

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 3/2006 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



Федеральное государственное учреждение культуры

Политехнический музей

ЗИС-110 от VM Models (Санкт-Петербург)

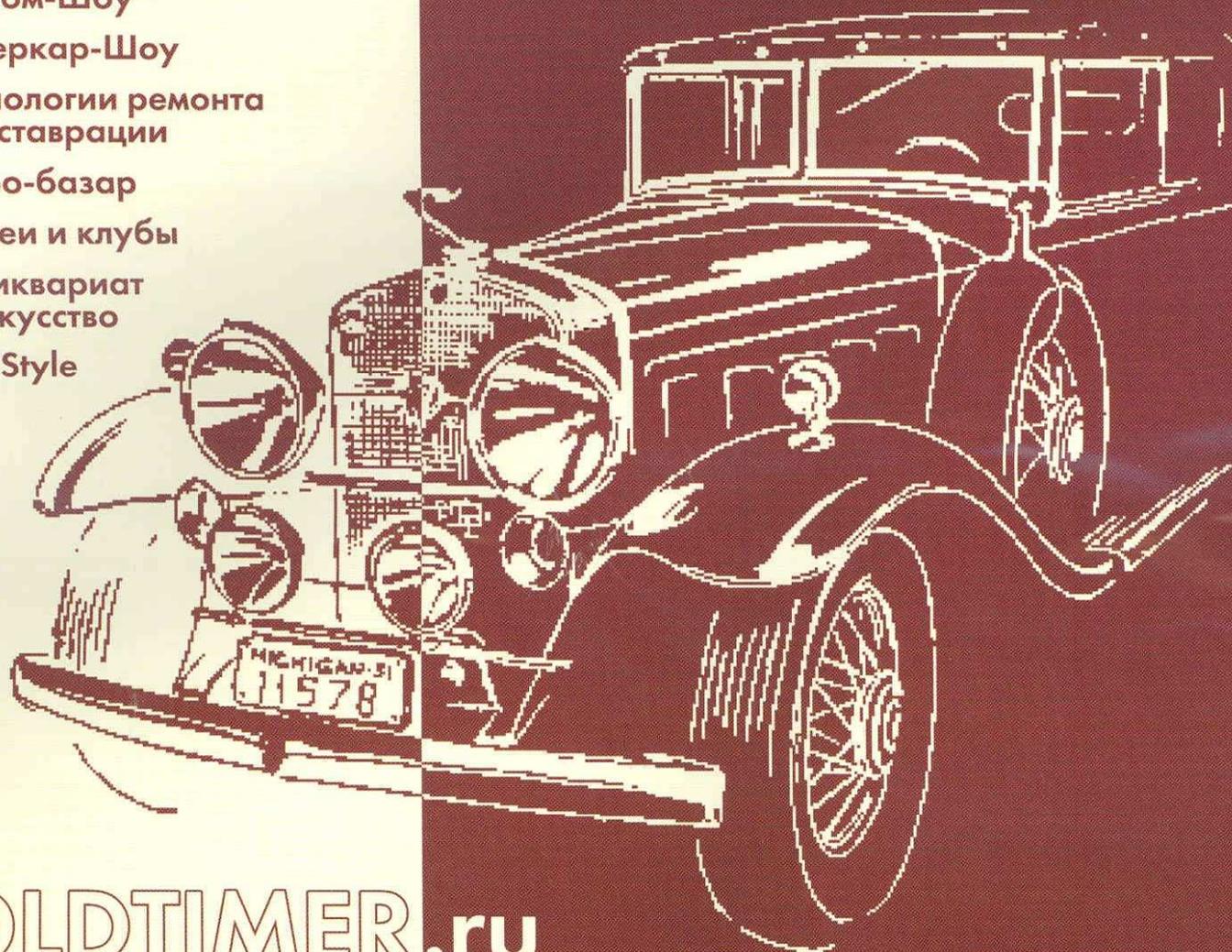


ТЕКНО
ЕЩЕ РАЗ ПРО ЯАЗ
BUSSING-NAG 900 - "ДИНОЗАВРЫ" ВТОРОЙ МИРОВОЙ
ОБ ИСТОРИЧЕСКИХ "ЛЯПАХ" И "ЛИПАХ"
ОТ РЕМЕЙКОВ К РЕМЕЙКАМ
ЕВГЕНИЙ ПРОЧКО ОТВЕЧАЕТ НА ВОПРОСЫ
GAFFE

WWW
AUTOMODEL
RU

Москва,
Крокус Экспо
7-10 сентября 2006

Салон старинных
автомобилей
Кастом-Шоу
Суперкар-Шоу
Технологии ремонта
и реставрации
Ретро-базар
Музеи и клубы
Антиквариат
и искусство
Life-Style



Олдитаймер-Галерея
Нави Сорокина

OLDTIMER.ru

По вопросам участия
следует обращаться в Фонд
«ВЕЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ»:
тел.: (495) 105-69-84
факс: (495) 612-31-59
моб.: (495) 104-47-77
e-mail: gallery@oldtimer.ru

СПРАВКИ И ЗАКАЗ БИЛЕТОВ

kontramarka.ru 933 3200

PARTER.RU · 258 0000



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



Автомобильный 3/2006 МОДЕЛИЗМ

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор
Александр Шкаев
e-mail: shkaev2004@mtu-net.ru
Зам. гл. редактора
Надежда Макогонова
e-mail: makogonova@mtu-net.ru
Редакционный совет:
Александр Говоруха (Николаев)
e-mail: govor1972@ukr.net
Олег Курихин (Москва)
Евгений Прочко (Москва)
Люциус Суславичюс (Вильнюс)
e-mail: liucijus@regitra.lt
Коллективный консультант:



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

Набор и верстка
Любовь Полетаева
Фото
Юрий Мильман

Издатель
ООО «Благовест-В»

Адрес для переписки:
129347, Москва,
ул. Проходчиков, 4, оф. 131
Шкаеву Александру Вадимовичу
Тел. для справок (495) 188-19-83
http://www.RussianScaleModels.com

Журнал зарегистрирован в Государственном
Комитете РФ по печати
Свидетельство ПИ № 77-1671 от 15.02.2000 г.

Редакция не несет ответственности за содержание
рекламных материалов.
Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авто-
ров статей.

Данное издание не может быть воспроизведено полно-
стью или частично без письменного разрешения изда-
теля. При цитировании ссылка обязательна.

© Автомобильный моделизм, 3(45)

Editorial office:
Moscow, 107120, Russia
Prokhodchikov Str., 4, of. 131
Phone: (095) 188-19-83
All rights reserved. This publication may not be reproduced
in part or in whole without prior written permission of the
publishers.
© Model Cars. Russia, 2006

СОДЕРЖАНИЕ

Tekno, 2
Ещё раз про ЯАЗ, 4
А. Колеватов
Автомобиль в Литве - 110 лет, 10
Bussing-NAG 900 - «динозавры» второй
мировой, 11
Л. Суславичюс
Автомобили 1977 года - Rover 3500, Audi
100(C2) и Ford Fiesta, 13
А. Бармасов
Я, 16
В. Иванчикова
Политехнический музей, вкладка
Об исторических «ляпах» и «липах», 17
М. Соколов
От ремейков к ремейкам, 20
Д. Дементьев
Ответы на вопросы, 23
Е. Прочко
Caffe, 26
Справочная информация, 27
Моделистам на заметку, 30
Наша почта, 32
Отечественные и зарубежные новинки,
вкладка

Дорогие друзья и коллеги!
Продолжается подписка на второе
полугодие 2006 года. Подписка осущест-
вляется только через редакцию.

Редакция может гарантировать по-
лучение журнала только его подписчи-
кам.

Стоимость подписки составляет 345
руб. за полугодие с пересылкой по Рос-
сии.

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

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

Надеемся, что Вы останетесь с
нами.

Во втором номере журнала в разделе «Модель
года» в номинации «Лучшая модель-конверсия
года» следует читать: «17-тонный автокран
«Ивановец» на шасси Урал-4320 и КамАЗ-
4310 от «Миниград»

ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» на II полугодие 2006 года
осуществляется *только через редакцию журнала* перечислением почтового перевода в **345**
руб. (за полугодие для России) и указанием в поле «Для письма»: «Подписка на II 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 2000-2001 гг. - **105** руб., за 2002-2005 гг. - **115**
руб. с пересылкой по России). После согласования заказа и перевода денег необходимо
сообщить в поле «Для письма» нужные номера, их количество и свой почтовый адрес, или
послать эту информацию на электронный адрес.

Subscription for EU:
Addressee in Germany - Kiriletz Stanislaw, tel.: (0) 9372-73153, e-mail: kiriletz@web.de, Price: euro 10
single copy including mail; euro 30 for 3 issues (1/2 year) including mail (Russian language only)

В розницу старые и новые номера журнала можно приобрести:

Москва: **Магазин-салон** - ул. Останкинская, 55, ТЦ «Останкино»,
зал «В», 2-й эт., пав. 3 (м. ВДНХ) тел. 8-903-118-58-65
Магазин-салон в Политехническом музее - Новая площадь, д. 3/4,
подъезд 1 (кроме понедельника и последнего четверга месяца)
Санкт-Петербург: **Клуб коллекционеров** - ул. Римского-Корсакова, д. 53, вход со двора.
Масштабные модели - еженедельно по четвергам с 16.00 до 18.00. Ченский
Александр Иванович (тел. в указанное время - (812) 114-33-41).
магазин «МАШИНКИ» - ул. Моховая, д. 31
Воронеж: магазин «Моделист-конструктор» - ул. Комиссаржевской, д. 7, кинотеатр
«Юность» (вход справа)
Казань: магазин «Сундучок» - ул. Чистопольская, д. 3, тел. 43-99-94
Саратов: магазин «Автомобиль на ладони» - ул. Московская, д. 100
УКРАИНА: 69006, г. Запорожье, Северное шоссе, д. 5, кв. 1. Никифорову В. (тел. 12-08-96),
г. Полтава, тел. 2-46-59, Лаптев Олег

ТЕКНО

Фирма «Tekno Dansk Legetojs Industri» была основана 1 сентября 1928 г. в датском городе Vanlose около Копенгагена (Copenhagen).

Её основателем и единственным служащим был А. Siegumfeldt. В то время он имел собственную компанию по ремонту водопроводов. Однако у него было большое желание заняться производством игрушек и он продал свою компанию и занялся продажей жестяных миниатюрных моделей.

В 1930-х гг. Дания импортировала много игрушек из Германии, которая в то время была бесспорным лидером на этом рынке. Для того, чтобы составить ей конкуренцию, надо было иметь большие амбиции без малейшей надежды на успех. Это не обескуражило Siegumfeldt'a и он добился успеха!

Два года спустя, в 1930 г., Tekno предоставила свои модели в «Федерацию Датской Промышленности». Этот институт ежегодно определяет лучшего среди небольших промышленных предприятий и награждает их. Результат был ошеломляющим. Фирма Tekno получила первый приз за лучшую модель и награду «Федерации Датской Промышленности». Отличное свидетельство о признании качества продукции.

В начале 1930-х гг. фирма Tekno заложила основу для постоянного роста компании. В 1932 г. завод переехал в арендованное помещение в Транеvej на северо-западе Копенгагена. Компания продолжала быстро развиваться и существующее помещение очень скоро стало слишком маленьким.

В 1935 г. фирма Tekno переезжает в новое только что построенное помещение на Rentemestervej, расположенное не далеко от прежнего места. Общая площадь нового помещения составила 600 м². Спрос на продукцию фирмы рос большими темпами. Импорт игрушек из-за границы постепенно уменьшался и вскоре был полностью прекращён.

Приближалась Вторая Мировая Война. Не

смотря на существующие проблемы, фирма Tekno успешно использует любую возможность для увеличения объёмов выпуска продукции. Очень быстро занимаемое заводом помещение снова оказывается слишком маленьким. Но имеющиеся в военное время ограничения, делают переезд или расширение производственных площадей завода невозможным.

В 1940 г. немцы запретили использовать жести на мирные цели (запрет был снят только осенью 1952 г.). Так как жести являлась основным сырьем для производства игрушек, ей немедленно начали искать замену. Фирма Tekno начинает изготавливать модели автомобилей в меньшем масштабе – 1:43 (Ford V8). Эти автомобили изготавливались из цинка, сырья, которое было доступно в необходимом количестве.

В то время в Дании игрушки способом литья из цинковых сплавов не производились. Необходимо было изучить незнакомую технологию и приобрести новое оборудование.

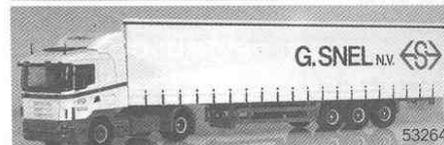
Оккупационные власти тщательно наблюдали за тем, что бы в Дании не получило развитие производство, продукцию которого можно было бы использовать в дальнейшем против них. Немцы очень быстро обнаружили, что фирма Tekno изготавливает небольшие игрушки-самолёты, которые могут быть «серьёзной угрозой». В качестве меры предосторожности они конфисковали всю продукцию, остановили производство и арестовали Siegumfeldt'a, но через 16 дней его отпускают.

Введенные ограничения были отменены после окончания войны и это дало возможность фирме Tekno расширить завод в г. Rentemestervej. Кроме этого был построен ещё один завод в г. Fredrikssund, предназначенный для производства деревянных игрушек. В общей сложности в 1947 г. фирма Tekno имела два завода, общей площадью 2600 м² (2000 м² – в г. Rentemestervej и 600 м² – в г. Fredrikssund). К этому времени на фирме работало более 200 служащих.

В 1950 г фирма «Svenska Tekno AB» перебирается в г. Мальмо (Malmo). Цель – начать производство продукции под торговой маркой «Tekno» также и в Швеции. Эта цель была достигнута. Спрос на модели шведских автомобилей был огромен, особенно на Volkswagen Minibus со шведскими подписями, такими как «Wasabrod», «Vademekum», «Kalas Puffar» и др.

Это позволяет фирме Tekno в конце 1950-х гг. попытаться сделать то же самое и в Норвегии. Но из-за существующего в Норвегии запрета на импорт фирме Tekno пришлось арендовать помещение у фирмы «Norsk Lego», которая имела в то время избыток промышленных площадей. В Норвегии стали изготавливать молдинги, производить окраску и окончательную сборку моделей. Логотип «Tekno» на днище моделей заменили другими торговыми марками, такими как «Mini-Cars», «Nikrom» или «Mecline».

Но фирма Tekno проявляет активность не только в Швеции и Норвегии. В США, Великобритании, Германии, Нидерландах и многих других странах восхищаются небольшими, но прелестными датскими моделями автомобилей. В лучшие годы компания Tekno производила около 1 млн. моделей в год, из которых две трети отправлялись на экспорт. По сравнению с другими иностранными изготовителями (например, Corgi или Dinky) это очень большое количество.



