорт; персонализация на
масштабных моделях; хоккейные сувениры

scale-import@mail.ru



Владимир Грачев

Бизнес-сувениры всех направлений;
поставка настольных хоккеев
(www.tablehockey.ru)

scale-bs@mail.ru



Владимир Колесниченко

Руководитель мастерской “Скейл”
по производству моделей 1/43

scale-model@mail.ru



Владимир Минин

Логистика; склад; куратор мастерской

mmashinki-1@mail.ru

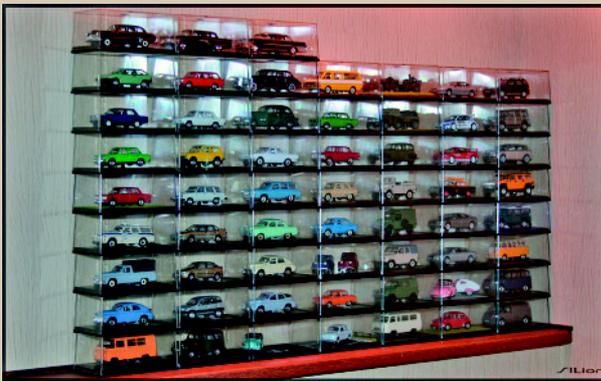


Центральный офис - СПб, Лиговский пр., 270; т/ф.: (812) 740-5541; www.mashinki.ru

Магазин “Машинки” - СПб, ул. Моховая, 31; т/ф.: (812) 579-8362; будни: с 10 до 20, вых.: с 11 до 19

Магазин “Машинки” - СПб, Московский вокзал; т.: (812) 457-9591; все дни: с 10 до 23.30

Магазин “Машинки” - (Франчайзи) - РБ, г.Уфа, ул. Достоевского, 83; т.: (347) 272-0678; все дни: с 10 до 20

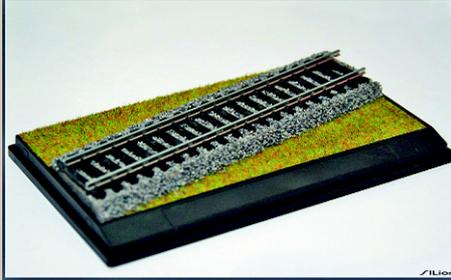


это не просто место для скопления пыли, а систематизированное собрание, являющееся частью интерьера. Вот с этими мыслями мы разработали и запустили в производство (в Санкт-Петербурге) свой первый «бюкс» для хранения и демонстрации предмета нашей гордости – коллекции масштабных моделей автомобилей.

Вы скажете «бюксы» уже много лет существуют, и будете абсолютно правы. А мы возразим и сообщим, что наши «бюксы»

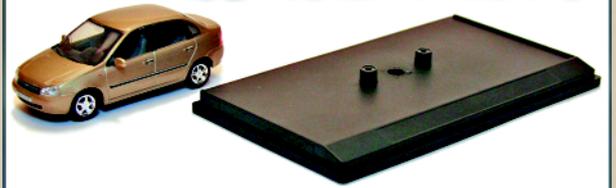
разительно отличаются от существующих аналогов, т.к. мы предлагаем вам не просто пласти-

Покрытие GR-01 - имитация серого гравия



Lada Kalina производства Бауэр, в штатной упаковке, крепится при помощи пластиковой подставки саморезами. Я закрепил эту модель в бюксе при помощи бауэровской пластиковой подставки, подошедшей по размеру, штатными саморезами. Не выкидывайте бауэровские и карамовские подставки.

S&B CREATIVE STUDIO



ковый «бюкс», мы предлагаем сделать выбор и решить, как оформлять свою коллекцию. Если вас вполне устраивает строгое чёрное (классическое) основание «бюкса» на которое устанавливается модель, пожалуйста, это ваш выбор. Единственное – посоветуем вам приобрести стильную, красивую и информативную наклейку, для которой, кстати, предусмотрено место. Не хотите наклейку, не устанавливаем.

Если вы хотите вдохнуть жизнь в вашу коллекцию, наш «бюкс» идеальная основа для создания мини-диорам. Подберите нужное покрытие и еще, проявите фантазию, создайте маленький мир внутри

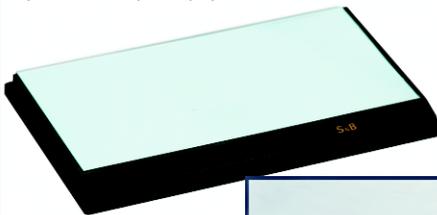


Покрытие GR-02 — имитация песка или бежевого щебня

Покрытие MET-01 - имитация покрытий для автосалонов и выставок, цвет серебристый металлик, матовый



Покрытие MIR-01 — зеркало серебряное



«бюкса», вокруг модели. Это интересно, это красиво, это настоящее творчество. Привлекайте своих детей к этому творчеству, пусть они помогают вам,

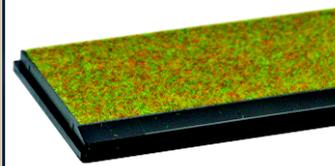
узнают много нового, учатся что-то делать своими руками, развивают вкус и чувство меры.

Сейчас мы предлагаем один вид «бюксов», несколько видов покрытий и десятки наклеек для автомобилей российской, польской, венгерской и чешской журнальных серий. Наши «бюксы» прекрасно устанавливаются один на другой и могут стать украшением любого современного интерьера.

С ассортиментом предлагаемой нами продукции вы можете ознакомиться на нашем сайте.

В разработке находится первая стойка для бюксов, которая должна появиться в продаже в начале лета. Ведётся работа ещё в нескольких направлениях, но это пока секрет. Обо всех новостях мы будем вас информировать в соответствующем разделе нашего сайта.

Мы будем рады видеть вас на нашем сайте www.sb-box.com, где вы сможете увидеть много интересного, узнать много полезного, задать нам вопросы и получить ответы.



Покрытие TR-01 - имитация зеленой травы



Вариант «семейного» размещения моделей не большого размера