В 1969 г. умирает основатель фирмы. С сыном и дочерью будущее компании кажется гарантированным. Однако сын в отличие от дочери в компании не заинтересован. Он отстраняется от её руководства задолго до возникновения крупных неприятностей. В результате на втором году управления компанией из-за возникших финансовых проблем дочь решает на продажу Tekno.

Tekno переходит в руки компании из Северной Ютландии (North Jutland), которая занимается продажей кукол. В 1970 г. завод Tekno перемещают на остров Ютланд (Jutland), что, впрочем, носит временный характер. Вскоре фирма Tekno возвращается в прежнее производственное помещение. Одновременно начинается строительство нового завода в г. Hjørring.

Новый завод начал работу 1 мая 1971 г. Многие идут неправильно. Цель в течение года не достигнута. Было допущено много ошибок. И это не удивительно. Только четверо служащих переехали из Дании и знали весь процесс изготовления и реализации моделей. Остальные были новичками и не имели достаточного опыта для эффективной работы в этой области.

Финансовые проблемы явились результатом плохого планирования, низкой производительности и астрономических издержек. Сюда добавились и затраты на строительство нового завода. Всё это привело к банкротству Tekno Denmark в 1972 г. Торговая марка вместе с большинством оборудования и инструмента была продана и возродилась уже в Голландии как Tekno Toys.

Одним из первых решений голландского менеджмента Tekno Toys было решение о специализации фирмы на производстве моделей грузовиков. Это было мудрое и своевременное решение. Игрушки Tekno снова становятся очень популярными. В 1989 г. фирма Tekno ушла с рынка игрушек, в результате чего и слово «Игрушки (Toys)» исчезло из её имени. Звание «модель» гарантируется высоким качеством моделей и соответствующей ценой.

Первыми в 1974 г. фирма Tekno выпустила модели автомобилей Scania серий LB(S) и L(S) 110 и Volvo F89 только с двумя полуприцепами – бортовым с брезентовым тентом и контейнером. Сегодня ассортимент моделей состоит из пяти марок: Scania, Volvo, DAF, Mercedes-Benz и ERF. Коллекционеры также могут выбрать более 20(!) прицепов и полуприцепы. Модели выпускаются в масштабе 1:50, изготовлены очень подробно и за исключением масштаба ничем неотличимы от настоящих.

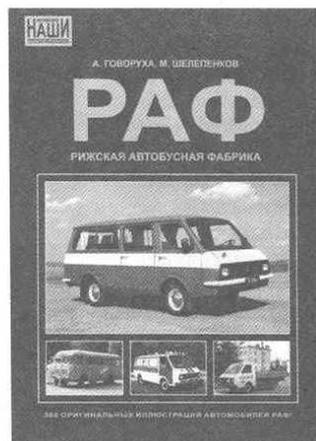
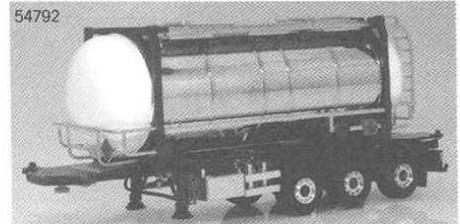
Более подробно с ассортиментом выпускаемых моделей можно ознакомиться на сайте компании – www.teknocollector.nl.

Ниже мы публикуем список выпускаемых ныне фирмой моделей:

0016 Bouwkit Tankcontainer 53919 (2005)
0016 TB. Tankcontainer 53918 (2005)
0016RVS TB. Tankcontainer chroom 54792 (2006)
0018 blauw TB. Tautliner blauw 55046 (2006)
0039 Bouwkit Stenoplegger 54806 (2006)
0050 Bouwkit Koeloplegger 54815 (2006)
0050 TB. Koeloplegger Carrier 54967 (2006)
0050 TB. Koeloplegger Thermoking 54966 (2006)
DAF 1024 «Ewals» 53888 (2004)
DAF 1213TS «Shell Vpower» 54475 (2005)
DAF 1213TS «Shell» 53589 (2005)
DAF 1400 Bouwkit DAF XF Space Cab 4x2 54067 (2006)
DAF 1404 «Doorenbos» 52135 (2002)
DAF 1404 «Simon Loos» 53399 (2004)
DAF 1405 «Blaetter» 52581 (2003)
DAF 1405 «Koomstra» 53122 (2004)
DAF 1405 «Koppenol» 52167 (2002)
DAF 1405 «Spijker» 52936 (2003)
DAF 1405 «Westland van Dongen» 53152 (2004)
DAF 1405TS «Hoek-Trans» 54157 (2005)
DAF 1405TS Greenery 54927 (2005)
DAF 1408 «Hurst Bros» 52125 (2001)
DAF 1411 «Steinkuhler» 52235 (2003)
DAF 1415 «Doorenbos» 52357 (2002)
DAF 1418 «Dalessi» 53297 (2004)
DAF 1418 «Simon Loos» 53841 (2004)
DAF 1418 «Veenstra» 53299 (2004)
DAF 1418TS «Jan van der Berg» 54198 (2006)
DAF 1432 «E. van Wijk» 54128 (2005)
DAF 1707 «DAF Promotie» 52448 (2002)
DAF 1709TS «DAF Promotie» 52575 (2002)
DAF 1718 «DAF Promotie» 52553 (2002)
DAF 1805 «Zandbergen» 54434 (2006)
DAF 1904 «Redburn» 52595 (2000)
DAF 1905 «Valstar/Fruitworld» 53325 (2004)
DAF 1905 «Valstar» 53323 (2004)
DAF 1905 «Wassink» 52782 (2005)
DAF 1905 Corien Transport 53236 (2004)
DAF 1905TS «Combilo» 53603 (2005)
DAF 1908 «F. van Bergeijk» 53198 (2004)
DAF 1914 «Mike Beer» 52138 (2002)
DAF 1918 «Ewals» 53709 (2005)
DAF 1918TS «Baltes» 54239 (2006)

DAF Daf 85 CF TB. DAF CF trekker 53780 (2004)
M.A.N. 7904 «Schouter» 54486 (2005)
MAN 7908s TB. M.A.N. 6x2 motorwagen 54363 (2005)
MAN 7908s TB. MAN motorwagen met skirts 54861 (2006)
Mercedes 6300 TB. L. 4x2 trekker 54635 (2005)
Mercedes 6303TS «Reym» 54272 (2005)
Mercedes 6313TS «Shell Vpower» 54485 (2005)
Mercedes 6313TS «Shell» 53592 (2005)
Mercedes 6318 «Reining» 53241 (2005)
Mercedes 6340 «Reym» 54826 (2006)
Mercedes 6405 «Dobbe Transport» 53178 (2003)
Mercedes 6405 «Simon Loos» 53401 (2004)
Mercedes 6805TS «Simon Loos» 53403 (2004)
Mercedes 6818 «Ewals» 53679 (2005)
Oplegger 0003 Tekno Basis 53783 (2000)
Oplegger 0005 Tekno Basis 53276 (2000)
Oplegger 0010 TB. 20 ft. container 54368 (2004)
Oplegger 0011 TB. Bulkoplegger 53782 (2000)
Oplegger 0039grijs TB. Stenoplegger 55025 (2005)
Scania 2700 TB. Streamline red 53612 (2006)
Scania 2700 TB. Streamline silver 53610 (2006)
Scania 2700 TB. Streamline white 53303 (2006)
Scania 2705 «P&M Jansen» 53910 (2005)
Scania 2705 «P&M Jansen» 53910 (2005)
Scania 2705 «P&M Jansen» 53910 (2005)
Scania 2800 TB. Scania 3 Torpedo 53614 (2005)
Scania 2800 TB. Scania 3 Torpedo 53616 (2005)
Scania 2800wit TB. Scania 3 Torpedo 53305 (2005)
Scania 2906 «Dijco» 53523 (2005)
Scania 4404 «Snel» 53266 (2004)
Scania 4418 «Snel» 53264 (2004)
Scania 4800 TB. Scania Torpedo 4x2 53878 (2004)
Scania 4900 Bouwkit Scania 4-serie Topline 4x2 54066 (2006)
Scania 4900TS TB. Scania 4-serie Topline 6x2 trekker 54372 (2005)
Scania 4905 «Frychte Transport» 52290 (2003)
Scania 4905 Post-Kogeko 53144 (2004)
Scania 4905 Spijker 52636 (2003)
Scania 4905TS «Geoff Gilbert» 52139 (2002)
Scania 4906 «Gebr. van Binsbergen» 53786 (2005)
Scania 4908 «Peter van Wijngen» 52168 (2001)
Scania 4908 «van Daalen» 54146 (2006)
Scania 4915 Klaassen, Altinus 53293 (2004)
Scania 4915, «L. de Kraker» 53665 (2005)
Scania 4918 Heisterkamp 53193 (2004)
Scania 4918 Jonker & Schut 52919 (2004)
Scania 4920 Beck 52402 (2003)
Scania 4920 Ungar 52156 (2002)
Scania 5603 «Gebr. van Staalduinen» 54081 (2005)
Scania 5618 «Heisterkamp» 54045 (2005)
Scania 5630TS «Farm-Trans» 54093 (2005)
Scania 5900 Bouwkit Scania R-serie Topline 4x2 54065 (2006)
Scania 5900TS TB. Scania R-serie Topline 6x2 54413 (2006)
Scania 5904 «Gentrans» 53921 (2005)
Scania 5905 «Heiploeg» 54168 (2005)
Scania 5908 «van Daalen» 54148 (2006)
Scania 5908 TB. Scania R-serie motorwagen + wipkar 54180 (2006)
Scania 5918 «Ewals» 53675 (2005)
Volvo 3208 «van Daalen» 54142 (2006)
Volvo 3213TS «Shell Vpower» 54478 (2005)
Volvo 3213TS «Shell» 53590 (2005)
Volvo 3400TS TB. Volvo Globetrotter 6x2 54374 (2005)
Volvo 3403RVS «Dekker» 53311 (2004)
Volvo 3405TS «Combilo» 53618 (2005)
Volvo 3405TS «Gebr. de Mooij» 52215 (2004)
Volvo 3408 «Gebr. de Mooij» 52216 (2004)
Volvo 3408 TB. Volvo FH Globetrotter volume-combinatie 53322 (2004)
Volvo 3408 Veenstra 53301 (2004)
Volvo 3411 Reijnders 53391 (2004)
Volvo 3416 «den Hartogh» 53641 (2005)
Volvo 3416 «den Hartogh» 53641 (2006)
Volvo 3430TS «Kors» 54132 (2006)
Volvo 3432 «Zandbergen» 54436 (2006)
Volvo 3439 «Oegema» 54054 (2006)
Volvo 3900 Bouwkit Volvo Globetrotter XL 4x2 54068 (2006)

Volvo 3905 «Heiploeg» 54166 (2005)
Volvo 3905 «Valstar» 53327 (2004)
Volvo 3905TS «D.G. van der Nadort» 53882 (2005)
Volvo 3908 «van Daalen» 54144 (2006)
Volvo 3908 Boekestijn 52987 (2004)
Volvo 3916 In't Veen, Kees 54218 (2006)
Volvo 3919 «van Driel» 53681 (2005)
Volvo 3934TS «D.G. van der Nadort» 53883 (2005)
Volvo 8204 «van der Nat» 52335 (2001)
Volvo 8204 «van der Nat» 52337 (2001)
Volvo 8218 «Ken Abram» 52170 (2002)
Volvo 8408 «Hendrix» 51308 (2000)



Вышла в свет книга по истории РАФА!

Это первая книга из серии «Наши автомобили», посвящённой истории отечественных автозаводов. В ней очень подробно изложена история Рижского автобусного завода, с описанием практически всех произведённых автомобилей и их модификаций, включая опытные и экспериментальные. Много внимания в книге уделено внешним отличительным признакам разных модификаций, что поможет читателям ориентироваться во всём разнообразии автомобилей РАФ. По базовым моделям даны краткие технические характеристики и указаны габаритные размеры – что особенно актуально для моделестов. В конце книги помещён список моделей и их модификаций.

Книга «РАФ» выпущена в твёрдой обложке. Формат издания – А4, объём – 100 стр. В книге опубликовано 300 чёрно-белых фотографий автомобилей РАФ!!! Подавляющее большинство фотографий которых оригинальные, ранее нигде не публиковавшиеся.

Следующая книга в серии посвящена автомобилям Кутаисского автозавода КАЗ «Колхида». Её выход в свет ожидается в августе 2006 г.

Книгу можно приобрести, направив почтовый перевод на сумму 420 руб. (с доставкой по России) по адресу: 125459, Москва, а/я 15, Шелепенкову Максиму Александровичу. Жители Украины так же могут направлять свой заказ по адресу: 54018, Украина, Николаев, ул. 28-й Армии, дом 12, кв. 11. Александр Говоруха.

Адрес для переписки: bibiyaky@mtu-net.ru



ЕЩЁ РАЗ ПРО ЯАЗ

ЧАСТЬ I



Андрей КОЛЕВАТОВ,
г. Орлов, Кировской обл.



Фото 1

В октябре 2006 г. одному из старейших предприятий автомобильной отрасли России – Ярославскому моторному заводу ОАО «Автодизель» исполняется 90 лет. Хотя и не круглая дата, но срок немалый. Отмечая этот юбилей и учитывая тематику нашего журнала, хотелось бы ещё раз вспомнить об автомобильном прошлом знаменитого ярославского завода, тем более, что в последнее время резко возрос интерес к первым советским дизельным грузовикам с маркой «ЯАЗ». Такие автомобили стали особенно популярны не только среди любителей отечественной автомобильной истории, но и среди моделлистов – ценителей этих по-своему интересных, самобытных и достаточно редких советских машин, некогда ознаменовавших своим появлением новую эпоху в развитии грузового автомобильного транспорта СССР.

Чем же вызван интерес многих людей, так или иначе связанных с автомобилем, к этим немногочисленным, давно исчезнувшим с наших дорог простеньким грузовикам с угловатой внешностью и запоминающейся деревянной кабиной с шагающей фигуркой медведя на капоте. Почти все автомобильные издания опубликовали на страницах исторических разделов материалы по машинам с маркой ЯАЗ. В том числе и наш журнал. В № 6 за 2001 г. была помещена статья Андрея Крылова «С «медведем» на капоте», в которой был дан краткий обзор послевоенных автомобилей ЯАЗ. Безусловно, все эти публикации определённым образом внесли свою лепту в освещение ещё одного «серого» пятна в нашей российской автомобильной истории. А «серого» потому, что и в советское время кое-что по ЯАЗам всё же встречалось и нельзя сказать, что тема дизельных автомобилей Ярославского завода совсем уж замалчивалась. Но дотошному любителю автомобильной техники отыскать интересные его сведения по истории создания и производства грузовиков было практически не реально. Причин такого отношения к ярославским автомобилям послевоенного поколения несколько. И одна из

Фото 2



на та, что официальная советская автомобильная история предпочитала лишний раз не касаться темы производства (выпуск продолжался вплоть до 1993 г.) метризованной копии американского двухтактного дизеля GMC без приобретения лицензии. Другой причиной было то обстоятельство, что на фоне интенсивно развивающейся автомобильной промышленности СССР два ведущих предприятия по производству тяжёлых дизельных грузовиков – Минский и Кременчугский автомобильные заводы, основу которым положил ЯАЗ, длительное время пользовались разработками из Ярославля. MAZ без малого 20 лет выпускал семейство машин MAZ-200, а конструкция КраЗа почти полвека «привязана» к трёхосным автомобилям Ярославского завода. Не очень горел желанием вспоминать своё автомобильное прошлое и сам ЯАЗ. Завод производил отлично зарекомендовавшие себя дизельные силовые агрегаты, разрабатывал новые модели двигателей, сцеплений, коробок передач, расширял производственную базу и не был напрямую заинтересован в рекламе своих бывших машин, ставших к тому времени MAZами и КраЗами. Последовавший развал СССР и появление на карте мира независимых государств Украины и Белоруссии заставил несколько иначе взглянуть на историю, в том числе и автомобильную, по-настоящему оценить вклад Ярославского моторного завода в развитие автомобильной промышленности на постсоветском пространстве. Большую роль в этом сыграла вышедшая к 80-летию ЯМЗ книга «Ярославский автодизель. Год основания 1916», написанная коллективом авторов на основе архивных материалов. К сожалению, выходные данные книги не указывают ни тиража издания, ни дату выхода (единственная надпись «Подготовлено к печати в издательстве PUSE. Отпечатано в Рижской образцовой типографии») и отыскать сейчас эту книгу вряд ли представляется возможным. Но, вне всякого сомнения, это прекрасно иллюстрированное издание в глянцевого красивой обложке на отличной мелованной бумаге с большим количеством качественных фотографий, в которой подробно и обстоятельно изложена история Ярославского моторного завода, могла бы стать настольной книгой для всех поклонников ярославской марки, украсить библиотеку любого ценителя отечественной автомобильной техники. И той или иной степени материалы этой книги легли в основу всех последующих журнальных публикаций. Мы же с вами, уважаемые читатели, попробуем расширить рамки знакомства с дизельными грузовиками ЯАЗ и познакомимся с последними автомобильными разработками, выполненными в Ярославле. А начать повествование хотелось бы с одного любопытного эпизода.

1979 г. оказался не самым благоприятным в военно-политическом отношении для Советско-

го Союза. Помимо ввода ограниченного контингента советских войск в Афганистан вновь запахло порохом и на наших дальневосточных границах. На сей раз, регулярные войска китайской армии вторглись на суверенную землю братского Вьетнама. Что уж там не поделили между собой наши бывшие друзья по социалистическому лагерю доподлинно не известно и, хотя военная угроза со стороны Китая непосредственно не угрожала СССР, руководство страны приняло меры превентивного упреждающего характера. Группы войск и соединения Забайкальского и Дальневосточного военных округов, силы Тихоокеанского военного флота, пограничные войска КГБ СССР были приведены в состояние повышенной боевой готовности. Были задействованы резервы так называемых кадрированных дивизий, служивших в мирное время своего рода базами хранения боевой техники. В Забайкальском военном округе были развернуты внушительные авиационные силы, состоявшие из двадцати авиационных полков сведенных в 23 Воздушную Армию. Участилось количество полётов. Для их обеспечения была привлечена дополнительная обслуживающая техника, снятая с долговременного хранения. Так на аэродроме одной из частей в авиационно-техническом подразделении оказались два топливозаправщика ТЗ-16 (фото 1), состоящие из полуприцепа-цистерны производства Мариупольского завода им. Ильича на шасси MAZ-5216 и седельного тягача ЯАЗ-210Д. Уже в те годы машины выглядели настоящими раритетами, место которых не в боевом строю, а в музее автомобильной техники. Правда, их появление не произвело ровным счётом никакого впечатления на коренных обитателей аэродрома, но вызвало живой интерес у курсантов военного автомобильного училища, проходивших в части вой-

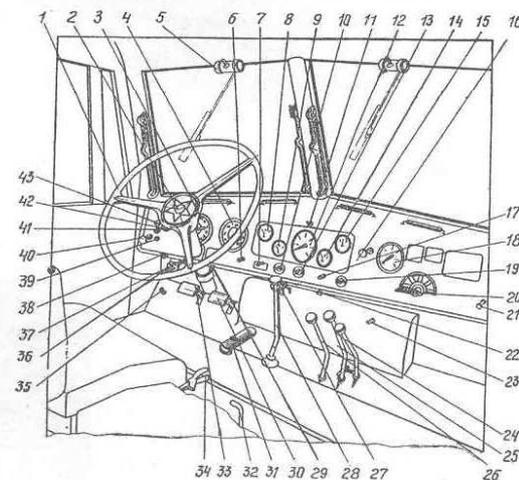


Рис. 3. Приборы и органы управления трёхосными автомобилями ЯАЗ: 1 – рулевое колесо; 2 – кнопка звукового сигнала; 3 – воздушный манометр; 4 – тахометр; 5 – стеклоочиститель; 6 – кнопка «стоп» (нормальной остановки двигателя); 7 – кнопка «стоп» (вынужденной остановки двигателя); 8 – кнопка «стоп» (аварийная); 9 – указатель температуры воды; 10 – указатель уровня топлива в левом баке; 11 – переключатель света приборов и клафона; 12 – переключатель указателей поворота; 13 – спидометр; 14 – переключатель приборов и электродвигателя пускового подогревателя; 15 – указатель уровня топлива в правом баке; 16 – амперметр; 17 – рукоятка воздушного впуска пускового подогревателя; 18 – индикаторный переключатель света; 19 – воздушный впуск пускового подогревателя; 20 – распределительный кран пускового подогревателя; 21 – рукоятка жидкого радиатора; 22 – рукоятка тормоза левой ноги; 23 – рукоятка включения вентилятора обдува; 24 – рукоятка включения пускового подогревателя; 25 – рукоятка включения межосевого дифференциала; 26 – рычаг включения коробки отбора мощности (для автомобиля ЯАЗ 210Е); 27 – рычаг включения радиаторной коробки; 28 – рукоятка ручного управления подачей топлива; 29 – рычаг переключения коробки передач; 30 и 31 – педаль стеклоочистителя; 32 – педаль ножного тормоза; 33 – педаль управления подачей топлива; 34 – рычаг управления опознаваемым механизмом (для автомобиля ЯАЗ 210Е); 35 – педаль сцепления; 36 – рычаг ручного тормоза; 37 – кнопка переключения света; 38 – кнопка включения стартера; 39 – рукоятка сцепления; 40 – рукоятка переключения передач; 41 – рукоятка включения индукционной катушки электрооборудования пускового подогревателя; 42 – рукоятка пускового насоса электрооборудования пускового подогревателя; 43 – выключатель фонаря сигнальной лампы аварийного давления масла; 44 – масляный манометр; 45 – фонарь сигнальной лампы аварийного давления масла.

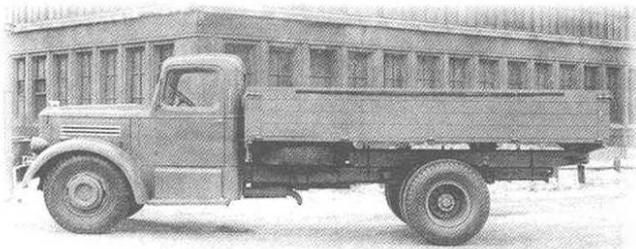


Фото 4

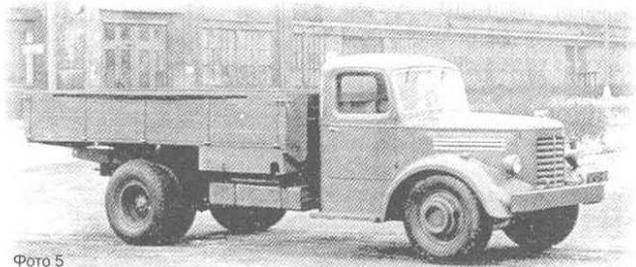


Фото 5

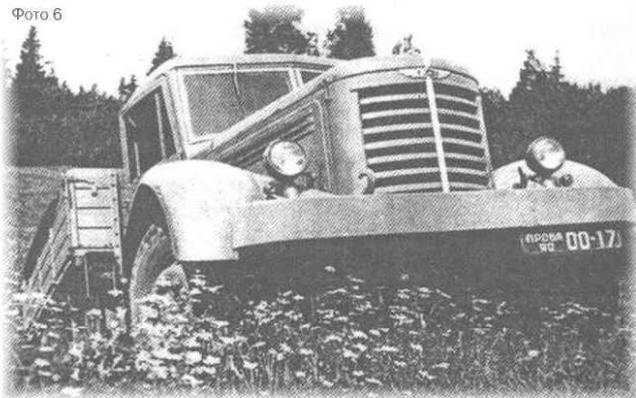


Фото 6



Фото 7

сковую стажировку. Машины закрепили за водителями-солдатами, расконсервировали, и вскоре один из топливозаправщиков уже возил топливо со склада ГСМ на аэродром. В задней части полуприцепа-цистерны стоял двигатель М-20 от автомобиля «Победа», который приводил в действие два механических насоса СЦЛ-20-24А. Там же находились счётчики-литромеры, топливные фильтры, раздаточные рукава и пистолеты РП-40. За полчаса работы насосов цистерна объёмом 10000 л наполнялась топливом, а выкачать её содержимое через четыре раздаточных рукава можно было всего за 15 мин. Наиболее интересными с технической точки зрения оказались седельные тягачи ЯАЗ-210Д, угловатый, но крепко сбитый, пропорциональный облик которых венчала накатанная фигурка медведя. Правда, вопреки мнению авторов многих публикаций на ЯАЗовскую тему, объёмная фигурка медведя (номер по заводскому каталогу 212-8402110-Б) оказалась вовсе не хромированной, а отлитой из алюминиевого сплава. Через три лапы она крепилась к подставке из такого же материала и имела несколько упрощённый стилизованный вид (фото 2): поднятая передняя лапа имела острые внутренние грани, снизу фигурки было прямоугольное литейное отверстие

в районе живота медведя, видны были следы механической обработки облоя. Вверху облицовки радиатора красовалась литая эмблема с буквами «ЯАЗ».

При ближайшем рассмотрении выяснилось, что, несмотря на внешние отличия ЯАЗ-210Д, он недалеко отстал по конструкции от стоящих рядом на одной площадке новеньких топливозаправщиков ТЗ-22 с седельными тягачами КраЗ-258Б1 – та же компоновка, практически одинаковые мосты, колёса, рама, карданные валы, раздаточная коробка и т.д. То же спартанское убранство кабины с тёмной картонной обивкой. Правда, кабина ЯАЗ-210Д была заметно уже, а контрольно-измерительные приборы сгруппированы на щитке приборов, на котором находилось сразу два(!) указателя топлива в баках (левым и правым). Работа указателей поворотов контролировалась не одной, а двумя красными лампочками – отдельно для правого и левого поворота. Огромный руль со звездой в центре (диаметр рулевого колеса 550 мм) и рычаг ручного тормоза были такими же, как у КраЗа. Рычаги управления раздаточной коробкой располагались не между сидений, как у КраЗа, а справа от водителя, в районе ног пассажиров (рис. 3). На панели приборов находились и органы управления пусковым подогревателем и электрофакельным устройством. На рычаге коробки передач была расположена чашечка-фиксатор включения передачи заднего хода. Для включения задней передачи было необходимо, освободив фиксатор, подтянуть чашечку к головке рычага КПП. Рулевое управление не имело гидроусилителя и маневрирование на машине, особенно гружёной, требовало от водителя немалых физических усилий.

Интереснее всего оказался двигатель – двухтактный дизель с рядным расположением шести цилиндров. Клапаны были только выпускные, по два на цилиндр, а наполнение цилиндров воздухом осуществлялось приводным нагнетателем через два ряда отверстий, выполненных по окружности гильзы. Эти отверстия были хорошо видны при снятых смотровых люках в блоке цилиндров. Отсутствовал привычный для современного автомобилиста топливный насос высокого давления, а впрыск топлива происходил через насос-форсунки, смонтированные на каждом цилиндре. Для уравнивания момента от сил инерции (первого и второго порядков) применялась уравнивающаяся система. Системы охлаждения и смазки имели общий прибор – водомасляный радиатор (или «самовар», как его называли водители). Нагнетатель двигателя с двумя трёхлопастными роторами венчали три воздухоочистителя. Система пуска оборудовалась электрофакельным пусковым подогревателем воздуха и безламповым пусковым подогревателем. Блок цилиндров и головка блока были отлиты из легированного чугуна, а поршни изготов-

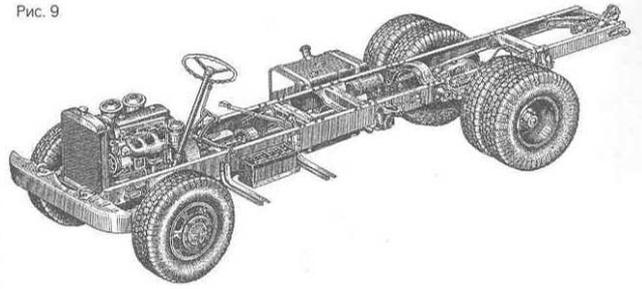
ливались из перлитного ковкого чугуна большой прочности.

Вскоре солдат-водитель первого топливозаправщика (кстати, второй ТЗ-16 так и не смогли запустить в эксплуатацию – из-за некачественной консервации двигатель вышел из строя) освоил форсированный режим вождения. Когда взлётно-посадочная полоса аэродрома была свободна, он выезжал на неё и резко разогнал топливозаправщик, вдавив в пол педаль управления подачей топлива. Как позже выяснилось, по причине заедания механизма управления рейками насос-форсунок, двигатель шёл «вразнос», то есть самостоятельно набирал обороты. Огромная громада ТЗ-16, как реактивный самолёт, буквально вылетала на ВВП, превышая все мыслимые ограничения скорости. Такие показательные заезды сопровождалась ужасным рёвом двигателя, и со стороны казалось, что топливозаправщик либо взлетит в воздух, либо рассыплется по полосе на части. Остановить обезумевшую машину удавалось закрытием воздушной заслонки нагнетателя. На панели приборов в кабине имелись две кнопки останова двигателя. Белая кнопка воздействовала на регулятор и прекращала подачу топлива. Красная кнопка аварийной остановки приводила в действие воздушную заслонку, прикрывая подачу воздуха. После аварийной остановки достаточно было постучать по рычагу управления регулятором и, вернув рейки в исходное положение, вновь продолжать нормальное движение. Правда, один из таких скоростных заездов всё же завершился печально. Старенький дизель (стареньким его можно было назвать только по году выпуска, так как на спидометре машин было всего по 2–3 тыс. км пробега). Авиационное начальство, к великому удивлению, очень спокойно отнеслось к происшествию. К неисправной машине быстро подошли дежурный «Урал» с установкой АПА-5 и отбуксировали топливозаправщик на край лётного поля. Вскоре там оказался и другой ТЗ-16. Были ли это последние сохранившиеся к тому времени автомобили семейства ЯАЗ-210 неизвестно, как неизвестна и их дальнейшая судьба.

Ещё в 1930-е годы назрела проблема перевода тяжёлых автомобилей Ярославского автомобильного завода на применение надёжного и выносливого двигателя с воспламенением от сжатия (дизеля), но все проводимые работы в этой области особого успеха не имели. Опытные дизельные двигатели Коджу МД-23, МД-25 оказались довольно «сырыми» конструкциями, требовавшими длительной и кропотливой доводки, затянувшейся на многие годы. Не совсем была ясна и перспектива их серийного производства. Поэтому в конце 30-х гг. прошлого века руководство советской автомобильной промышленности обратило внимание на появившиеся двухтактные дизельные моторы американской компании GMC модели 71. После их детального изучения было принято решение об организации выпуска двигателей GMC в 3-, 4- и 6-цилиндровом исполнении на Ярославском авто-

Фото 8





мобильном заводе. Параллельно прорабатывался вопрос производства однодискового сцепления сухого типа с центральной конической пружиной Браун-Пайп-Лонг-32 и механической пятиступенчатой коробки передач Слайсер-5553 с двумя синхронизаторами (на 2-3 и 4-5 передачах) инерционного типа и шестерёнчатый масляный насосом. Привезенные из США образцы силовых агрегатов тщательно исследовались в бюро двигателей НАТИ с привлечением специалистов из Ярославля. Тем временем на Ярославском автозаводе проектировались дизельные автомобили: бортовой двухосный Я-14, двухосный самосвал Я-17 и трёхосный грузовик Я-16, но начавшаяся Великая Отечественная война внесла свои коррективы в этот процесс.

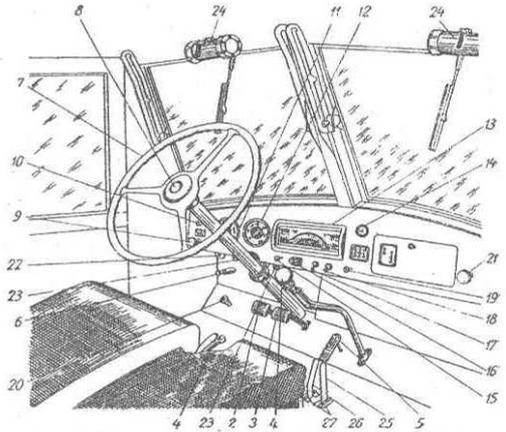


Рис. 10. Органы управления автомобиля-самосвала ЯА3-205:

1 — рычаг управления коробкой передач; 2 — педаль сцепления; 3 — педаль ножного тормоза; 4 — рычаг ручного тормоза; 5 — педаль педаль толпы (акселератор); 6 — кнопка стартера; 7 — рулевое колесо; 8 — кнопка сигнала; 9 — рукоятка пускового подогревателя; 10 — выключатель зажигания пускового подогревателя с сигнальной лампой; 11 — воздушный выключатель тормозной системы; 12 — тахометр; 13 — комбинированный прибор; 14 — амперметр правой батареи; 15 — кнопка «стоп» для остановки двигателя; 16 — кнопка «стоп» для экстренной остановки двигателя; 17 — выключатель освещения щита приборов и плафона кабины; 18 — выключатель щита приборов; 19 — ручной переключатель света фар; 20 — ножной переключатель света фар; 21 — рукоятка управления жалюзи радиатора; 22 — рукоятка для верховой лампы; 23 — выключатель стеклоочистителей; 24 — стеклоочиститель; 25 — рычаг управления насосом подкачки; 26 — рычаг включения насоса подкачки; 27 — рычаг управления подпятником.

Очередная попытка создания грузового автомобиля с дизельным двигателем была предпринята осенью 1941 г., когда началась эвакуация московского ЗИСа и возникла угроза прекращения производства автомобильной техники на ЯА3е по причине отсутствия силовых агрегатов. По просьбе руководства Ярославского автозавода в США была заказана партия 4-цилиндровых дизелей GMC-4-71 со сцеплениями и коробками передач. Но из-за возникших трудностей военного периода первые моторы поступили на завод только летом 1943 г. Почти все они пошли на комплектацию гусеничных артиллерийских тягачей Я-12, в которых остро нуждался фронт. Однако не была забыта и автомобильная тема.

В 1943 г. возобновились опытно-конструкторские работы над автомобилем Я-14, а в конце 1944 г. был изготовлен первый опытный образец. Правда теперь, в связи с принятой в отрасли новой системой индексации (ЯАЗу была выделена группа номеров от 200 до 249), двухосный грузовик получил индекс ЯА3-200.

Автомобиль имел двухтактный четырёхцилиндровый дизель GMC-4-71, кабину и оперение от американского Mack LM, грузовую платформу с тремя откидными бортами (фото 4 и 5).

19 июля 1945 г. вместе с другими новыми образцами отечественных автомобилей ЯА3-200 (фото 6) демонстрировался руководству партии и правительства, получил одобрение и был рекомендован к серийному производству. Ещё раньше на Ярославском заводе началась подготовка к выпуску дизельных силовых агрегатов и

автомобилей с новым типом двигателей. Самосвал Я-17 стал называться ЯА3-205, а трёхосный Я-16 перевоплотился в ЯА3-210. Строились новые цеха, в США закупалось оборудование для изготовления деталей дизельных моторов. Поскольку лицензия на их производство не приобреталась, то официально считалось, что оборудование необходимо для капитального ремонта дизелей американских танков Шерман М4А2 со спаренной установкой двигателей GMC-6-71, артиллерийских тягачей «Аллис-Чалмерс» и ярославских Я-12 с импортными силовыми агрегатами, поступившими в нашу страну по ленд-лизу. Часть станков и оборудования получить удалось, но начавшаяся в 1946 г. «холодная война» не позволила сделать это в полном объёме. Оставшуюся часть укомплектовали собственными станками универсального назначения с различными приспособлениями и трофейным оборудованием, вывезенным из Германии в счёт репараций.

Первые образцы 4-цилиндровых дизельных двигателей ЯА3-204 изготовили уже в январе 1947 г. К концу года их собрали более 200 шт. Такое быстрое, по срокам военного времени, освоение на ЯА3е, до этого довольно примитивном заводе, сложнейшего и высокоточного силового агрегата GMC можно считать настоящим производственно-техническим подвигом, ведь больше никто не смог повторить 2-тактный дизельный двигатель.

В том же 1947 г. изготовили 54 автомобиля ЯА3-200 (фото 7). Кстати, известное Постановление Государственного Комитета Обороны от 26 августа 1945 г. «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности» предусматривало организацию серийного производства автомобилей семейства ЯА3-200 сразу на двух заводах — Ярославском автомобильном с планом выпуска 52 тыс. шт. в год и Минском автомобильном — 15 тыс. грузовиков ежегодно. Но, не смотря на жёсткую производственную дисциплину, доведённые планы хронически не выполнялись. В 1948 г. собрали 173 машины, в 1949 г. — 517, в 1950 г. — 966 и в 1951 г. последние 35 шт. Что касается автомобилей-самосвалов ЯА3-205, то их выпуск составил в 1947 г. — 18 шт., в 1948 г. — 206 шт. Это на основе данных, отправленных в Министерство автомобильной и тракторной промышленности. Что интересно, по данным Минского автозавода в 1947 г. на МА3е изготовлены всё те же 18 автомобилей МА3-205 и 206 самосвалов в 1948 г. По всей вероятности самосвалы модели ЯА3-205 поступили в Минск в виде машинокомплектов из Ярославля. Но оба завода числят их за собой. Лукавая всё же наука статистика. Недавно «Аргументы и Факты» привели пример, когда автозавод, изготовивший 1000 автомобилей-шасси, подаёт о них статистические данные, как на 1000 готовых автомобилей. Специализированный завод, установивший на эти шасси фургоны собственного производства, вновь отчитывается о 1000 изготовленных автомобилей. В результате в целом по отрасли идёт отчёт уже о 2000 автомобилях. Вполне возможно, что нечто подобное наблюдалось и с учётом продукции советских автозаводов в период социалистической системы хозяйствования.

Несколько слов об особенностях устройства автомобиля ЯА3-200. Если силовой агрегат в составе 4-цилиндрового двухтактного дизельного двигателя, однодискового сухого сцепления и механической пятиступенчатой коробки передач с пятой ускоряющей передачей и силовым диапазоном 7,92 являлся метризованной копией американского аналога, то шасси (фото 9) полностью выполнено ярославскими конструкторами. Автомобиль оснащался рамой со штампованными лонжеронами и поперечинами корытообразного сечения. Мощная передняя ось двутаврового сечения с поворотными цапфами и конусными шкворнями с упорными шарикоподшипниками подвешивалась к раме на двух полуэллиптических рессорах, концы которых на резиновых подушках устанавливались в кронштейны рамы. В передней подвеске имелись два рычажных гидравлических амортизатора двустороннего действия. Открытая карданная передача с промежуточной опорой и скользящей шлицевой втулкой состояла из двух карданных валов с крестовинами на игольчатых подшипниках. Задний мост с главной двойной передачей (пара цилиндрических и пара конических шестерён со спиральными зубьями) отличался от довоенных ярославских конструкций, когда из-за отсутствия на заводе станков «Глиссон» все шестерни главных передач выполнялись прямыми зубьями, что создавало повышенный шум при работе агрегата. Задние рессоры оснащались подпружиненными и передними концами соединялись с кронштейнами рамы при помощи пальцев. Задние концы рессор — скользящего типа. Передаточное число главной передачи ведущего заднего моста равнялось 8,21. На ЯА3-200 устанавливались дисковые колёса с плоским ободом и шинами размером 12,00-20, причём автомобили первых выпусков оснащались в основном шинами с рисунком протектора дорожного шоссейного типа. Несколько позже появились шины с универсальным рисунком и шины по-



Фото 12



вышенной проходимости с рисунком протектора «прямая ёлка» или «лесенка» типа «граунд-трип», которые широко использовались на трёхосных ЯАЗах, КраЗах и автомобилях Минского автозавода. Запасное колесо устанавливалось на откидном кронштейне с левой стороны рамы, а для его подъёма в комплект инструментов прилагалась ручная таль. На правом лонжероне рамы на кронштейнах крепился топливный бак ёмкостью 225 л. В задней части на лонжеронах имелись буксирные крюки, на задней поперечине – буксирный прибор, спереди – прочный буфер с буксирными крюками. Рулевое управление такой тяжёлой машины (полная масса с грузом 13725 кг) гидросилителя не имело, но рулевой механизм, состоящий из червяка и бокового сектора со спиральными зубьями, с достаточно большим передаточным отношением 21,5 и рулевое колесо диаметром 550 мм делали управление автомобилем вполне приемлемым (насколько это было возможным). Снижению усилий на органах управления способствовали и тормоза с пневматическим приводом. Компрессор с водяным охлаждением головки цилиндров, регулятор давления, два воздушных баллона, двухсекционный тормозной кран и другие детали пневмопривода оказались довольно простыми по устройству, долговечными и надёжными в эксплуатации.

Примечательно, что ЯАЗ-200 с самого начала проектировался как автомобиль-тягач для буксировки прицепов общей массой до 9,5 т и имел для этого полноценный буксирный прибор «фаркоп» двухстороннего действия с надёжным запорным устройством, пневмо- и электровыводы для питания соответствующих систем прицепа. Электрооборудование напряжением 12В имело две аккумуляторные батареи, генератор Г-25 мощностью 25Вт, стартер СТ-25. Поскольку стартер был 24-вольтный, в системе пуска при-

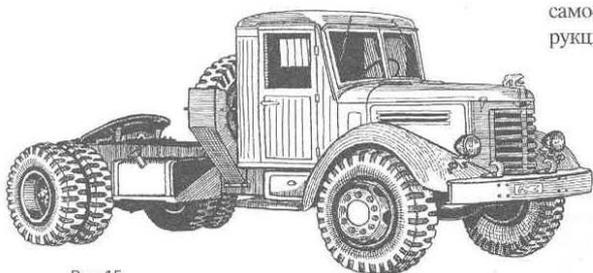


Рис. 15

менялся специальный пусковой переключатель ВК-25 с ножным включением. При нажатии на кнопку батареи включались последовательно, питая стартер напряжением 12В. На крыльях располагались две фары ФГ-1, рядом с ними подфарники, сзади под кузовом один задний фонарь. Световых указателей поворота на машине не было.

Капот, крылья, облицовка радиатора и боковые панели капота штампованные из холоднокатаного стального листа, а кабину, в отличие от опытных образцов, пришлось делать деревометаллической с применением фанеры и доски-вагонки. Она оборудовалась открывающимися ветровыми створками окон, пневматическими стеклоочистителями, щитком приборов с общей комбинацией, как на первых ГАЗ-51 и ЗИС-150, с отдельно расположенными тахометром, воздушным манометром и амперметром правой батареи (фото 10). Правда, позже ввели более надёжный масляный манометр с механическим приводом, а на комбинации приборов появи-

лись два амперметра, отдельно для правой и левой аккумуляторной батареи.

Учитывая особенности эксплуатации двухтактного дизеля, выявленные при его применении в годы войны на артиллерийском тягаче Я-12 (особая требовательность к применяемым моторным маслам со специальными присадками, дизельному топливу с низким содержанием серы – не более 0,2% и высокой степенью очистки, необходимость постоянного контроля давления масла в системе смазки двигателя, поддержания оборотов коленчатого вала двигателя не ниже 1500 об/мин) конструкторы Ярославского автозавода предусмотрели в конструкции ЯАЗ-200 применение тахометра и контрольной лампы аварийного давления масла.

Автомобили прошли полный цикл испытаний, в том числе и пробегом в различных дорожно-климатических условиях и географических зонах (фото 11) с полной нагрузкой и буксируемым двухосным прицепом.

Помимо базовой модели бортового автомобиля ЯАЗ-200 разрабатывались и его модификации. В первую очередь автомобиль-самосвал ЯАЗ-205 (фото 12, 13 и 14) грузоподъёмностью 5 т, первый опытный образец которого был собран в ноябре 1946 г. Базу самосвала с целью повышения манёвренности (для справки: наименьший радиус поворота ЯАЗ-200 составлял 9,2 м, а ЯАЗ-205 – 8,5 м) уменьшили на 720 мм. Для этого подвеску заднего моста продвинули вперёд на 720 мм, а излишнюю часть лонжеронов рамы обрезали. Общее число поперечин рамы уменьшили на одну (осталось пять). Ввиду того, что грузоподъёмность самосвала снизилась до 5 т, а принятая конструкция гидравлического подъёмного механизма с рычажной системой не оказывала дополнительной нагрузки на раму, её лонжероны оставили без усиления. Буксирный прибор и буксирные крюки в задней части рамы сохранили. Пришлось укоротить карданные валы: первый – на 614 мм, второй – на 106 мм (уже позже, в Минске, два карданных вала заменили одним, без промежуточной опоры). Из тормозной системы и электрооборудования исключили приборы для обслуживания соответствующих систем прицепа. Ёмкость топливного бака сократили с 225 до 105 л, что обеспечивало работу автомобиля-самосвала в течение рабочей смены со средним пробегом порядка 300 км. Максимальную скорость уменьшили до 55 км/ч путём увеличения передаточного числа главной передачи до 9,00. В то же время повысились тяговые качества автомобиля, что благоприятно сказалось на работе самосвала в тяжёлых дорожных условиях. Кроме того, преследовалась и ещё одна цель. Увеличение передаточного числа главной передачи позволяло поддерживать наиболее благоприятный режим работы двигателя в интервале 1500 об/мин и выше. Необходимо отметить, что двухтактные дизельные двигатели отрицательно относились к длительной работе на пониженных оборотах. Если мотор длительное время работал на холостых оборотах, то, как правило, это приводило к прогару поршней из-за недо-

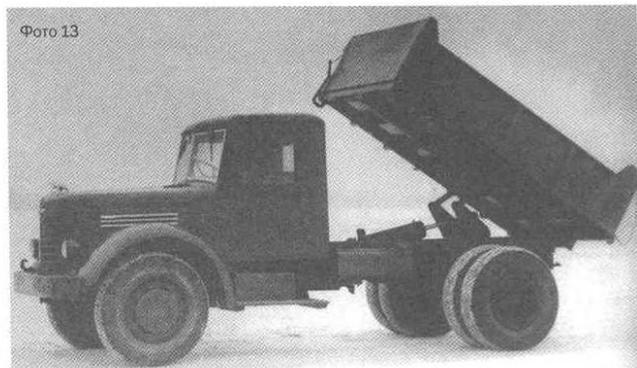


Фото 13

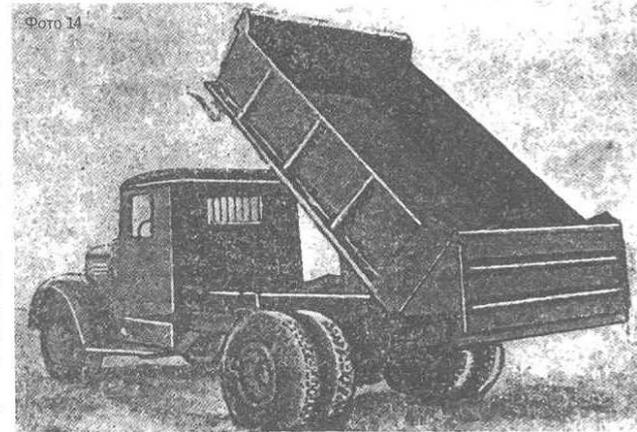


Фото 14

статочной подачи масла для охлаждения поверхности днища поршней, обрыву распределителей насос-форсунок, закоксовыванию внутренней поверхности днища поршней. Гидравлический подъёмник с горизонтально расположенным цилиндром поршневого типа не имел шлангов и разъёмных трубопроводов, поэтому отличался повышенной надёжностью и долговечностью. Масло заливалось прямо в гидrocилиндр, конструктивно соединённый с масляным насосом, привод которого осуществлялся от коробки отбора мощности, установленной на КПП, через два небольших карданных вала. Цельнометаллическая платформа сваривалась из 4 мм листовой стали и имела внутренние размеры 3000x2000x600 мм (почти как у современной «Газели» – 3056x1943x380 мм грузоподъёмностью 1,5 т). Подобная схема получила распространение на большей части самосвалов послевоенного периода: ГАЗ-93, ЗИС-ММЗ-585, Урал-ЗИС-351. Правда, на выпуск автомобилей-самосвалов был ориентирован новый автомобильный завод МАЗ в Минске, куда и передали производство ЯАЗ-205, хотя по данным завода-изготовителя в Ярославле собрали 103 самосвала (напомним, что статистические данные ЯАЗа и министерства в этом вопросе различаются).

Так же, основываясь на данных Ярославского автозавода из книги «Ярославский автодизель. Год основания 1916», на ЯАЗе было изготовлено 54 седельных тягача ЯАЗ-200В (фото 15), хотя в отчётности Министерства автотракторной промышленности эта модель не упоминается. На МАЗе серийный выпуск седельных тягачей ЯАЗ-200В был освоен только в 1952 г. Вероятно речь идёт об опытно-промышленной партии макси-

Рис. 16

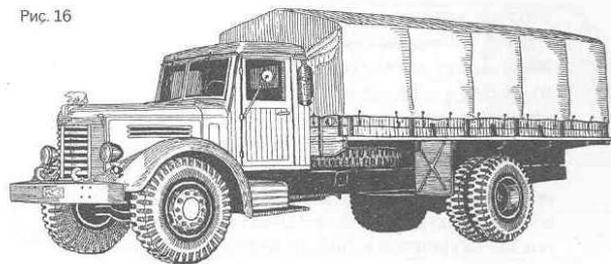


Фото 17

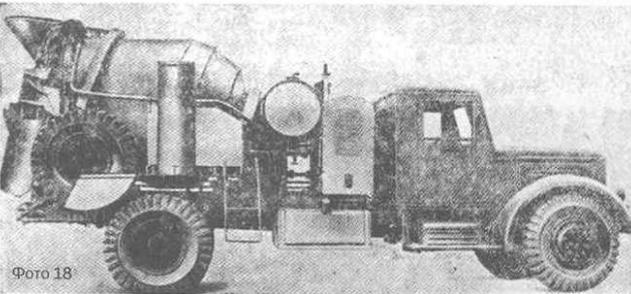
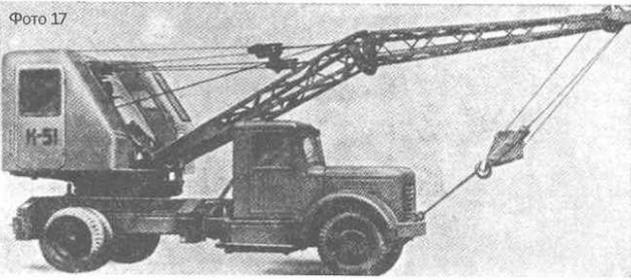


Фото 18

мально унифицированных с ЯАЗ-200 седельных тягачей ЯАЗ-200В, имеющих ту же колёсную базу 4520 мм и двигатель ЯАЗ-204 максимальной мощностью 112 л.с. при 2000 об/мин. Автомобиль оборудовался двумя топливными баками общей ёмкостью 450 л, держателем вертикального типа для двух запасных колёс и седельно-сцепным устройством. Наибольшая масса буксируемого полуприцепа составляла 16,5 т. Для повышения тяговых характеристик автомобиля тягача пришлось увеличить передаточное число главной передачи, как это было сделано на самосвале. Но уже в ходе опытной эксплуатации выявилась недостаточная энерговооружённость полностью загруженного автопоезда. Для уверенной работы такой машины требовался более мощный (чем штатный ЯАЗ-204) двигатель, рассчитанный на одиночный автомобиль-самосвал или бортовой грузовик, эпизодически используемый с прицепом.

Отдельных слов заслуживает ещё одна модификация автомобиля ЯАЗ-200 – длиннобазный ЯАЗ-200А (фото 16). В 1943 г. для технической приёмки выпускаемых на ЯАЗе артиллерийских тягачей было создано военное представительство, подчинённое Управлению механизированной тяги Главного Артиллерийского управления Красной Армии. С января 1944 г. военное представительство было переподчинено Тракторному управлению Главного Автомобильного управления Красной Армии. Начиная с 1946 г., в связи с передачей производства гусеничных машин на другое предприятие, военное представительство начало осуществлять контроль над подготовкой производства и доводкой автомобилей, производило техническую приёмку первой промышленной партии ЯАЗ-200, поставляемых в Советскую Армию. В связи с передачей автомобильной техники, поступившей по ленд-лизу в годы войны, назад союзникам, армия испытывала острую потребность в автомобилях. Опытная войсковая эксплуатация ЯАЗ-200 дала заключение о пригодности автомобиля для перевозки войск и военных грузов по дорогам с твёрдым покрытием и грунтовыми дорогам в удовлетворительном состоянии. Причём, ввиду отсутствия достаточного количества транспортных средств рекомендовано было увеличить грузоподъемность автомобиля для перевозки личного состава и легковесных габаритных грузов путём увеличения полезного объёма грузовой платформы. С 1949 г. военное представительство на ЯАЗе уже непосредственно подчинялось Главному Автотракторному управлению МО СССР и курировало работы по созданию новых образцов автомобильной техники и вело приёмку про-

дукции для Вооружённых Сил. Помимо автомобилей это были и двухтактные дизельные двигатели для гусеничных машин военного назначения. Одной из первых опытно-конструкторских работ и явилось создание длиннобазного автомобиля ЯАЗ-200А. Помимо удлиненной колёсной базы новый автомобиль оснащался увеличенной грузовой платформой армейского типа, оборудованной дугами и съёмным тентом, а также откидными скамейками для размещения личного состава. Предварительные испытания автомобиля выявили его худшую манёвренность, ввиду увеличившегося радиуса поворота и недостаточную профильную проходимость, вследствие удлиненной базы. В связи с решением о передаче производства автомобилей семейства ЯАЗ-200 на Минский автомобильный завод в 1951 г. и организацией на МАЗе своего конструкторского бюро, дальнейшие работы на двухосных машинах были прекращены и продолжены уже в Минске, где конструкция армейского ЯАЗ-200А перевоплотилась в автомобиль МАЗ-200Г аналогичного назначения, но с обычной колёсной базой.

Стоит отметить, что выпуск автомобилей и двухтактных дизельных двигателей осуществлялся на ЯАЗе в неимоверно тяжёлых условиях, часто по обходным технологиям с учётом особенностей слабо оснащённой производственной базы. И как бывает в подобных случаях, с привлечением русской смекалки. Сборку автомобилей ЯАЗ-200 производили на приспособленных площадях нового, до конца не законченного инструментально-штампового корпуса. На временных площадях начал работу цех сборки и испытания моторов, где велось изготовление дизелей ЯАЗ-204. Если в целом качество довольно крепких надёжных автомобильных шасси особых нареканий не вызывало, то первые выпущенные дизельные двигатели были очень капризными и являлись постоянной головной болью, как производителей, так и эксплуатирующих организаций. Изначально высокая, заложенная в конструкцию ещё американскими создателями, литровая мощность (номинальная мощность двигателя, отнесенная к его литражу) доходившая до 23,65 л.с. на 1 л, вследствие применения двухтактного процесса работы, эффективной очистки и хорошего смесеобразования при очень большом давлении и высокой температуре в цилиндрах создавала повышенную тепловую и механическую нагрузку на основные детали двигателя. Это требовало прочных специальных материалов, высокоточной обработки и тщательной сборки, использования качественных горючесмазочных материалов соответствующих сортов и грамотного обслуживания и ремонта. К сожалению, временные технологии и неподготовленность эксплуатационников не могли обеспечить надёжную работу наших первых автомобильных дизелей. Так, если американские GMC 4-71 уверенно выработывали по 4-5 тыс. моточасов, то у ЯАЗ 204 первых выпусков наблюдались постоянные прогары поршней, обрывы распылителей насос-форсунок и гильз цилиндров, поломки поршневых колец, задиры

поршней, трещины в головках блока цилиндров. В Ярославле проводилась большая работа по освоению технологии изготовления вкладышей коленчатого вала из низкоуглеродистой стали с антифрикционным слоем свинцовистой бронзы, осваивалось очень сложное производство качественных поршней из ковкого перлитного чугуна. Для повышения износостойкости верхних поршневых колец так же применили высокопрочный перлитный чугун с шаровидным графитом, модифицированным магнием. Наряду с совершенствованием технологии производства вводились изменения и в конструкцию двигателя – с конца 1949 г. цепной привод масляного насоса заменили шестерёнчатый. Несколько усовершенствовали систему смазки, доработали систему питания, применили более качественные уплотнения. Всё это дало положительные результаты и к 1950-1951 гг. двигатели стали работать вполне надёжно (разумеется, при соблюдении соответствующих требований по уходу и с использованием качественных ГСМ).

Любопытно, что при более чем скромном выпуске ЯАЗ-200 (по данным завода-изготовителя всего изготовлено 1802 шт., по данным министерства – 1845 шт.) не базе этого автомобиля различными специализированными предприятиями было создано большое количество всевозможных специализированных машин.

В первую очередь заслуживает упоминания автокран К-51 (фото 17), разработанный на Одесском краностроительном заводе (ведущий конструктор А.Л.Юдельсон). Максимальная грузоподъёмность крана при работе на выносных опорах – 5 т при вылете стрелы 3,8 м, без выносных опор – 2 т на вылете стрелы 4 м. Привод механизмов автокрана механический от двигателя базового автомобиля через коробку отбора мощности. Лебёдка автокрана имела три барабана, расположенных на одном валу – стрелового каната, каната подъёма груза и каната грейфера. Рабочим оборудованием крана являлась стрела длиной 7,35 м (с помощью вставки она могла удлиняться до 11,75 м), крюковая обойма и стрелоподъёмный полиспаст, а также грейфер ёмкостью 0,5 м³. В транспортном положении стрела крана перегибалась в шарнире, нижняя её часть опиралась на стойку, а верхняя расчаливалась посредством грузового и стрелового полиспастов. Снаряжённая масса автокрана составляла

Рис. 19

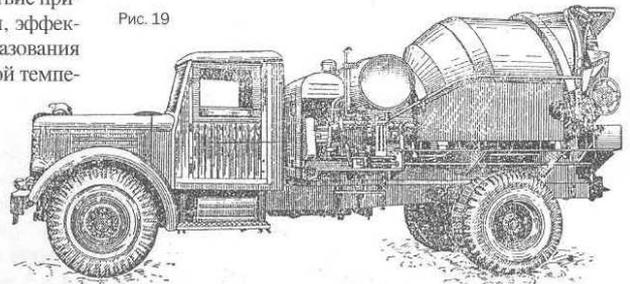


Рис. 20

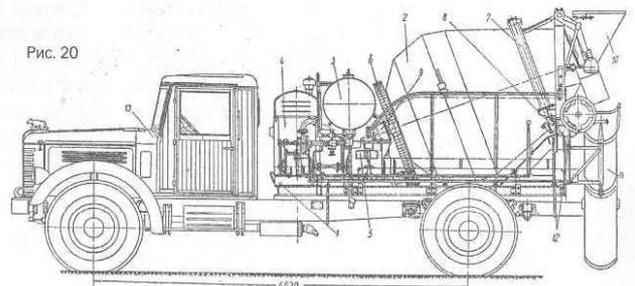


Рис. 20. Автобетономеситель С-224 на шасси ЯАЗ-200:

1 – рама; 2 – сцепительный барабан; 3 – долларово-проходной бак; 4 – двигатель; 5 – редуктор; 6 – зубчатый ремень барабана; 7 – банала; 8 – опорный ролик; 9 – подшипник; 10 – воздушная линия; 11 – регуляторный клапан; 12 – дуги управления; 13 – амортизатор и реверсор; 14 – автомобиль ЯАЗ-200.

12 т. Его серийное производство началось в Одессе в 1949 г.

Не менее интересной машиной являлся первый отечественный автобетоносмеситель С-224 (фото 18, 19 и 20) с автономным двигателем привода барабана ГАЗ-МК мощностью 30 л.с. Машину разработал ВНИИстройдормаш, а выпускал московский завод «Дормаш». Смесительный барабан С-224 полезной ёмкостью 2 м³ (по выходу готовой смеси при загрузке барабана сухими материалами. При загрузке готовой бетонной смеси – 2,4 м³) работал под углом 20° к горизонту. Внутри барабана располагались винтовые лопасти для лучшего перемешивания материала. Скорость вращения барабана от 4,5 до 10 об/мин. Автобетоносмеситель комплектовался водяным баком, одно отделение которого служило для воды, поступающей для приготовления бетона, второе – для промывки барабана после разгрузки. Подача воды в смесительный барабан осуществлялась центробежным насосом.

Курганский завод «Дормаш» разработал конструкцию автогудронатора Д-164 (после модернизации Д-164А). На шасси автомобиля ЯАЗ-200 монтировалась теплоизолированная ёмкость объёмом 5000 л. Стандартная рама шасси (рис. 21) удлинялась специальной дополнительной рамой, на которую устанавливался двигатель ГАЗ-НАТИ, битумный насос и редуктор его привода, топливный насос, вентилятор, приводы управления и площадка оператора. В задней части

750 т/ч. Общий конструктивный вес – 15690 кг. По результатам опытной эксплуатации была создана модернизированная модель шнекороторного снегоочистителя Д-166А (фото 25), в которой была упразднена качающаяся ферма, а силовое оборудование машины размещалось в кузове, установленном на шасси. Шнекороторный рабочий орган навешивался на подвесной толкающей раме в передней части автомобиля и приводился карданным валом от силовой установки. Подъём и опускание осуществлялись посредством гидропривода.

Выпускались также поливочные машины ПМ-12 с цистерной ёмкостью 8000 л, которые в зимнее время оснащались входившим в комплект сменным снегоочистителем плужного типа и применялись главным образом в коммунальном хозяйстве крупных городов для круглогодичного содержания улиц и дорог. Следует упомянуть и о первой советской механической пожарной автолестнице модели АЛМ-32 на шасси ЯАЗ-200 с увеличенной базой для тушения пожаров и эвакуации людей в населённых пунктах с многоэтажной застройкой. Кроме того, было разработано несколько типов автоцистерн для перевозки топлива и автозаправщиков, также смонтированных на шасси ЯАЗ-200.

Причиной такой популярности ярославского дизельного грузовика у производителей спецтехники, несомненно, являлись его мощное и надёжное шасси и приемлемая грузоподъёмность 7 т. Ведь автомобили такого класса у нас ещё не выпускались, и при проектировании специализированного оборудования приходилось учитывать скудность выбора базовых автомобильных шасси и их ограниченную грузоподъёмность со скромными монтажными параметрами. В этом отношении ЯАЗ-200 казался просто суперавтомобилем не только на фоне порядком устаревших ГАЗ-ММ и ЗИС-5, но и своих ровесников ГАЗ-51 и ЗИС-150, имевших существенные ограничения по массе и габаритным размерам монтируемого на их базе оборудования. Несомненным преимуществом ЯАЗ-200 являлся и тяговитый экономичный дизельный двигатель. Конечно, выпуск спецтехники размещённой на ЯАЗовском шасси про-

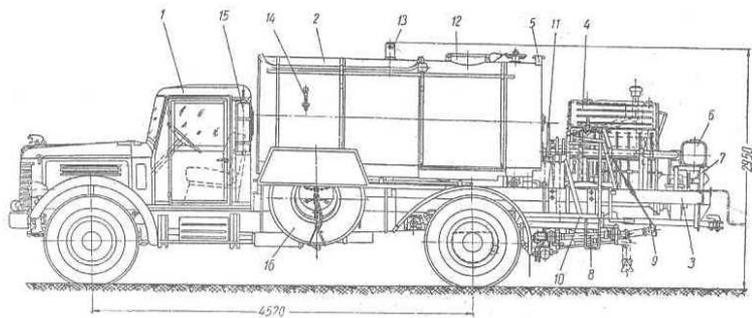


Рис. 21. Автогудронатор Д-164А на шасси ЯАЗ-200:

1 – автомобиль ЯАЗ-200; 2 – цистерна гудронатора; 3 – дополнительная рама; 4 – двигатель; 5 – труба отвода отходящих газов; 6 – топливный бак; 7 – вентилятор; 8 – битумногрязь; 9 – раскрасочные сопла; 10 – площадка оператора; 11 – рычаги управления; 12 – горловины цистерны; 13 – дополнительный клапан; 14 – термометр; 15 – огнетушитель; 16 – запасное колесо.

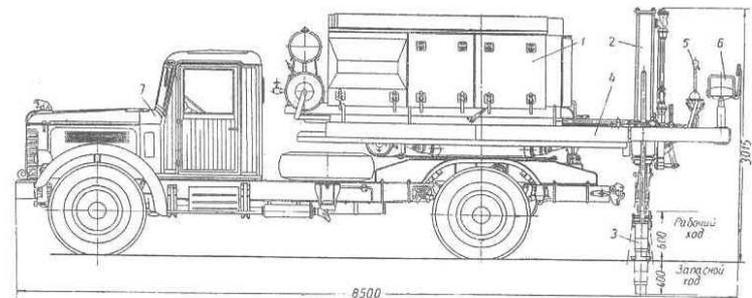


Рис. 22. Автобетономол Д-198 на шасси ЯАЗ-200:

1 – компрессорная установка; 2 – воздушный молот; 3 – боек; 4 – поворотная рама; 5 – рукоятка управления; 6 – сиденье оператора; 7 – шасси автомобиля ЯАЗ-200.

должился и после передачи производства двухосных автомобилей на Минский автозавод, но уже на базе МАЗ-200. Однако отдел главного конструктора Ярославского автозавода ещё некоторое время оставался держателем конструкторской документации ЯАЗ-200, и все утверждённые согласования на изготовление специализированных автомобилей на базе ярославского грузовика распространялись и на машины с маркой МАЗ. Поэтому не исключено, что многие спецавтомобили, спроектированные на шасси ЯАЗ-200, серийно начали производиться уже с использованием шасси МАЗ-200. Мало вероятно, что какие-то экземпляры ЯАЗ-200 смогли сохраниться до наших дней, но в истории отечественного автомобилестроения этот первый советский серийный дизельный автомобиль прочно занял своё почётное место и пусть данный материал послужит своеобразной данью уважения его создателям, открывшим новую страницу развития грузового автотранспорта СССР.

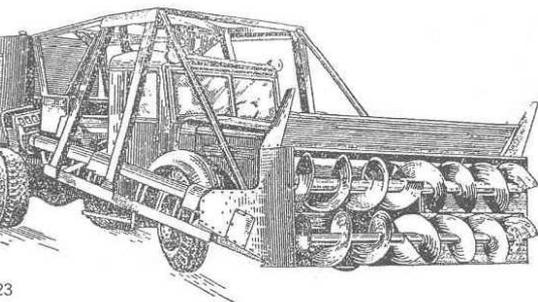


Рис. 23

располагалось устройство для разлива с распределителями, имеющими сменные сопла. Оборудование автогудронатора позволяло транспортировать битум и распределять его по дорожной поверхности.

Для проведения строительных и ремонтных работ был создан и серийно выпускался автобетономол Д-198 (рис. 22) со смонтированной поворотной платформой на шасси автомобиля. На поворотной раме размещалась компрессорная установка, воздушный молот с бойком, рабочее место оператора с органами управления. След ударов бойка молота по бетону располагался по дуге, радиус которой равнялся расстоянию от оси молота до центра поворотной рамы бетономола.

Для расчистки больших площадей и автомобильных дорог от снега при толщине слоя до 1,4 м в конце 1940-х гг. была разработана специальная конструкция шнекороторного снегоочистителя Д-166. Оборудование, состоящее из основной рамы, фермы, рабочего органа, двигателя 2Д-6, механизмов привода и гидравлического оборудования навешивалось на шасси ЯАЗ-200 (рис. 23 и 24). Для уменьшения скорости движения при очистке снега в трансмиссию шасси был введён двухступенчатый демультипликатор, позволяющий снизить рабочую скорость до 0,42 км/ч. Ширина расчистки снега – 3,1 м, дальность отбрасывания снежной массы до 20 м. Транспортная скорость машины – 25 км/ч. Средняя производительность снегоочистителя –

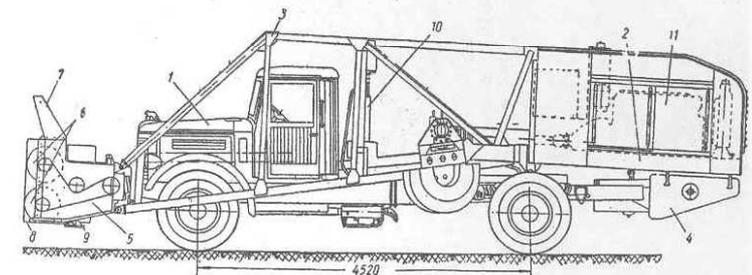


Рис. 24. Шнекороторный снегоочиститель Д-166 на шасси ЯАЗ-200:

1 – шасси автомобиля ЯАЗ-200; 2 – основная рама; 3 – ферма; 4 – противовес; 5 – кожух ротора; 6 – шнеки; 7 – боковой нож; 8 – горизонтальный нож; 9 – лыжи; 10 – гидравлический цилиндр подъёма фермы; 11 – двигатель 2Д-6.

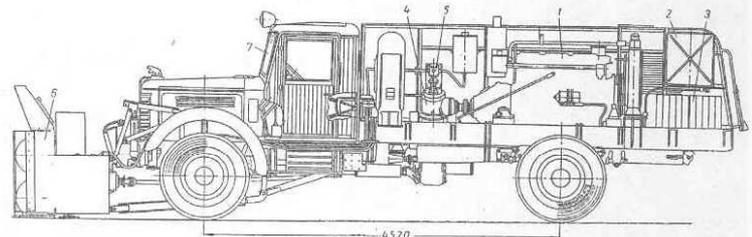


Рис. 25. Шнекороторный снегоочиститель Д-166А на шасси ЯАЗ-200

1 – двигатель; 2 – топливный бак; 3 – противовес; 4 – главный редуктор; 5 – гидравлический насос; 6 – шнекороторный рабочий орган; 7 – шасси автомобиля ЯАЗ-200.

АВТОМОБИЛЮ В ЛИТВЕ – 110 ЛЕТ



Люциус СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс (Литва)

Автомобилисты Литовской Республики в этом году будут отмечать не только всемирный юбилей – 120 лет со дня выдачи 29 января 1886 г. Карлу Бенцу германского имперского патента DRP №. 37435 на самодвижущийся экипаж с двигателем внутреннего сгорания. У них есть и свой, «домашний» юбилей – 110 лет со дня появления на дорогах Литвы, в то время Северо-западного края Российской империи, первого автомобиля. Точный день его первого выезда на дорогу неизвестен, но где он ездил, мы знаем, как и то, что это был за автомобиль.

Итак, в тот далёкий от наших дней год для контроля над содержанием стратегически важной дороги Рига–Шауляй–Таураге для 2-ой Шауляйской дистанции пути тогдашнее Министерство путей сообщения выделило деньги на приобретение новейшего по тем временам транспортного средства – автомобиля. Документы, в своё время обнаруженные одним из членов Литовского клуба старинных автомобилей «Reduva» в шауляйском архиве, открыли нам, что этим автомобилем был французский Panhard et Levasseur 4CV, доставленный в Шауляй из Франции. Стоимость его, включая доставку, составляла 2417 руб. 25 коп. Выбор этой модели, по видимому, не был случаен – за год до этого на аналогичном автомобиле Эмиль Левассёр (Emil Levasseur) выиграл гонку Париж–Бордо–Париж протяжённостью 1150 км, преодолев трассу за 48 час 47 мин. Кроме того, это был второй (после модели Benz Victoria) автомобиль, производившийся серийно.

Для нас этот старинный Panhard интересен ещё и тем, что он был первым в истории автомобилем классической компоновки, имевшим двигатель, расположенный спереди, а не под сиденьем

Модели Panhard&Levasseur от Minialuxe



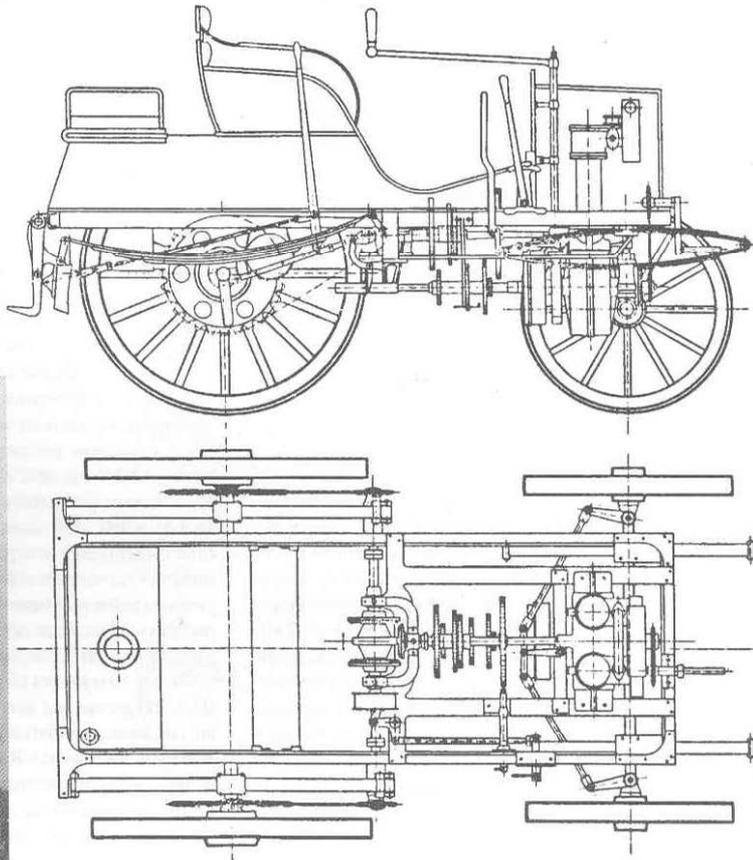
сзади. Он ещё сильно напоминал карету – деревянная, обитая железом рама, эллиптические передние и полуэллиптические задние рессоры, колёса разного размера – спереди 31,5 дюйма, сзади – 42 дюйма. Спереди под коротким угловатым капотом находился построенный по лицензии Г.Даймлера V-образный 2-цилиндровый двигатель, рабочим объёмом 1,344 л и мощностью в 4,5 л.с. при 800 об/мин. Зажигание – от калильной трубки с нагревом от внешней горелки. Спереди торчала несъёмная заводная рукоятка для запуска двигателя – не забудьте, до изобретения электростартера было ещё 10 лет... Сцепление – коническое, с кожаными накладками. Коробка передач – 4-ступенчатая, с подвижными блоками шестерён. Далее крутящий момент передавался на главную передачу и полуоси. От звёздочек на концах этих полуосей крутящий момент передавался на задние колёса роликовыми цепями. Тормозов было два – ленточный ножной, действовавший на правую полуось, и ручной, системой тяг прижимающий тормозные колодки к ободам задних колёс. Рулевого колеса Panhard не имел, вместо этого водитель левой рукой держал румпель вроде применяемого на яхтах, что требовало для управления автомобилем значительных навыков, силы и выносливости. Как-либо приборов для контроля над двигателем не было, вместо них на передней панели красовалась целая батарея ручных насосов для смазки, которые надо было нажимать через определённые промежутки времени, чтобы смазать узлы шасси и трансмиссии. Автомобиль с двумя пассажирами весил около 750 кг и на ровной дороге развивал скорость до 30 км/ч. Автомобиль был коротким и высоким – длина около 2 м, ширина – 1,6 м, высота



Panhard&Levasseur 4CV

без тента – 1,65 м.

Panhard et Levasseur 4CV стал служебным автомобилем начальника дистанции пути инженера Мажевского и, может быть, первым автомобилем на государственной службе во всём регионе. Автомобиль был сделан качественно и прослужил в дистанции пути целых 12 лет. Но к 1908 г. автомобиль износился настолько, что уже не мог, как было написано в рапорте в вышестоящую инстанцию «преодолевать подъёмы на дороге между Шауляем и Таураге». Начальство решило его спилить и продать с торгов, так как на ремонт по подсчётам требовалось около 700 руб. После 1908 г. следы первого автомобиля в Литве теряются...



BUSSING-NAG 900 – «ДИНОЗАВРЫ» ВТОРОЙ МИРОВОЙ

Все, кто интересуется историей бронетанковых войск или Второй мировой войной, смотрит документальные фильмы о Германии тридцатых годов прошлого века, наверняка обратили внимание на кадры из кинохроники военных парадов в Берлине и Нюрнберге, на которых видны идущие в несколько рядов огромные грузовики с танками в кузовах и на прицепах к ним. Впечатляющее зрелище, ничего не скажешь!

Специалисты зарождающихся в середине тридцатых годов прошлого века немецких танковых войск совершенно правильно рассудили, что ограниченный ресурс двигателей и ходовой части танков можно сберечь, перевозя их к линии фронта на автомобилях-танковозах. Это не было какой-то особой новинкой – уже в конце Первой мировой войны лёгкие танки Renault FT французы и американцы перевозили на 7-тонных грузовиках Renault или Mack AC. Но мало-мощные тихоходные грузовики на грузолентах не годились для условий манёвренной войны, к которой готовился вновь организованный Вермахт. К этому времени в Германии уже производились лёгкие танки Pz.I весом 6 т, а также 9-тонные Pz.II. Для их перевозки требовались соответствующие по размерам и грузоподъёмности автомобили. Потенциально такие грузовики у немцев имелись – ещё в середине двадцатых годов в автомобильной фирме «Bussing» инженеры Willy Staniewicz и Paul Filehr разработали первый тяжёлый 3-осный грузовик Bussing VI GL типа 6x4. Уже через несколько лет число таких машин перевалило за 2 тысячи и составило половину мирового парка тяжёлых трёхосок – вслед за «Bussing» конструированием и производством грузовиков такого класса занялись также иные автомобильные фирмы не только в Германии, но и в других странах Европы и в Америке. К середине 1930-х гг. двигателю «Bussing» Paul Arendt создал для грузовиков и автобусов фирмы мощные 6-цилиндровые дизельные моторы, устанавливавшиеся также и на 8-тонные коммерческие 3-осные модели «800-го» семейства. Поэтому заказ Вермахта на танковозы у фирмы, успевшей к тому времени присоединить другого производителя грузовиков – фирму «NAG» – особых затруднений не вызвал. Правда, заказом на 200 шт. грузовиков пришлось поделиться с фирмой «Faun» из Нюрнберга. Так появились немецкие автомобили-танковозы Bussing-NAG 900 и Faun L900 D567.

Это были весьма крупные – длина 9960 мм и тяжёлые (собственный вес – 8,7–8,9 т) грузовики. Они имели мощные 6-цилиндровые двигатели (у Bussing-NAG – 145 л.с., а у Faun – 150 л.с. при 1600 оборотах коленчатого вала в минуту) и могли развивать по шоссе скорость до 55–58 км/ч. При этом с полной нагрузкой они расходовали до 38 л дизтоплива и до 1 л мотор-

ного масла на 100 км пути. Грузоподъёмность этих, по тогдашним понятиям, гигантов на односкатных шинах размером 13,5–20 была 9,5 т, т.е. точно соответствовала весу самого тяжёлого танка Вермахта того периода – Pz.II. Выпущенные в 1937–1939 гг. несколькими мало отличающимися друг от друга сериями эти танковозы с 10-тонными прицепами специальной конструкции поступили на вооружение танковых подразделений так называемых «лёгких дивизий» Вермахта. Особенностью конструкции прицепа было то, что он мог служить рампой для заезда танка в кузов грузовика. Кстати, в отличие от коммерческих грузовиков той же модели, раму танковоза сделали пониженной, с изгибом лонжеронов над задними мостами. Так удалось сделать приемлемой погрузочную высоту кузова и заодно понизить центр тяжести гружёного танковоза.

Грузовики действительно выглядели очень внушительно, особенно Bussing последних выпусков, имевшие не открытую военную, а нормальную закрытую 3-местную кабину. Она чем-то даже напоминала теutonский замок – маленькие передние окна сурово «лядели» из-под «надвинутого на лоб» козырька... Учитывая войсковое предназначение, грузовики оборудовались комбинированным 12/24-вольтовым электрооборудованием, имели достаточно эффективные пневматические тормоза всех колёс автомобиля и прицепа производства фирмы «Кнопг».

Судя по немецким источникам эти танковозы, из-за плохой проходимости по не имеющим твёрдого покрытия дорогам, в походе на Польшу не участвовали. Ограниченное их число использовалось в 1940 г. во Франции, где дороги были значительно лучше. Но к этому времени основным танком Вермахта стал 15-тонный (в первых модификациях) средний танк Pz.III, «на подходе» был ещё более тяжёлый Pz.IV. Для их транспортировки Bussing и Faun уже не годились. Во время боёв во Франции немцы для перевозки неисправных Pz.III использовали 15-тонные трофейные французские танковозы Bernard 6С, а возможно, и прицепы-тяжеловозы фирм «Titan» или «Koder», захваченные у французов.

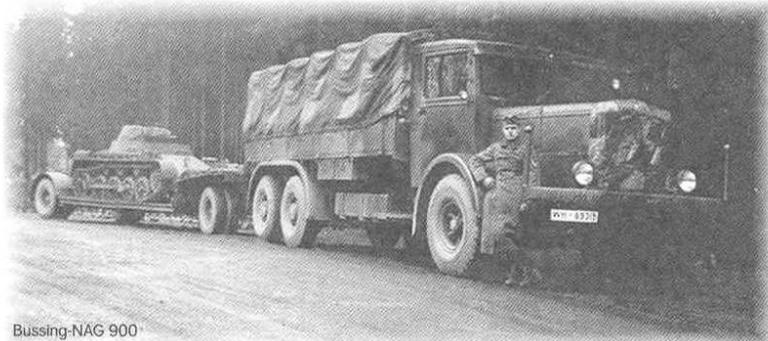
А что случилось с похожими из-за длинных капотов на каких-то доисторических животных немецкими грузовиками? «Лёгкие дивизии» Вермахта в конце 1939 – начале 1940 гг. были переформированы в танковые и перевооружены новыми танками. Тяжёлые трёхоски были переданы в тыловые транспортные подразделения. Имеющиеся снимки показывают такие автомобили на дорогах, ведущих к Москве и Сталинграду. Многие из них там и остались в виде металлолома или же были захвачены Красной Армией. Тем не менее, в мае 1945 г. ещё немало бывших танковозов оставалось в строю. Часть

15-тонный танковоз Bernard 6С



из них после окончания войны была передана союзниками вновь создаваемым частным немецким транспортным фирмам, а оказавшиеся в восточной части Германии были отправлены как трофеи в СССР, где ещё несколько лет эксплуатировались, в основном в Прибалтике, куда по указанию «сверху» после войны направили большую часть дизельных трофейных машин. В детстве автор этих строк видел эти, гремящие и дымящие своими изношенными дизелями, громадные грузовики медленно ползущими по узким улицам Каунаса. Надо сказать, что это было весьма впечатляющим зрелищем. Увы, ни один из таких Bussing-NAG 900 не дождал до середины 1970-х гг., когда были созданы первые клубы любителей автотостарины, которые смогли бы хотя бы один из этих «динозавров» сохранить. Кстати, не сохранили их так же и немцы. Остались лишь снимки, сделанные любившими фотографировать технику немецкими солдатами.

Bussing-NAG 900



Bussing-NAG 900



Bussing-NAG 900

МОДЕЛЬНАЯ БИРЖА В ВАЛЬДОРФЕ

Станислав КИРИЛЕЦ (Германия)
kiriletz@web.de

Так называемые «Модельные Биржи» являются неотъемлемой частью жизни коллекционеров масштабных моделей автомобилей в Европе. Это давняя европейская традиция - регулярные встречи коллекционеров, они проводятся практически каждые выходные дни в различных европейских странах и регионах. Под термином «модельная биржа» подразумевается выставка-продажа масштабных моделей и сопутствующих товаров, объединенных общепринятым в Европе термином «Automobilia», то есть книг, проспектов, значков, открыток и прочих сувениров по автомобильной тематике.

Часто организатором таких бирж являются различные модельные клубы, например самую большую в Европе модельную биржу проводит регулярно, примерно 6 раз в год «Нидерландский Всеобщий Автомодельный Клуб» (NAMAC) в небольшом городке Хаутен, (недалеко от Утрехта) в выставочном комплексе «Euretco». Там в двух залах, каждый размером с футбольное поле, собирается регулярно до 2000 продавцов моделей из многих стран Европы и не считанное количество коллекционеров, покупателей моделей. Подобные биржи проводят и другие модельные клубы в Германии, Франции, Англии, Чехии...

Но такие огромные выставки-продажи являются исключением из правил, обычно все регулярные модельные биржи в Европе по своему размаху не большие и организуются они профессиональными фирмами, специализирующимися на проведении модельных бирж. Одна из самых известных фирм-организаторов таких бирж является «Automania» (www.automania.de), более 25 лет «Automania» поводит практически каждую субботу и воскресенье выставки-продажи в различных городах Средней и Южной Германии. Кроме того, «Automania» занимает выставочные павильоны во время проведения таких мероприятий как «Международные Автомобильные Выставки» во Франкфурте и Ганновере, на выставке «Ретро-Классика» в Штутгарте, «Тех-

норама» в Ульме или на «Модельbau» в Фрайбурге. В основном же биржи «Automania», как и другие, им подобные, проходят скромно, как правило, в салонах-магазинах по продаже автомобилей. При этом магазин (в большинстве случаев в роли спонсора выступают автосалоны фирм DaimlerChrysler, VW, Porsche, BMW) представляет для организации биржи свое помещение бесплатно, соответственно и вход посетителей на такие биржи тоже бесплатный. Магазин-салон пользуется этим для проведения рекламной кампании, попутно с продажей моделей там представляют и автомобили. Иногда модельные биржи проводятся в городских залах или автомобильных и технических музеях, например биржа «Самтапа» проводится регулярно в автомузее фирмы «Опель» в Рюссельсхайме, в таких случаях вход посетителей платный, цена на входные билеты колеблется в среднем от 2 до 6 евро. Продавцы моделей на биржи записываются заранее и арендуют столы, которые предоставляет организатор, арендная плата за стол размером примерно 2,3x0,7 м колеблется в зависимости от регионов и популярности бирж от 15 до 40 евро. Участие в модельных биржах в качестве продавца могут принимать как официально зарегистрированные торговцы моделями, так и частные лица - простые коллекционеры.

Все модельные биржи Европы очень популярны, только в одной Германии имеется больше 100 фирм, организующих такие встречи во всех регионах страны. Об одной из таких традиционных бирж можно рассказать подробнее.

Это знаменитая «Встреча Коллекционеров» (Treffen der Modellautosammler) в городке Вальдорф недалеко от Франкфурта-на-Майне. Она проводится уже с 1973 г., регулярно два раза в год - весной и осенью. Организатор выставки известный в модельных кругах Европы человек - Отто Дуве, (www.ottoduve.de) бывший владелец модельной фирмы Praline, изготовлявшей интересные модели в масштабе 1:87.

Мы побывали на прошедшей в Вальдорфе 2 апреля 2006 г. выставке и предлагаем читателю небольшой фоторепортаж оттуда.

Модельная биржа в Вальдорфе не большая и проводится в городском зале. В ней участвуют обычно не больше 200 продавцов моделей. Но эта выставка славится по всей Европе тем, что в ней принимают участие многие продавцы раритетных моделей. Конечно же, как обычно в Германии, в Вальдорфе широко представлены серийные модели таких фирм как Schuco, Minichamps, NZG, Schabak, Ixo, Noreg, Solido, Rio, Tecno... Но «изюминкой» выставки является участие в ней многих продавцов уникальных эксклюзивных моделей ручной работы. На выставку приезжают продавцы из Будапешта и Праги - венгерские модели ручной работы фирмы M1H и чешские ZZ пользуются везде спросом. Продавцы из Франции, Голландии и Испании тоже частые гости в Вальдорфе, а у них бывают очень редкие и интересные модели. Из местных модельных корифеев в Вальдорфе регулярно выставляется фирма «Alte Automobil-Miniaturen» (www.aam-boyer.de) и Тин Визард (www.tinwizard.de), приезжает австриец Йоган Штегни (www.autoshow.at) со своими уникальными моделями, бывают и представители знаменитой французской фирмы Heco Modeles (www.hecominiatures.com), выпускающей великолепно детализированные модели автомобилей классического периода. О популярности этой биржи говорит и то, что свободных столов в Вальдорфе практически никогда не бывает, из года в год все столы давно уже разобраны постоянными участниками и новичкам приходится ждать несколько лет, пока чье-либо место освободится.

Вальдорфская выставка демократична, на ней можно найти модели практически всех масштабов, но в основном там представлены самые популярные - 1:87, 1:43, 1:50, 1:18, хотя встречается и американский 1:66. Можно найти модели и в масштабах 1:24, 1:32, 1:35, как говорится - на любой вкус и цвет.

Наряду с новейшими моделями в Вальдорфе всегда широко представлены и старые раритеты - модели 1960-1980-х гг., такие как Dinky, Corgy, Maerklin, Mebetoys, Poltoys, Matchbox, Dugu, Gama, Sibur, ... модели производства СССР и России там тоже частые гости. При этом цены там, как и на других модельных биржах, обычно ниже, чем в модельных магазинах, покупатели торгуются, предлагают модели на обмен. Атмосфера в Вальдорфе всегда праздничная и не зря вальдорфская выставка считается одной из самых популярных и элитных модельных бирж Европы.

Следующая «Встреча в Вальдорфе» будет проводиться 30 сентября 2006 г. - добро пожаловать, коллекционеры!



«Торговые ряды»



Владелец фирмы Alte Automobil-Miniaturen Йоханнес Бойер со своими эксклюзивными моделями



Модели ручной работы ААМ - дорогое удовольствие



Экзотический товар из США тоже присутствует в Вальдорфе



Стенд магазина Modellauto Schirmer - большое количество моделей масштабов



Автор статьи у своего скрипичного рванда



Антикварные модельные раритеты



Minichamps, Schuco, VW - стандартный набор модельных бирж

Автомобили 1977 года – Rover 3500, Audi 100(C2) и Ford Fiesta



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



Rover 3500

Первое место в европейском конкурсе «Автомобиль 1977 года» со 157 баллами занял английский Rover 3500.

Rover 3500 с несущим пятидверным кузовом «хэтчбек» появился в 1976 г. и заменил устаревший Rover 3500 серии P5 (1968). Сначала на нём планировали установить 8-цилиндровый 4,5-литровый двигатель BMC австралийского производства, но по экономическим соображениям остановились на прежней «восьмёрке» (V8 двигатель американской фирмы Buick объёмом 3522 см³ и мощностью 153 л.с. с полностью алюминиевым блоком цилиндров и головками блоков). Передняя подвеска – независимая типа McPherson, цельная балка заднего моста на рычагах и пружинах. Дисковые тормоза всех колёс. Интересная особенность конструкции – продув вентилятором системы отопления свежего воздуха через пороги кузова. Эта мера устраняет конденсацию влаги в полостях порогов и предотвращает их ржавление.

С октября 1977 г. автомобиль предлагался в более дешёвом исполнении с рядным 6-цилиндровым двигателем рабочим объёмом 2,35 или 2,6 л. Появились Rover 2000 с бензиновым 2-литровым 4-цилиндровым мотором в 100 л.с. и Rover 2400SD turbo с 2,4-литровым дизелем с турбонаддувом мощностью 91 л.с. В 1982 г. появился самый мощный вариант – Rover 3500 Vitesse, благодаря верхнеклапанному V8 двигателю с впрыском топлива способный разогнаться с места до 96 км/ч за 7,1 с. Коробка передач – механическая 5-ступенчатая или автоматическая 3-ступенчатая.

В июле 1986 г. серию «3500» сменила серия «800», созданная на шасси японской Honda Legend.

Масштабные модели Rover 3500



Rover 3500cc Vitesse Moonraker blue Vanguards 09007



Rover 3500SE SD1 cashmere gold Vanguards LLE VA09008

Audi 100 (C2)

Второе место в европейском конкурсе «Автомобиль 1977 года» со 138 баллами заняла немецкая Audi 100 (C2) – переднеприводный ав-

томобиль с продольно расположенным двигателем.

В 1964 г. на Франкфуртском автосалоне концерном Volkswagen Audi (V.A.G) была представлена оригинальная Audi 1700 (четырёхдверный седан с высокоэкономичным двигателем Daimler Benz со степенью сжатия 11,2 и мощностью 72 л.с.). После 1965 г. семейство моделей Audi начало расширяться – появились серии «L», «60», «75», «Super 90». Индексы в названии модели соответствовали мощности двигателя в лошадиных силах. Но в конце 1968 г. появился вариант с двигателем мощностью 80 л.с. – модель «100» (C1: 1968–1976; C2: 1976–1982; C3: 1982–1991; C4: 1991–1994). После этого связь между мощностью и названием прекратилась.

Первая Audi 100 была представлена в конце 1968 г. Автомобиль был создан по инициативе начальника отдела перспективных разработок Людвиг Крауса. Двигатель устанавливался впереди продольно и имел распредел в головке блока. Объём четырёхцилиндрового силового агрегата составлял 1760 см³, а мощность 80 л.с. при 5000 об/мин. Версия Audi 100S оснащалась двигателем мощностью 90 л.с., а Audi 100LS – 100 л.с., Audi 100S Coupe – 115 л.с. Audi 100LS развивала максимальную скорость 170 км/ч, а Audi 100S Coupe – 185 км/ч.

На автомобиль устанавливалась независимая двухрычажная передняя подвеска на поперечных рычагах треугольной формы, задняя подвеска представляла собой полунезависимую балку на продольных рычагах с тягой Панара. Передние дисковые тормоза располагались на внутреннем конце полуоси рядом с коробкой передач.

В июне 1976 г. автомобиль подвергся модернизации, и появилась, так называемая, классическая Audi 100 (C2, 43-й кузов), которая выпускалась до сентября 1982 г. Первоначально предлагались двух- и четырёхдверный седаны, а в сентябре 1977 г. появилась версия с кузовом универсал. Внешне автомобиль походил на увеличенную Audi 80. В 1977 г. Audi 100 стал первым в мире автомобилем, на который устанавливал-

ся серийный пятицилиндровый бензиновый двигатель объёмом 2,2 л. Кстати, вскоре на основе этого двигателя был создан четырёхцилиндровый двигатель объёмом 1715 см³ для семейства американских малогабаритных автомобилей Chrysler (Dodge Omni/Plymouth Horizon), названных американским автомобильным журналом Motor Trend «Автомобилем 1978 года». При степени сжатия 8,2 и одном двухкамерном карбюраторе американского производства «Холи» эта



«американская» версия развивала мощность 75 л.с. при 5600 об/мин и крутящий момент 12,2 кгс·м при 3200 об/мин. С 1978 г. Audi 100 начали оборудовать дизельными двигателями. В конце 1979 г. была выпущена топ-версия модели «100» – Audi 200, отличавшаяся высоким уровнем базовой комплектации и мощными пятицилиндровыми моторами.

В 1982 г. была разработана модель Audi 100 с новым аэродинамическим кузовом, которая впоследствии стала победителем конкурса «Автомобиль года 1983».

Масштабные модели Audi 100



Audi 100 1969 blue met Minichamps 430019104
Audi 100 1969 orange Minichamps 430019105
Audi 100 1969 red Minichamps 430019106
Audi 100 Avant Siku Super 1057



Audi 100 Sedan 1969 Minichamps 430019101



Audi 100 sedan 1969 silver met minichamps 430019102



Audi 100 sedan 1970 red Minichamps 430019100



Audi 100LS sedan 1970 Bavarian Polizei Ingolstadt Minichamps 430019195

Audi 100LS sedan many colours Politoys-Polistil EL78

Audi 100S Coupe 1969 gold Minichamps 430019126



Audi 100S Coupe 1969 green Minichamps 430019124



Audi 100S Coupe 1969 Minichamps 430019121



Audi 100S coupe 1969 red Minichamps 430019122

Audi 100S coupe 1969 yellow Minichamps 430019125

Audi 100S Coupe 1970 blue met Minichamps 430019120

Ford Fiesta

Третье место в европейском конкурсе «Автомобиль 1977 года» с 135 баллами занял немецкий Ford Fiesta – автомобиль малого класса с кузовом хэтчбек (трёх- и пятидверные модели), с поперечным расположением двигателя и передним приводом.

Модель была впервые показана в июле 1976

г. С этой малогабаритной моделью Ford вернулся к приводу на передние колёса, который уже применялся на немецких Ford Taunus 12M/15M в 1960-х гг. В 1978 г. начался импорт Ford Fiesta 1600 в США. В 1981 г. появилась модификация Ford Fiesta XR2.

Ford Fiesta – важная веха в истории Ford, так как у этой модели впервые появился одновременно привод на передние колёса и поперечно расположенный двигатель. У многих моделей с передними ведущими колёсами и поперечно расположенным двигателем главная передача смещена вбок и полуоси имеют разную длину. Такое смещение неизбежно даже при очень коротком 1000-кубовом моторе, как у Ford Fiesta.

Автомобиль стал рекордсменом продаж в Европе. К 1984 г., когда впервые изменился внешний облик Fiesta, было продано более 3 млн. экз.

В 1989 г. в Женеве был представлен новый Ford Fiesta, занявший на конкурсе «Автомобиль 1990 года» третье место.

Масштабные модели Ford Fiesta
Ford Fiesta #28 Rally Monte Carlo Detail Cars DE0504



Ford Fiesta #31 Rally Sanremo 1977 Detail Cars DE0506
Ford Fiesta Blue Met Dinky Toys 011541



Ford Fiesta 1300S 1978 Detail Cars DE0501
Ford Fiesta white IXO CLC092
Ford Fiesta 1978 Solido SOA203712
Ford Fiesta Ghia 1977 Detail Cars DE0502
Ford Fiesta Gr.2 Rally Monte Carlo 1979 Jemmy JE0106
Ford Fiesta I 1976 gold Minichamps 400085100



Ford Fiesta L 1977 Detail Cars 503

Ford Fiesta L 1977 Detail Cars DE0500

Ford Fiesta Policia Municipale Many Colours Pilen 527

Ford Fiesta Rally Monte Carlo Detail Cars DE0505

Ford Fiesta Vigili Del Fuoco red Hongwell CA9170FVF



THE STAMFORD MUSEUM & NATURE CENTER
Stamford, CT USA

The Exhibition
«BUILT TO SCALE: AUTO,
BOAT AND PLANE MODEL
MASTERPIECES»
«ПОСТРОЕНЫ В МАСШТАБЕ:
УНИКАЛЬНЫЕ МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ,
КОРАБЛЕЙ И САМОЛЁТОВ»

С вопросами и предложениями
обращаться:

Михаил Башмачников
msbash@hotmail.com

МИР АВТОМОБИЛЕЙ

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

ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ
ПРОДАЖА

АДРЕСА МАГАЗИНОВ:

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

тел.: 8-903-118-58-65

e-mail: auto-model@rambler.ru

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



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



ХОББИ-ЦЕНТР ЗАПОРОЖЬЕ

• магазин масштабных моделей:

от бумажных до радиоуправляемых

www.hobby.net.ua

тел. +38 (061) 270-90-15

• Все цены указаны с учётом пересылки наложенным платежом (для Украины)

• Возможно оформление заказа как через интернет, так и по телефону

• форум украинских моделлистов и коллекционеров
www.forum.hobby.net.ua

• новости для моделлистов и коллекционеров
www.center.hobby.net.ua

Я

Вера ИВАНЧИКОВА

Тьма, тьма, непроницаемая тьма, но не пугающая тьма, а тёплая, мягкая. Казалось, я провела во тьме целую вечность. Но я ошибалась: вечность ждала меня впереди. Я помню, как впервые познала противоположный тьме резкий свет, страшный и непонятный мне, не сплошной, как тьма, а состоящий сплошь из фигур и движения. Только потом я осознала ценность света. Я поняла, что тьма скучна, а свет – это жизнь. А жизнь – это хорошо и интересно.

Первым, что я увидела в своей жизни, были руки. С тех пор я люблю руки. Именно они меня создали, они заботились обо мне и доказывали, что я нужна. Чуть позже я узнала, что руки не существуют сами по себе, а принадлежат большому существу – человеку. В моей жизни вначале было два человека. Один из них был маленьким и буйным, таких называют детьми; он иногда брал меня в свои маленькие ручонки и носил с собой, возил моим днищем по полу и мебели, в общем, использовал как игрушку. Вторым человеком была женщина, она редко трогала меня своими нежными руками, чаще смотрела на меня.

Со временем ребёнок всё реже брал меня с собой играть, а женщина раз в несколько дней только щекотала меня влажной тряпкой. Я была одна и долго размышляла. Я вспомнила, что я не игрушка, а модель настоящей машины и очень застыдилась того, что делал со мной ребёнок. Один раз я даже видела в окно своих живых взрослых сородичей, которые сновали туда-сюда по дороге. Я такая же, как они все, тоже состою из деталей, у меня есть колёса, на которых я могу ездить, есть руль, просторный кузов, но, к сожалению, нет такого маленького человека, который смог бы управлять мной.

Однажды я поняла, что маленький человек не обращает на меня никакого внимания. Мне стало одиноко и страшно. Я бы предпочла, чтобы он играл мной, как простой игрушкой, но только, чтобы заботился. Я не могла без рук...

Я была рада, когда он взял меня снова на руки после долгого перерыва. Он обращался со мной бережнее обычного, положил в коробку и вынес на улицу, где я ещё ни разу не бывала, занёс меня в новую мне комнату и поставил на новую мне полку.

А потом моим хозяином стал другой маленький человек. Он показался мне серьёзней и просвещённой первого. Уж он-то знал моё истинное предназначение! Он обращался со мной как подобает обращаться с моделями настоящей машины. Он часто мыл меня, трогал мой маленький корпус, открывал дверцы и заглядывал в салон, будто хотел уменьшиться, чтобы управлять мной. Мы часто гуляли, и он показывал меня другим маленьким людям, и я была счастлива и горда оттого, что все называют меня «настоящей маленькой машиной». Мальчик часто разговаривал со мной, и от этого я была счастлива ещё больше. А его руки – это было что-то необыкновенное! Они обращались со мной так бережно, будто я была сделана из стекла.

Жаль, что моё тихое счастье продлилось не-

долго. Выйдя в очередной раз со мной на улицу, мальчик наткнулся на местного хулигана. Моего хозяина толкнули на землю, а я очутилась в новых руках. Я тянулась к хозяину всем корпусом, но он только грустно посмотрел мне вслед. А потом новые руки положили меня в карман, и я услышал, крик, обращённый, видимо, к мальчику: «Неудачник!»

Так моим хозяином стал хулиган. Мне он не нравился. В его кармане мне было плохо, поэтому, как карман был грязным, полным крошек и какого-то прочего мусора. Но я бы даже предпочла остаться в кармане, чем снова попасть хулигану в руки. Его руки мне не нравились. Они были до неприличия грязными, очень жёсткими и суровыми, а главное, злыми. Я чувствовала, как от его рук веет негативной аурой их хозяина. Меня раздражала его агрессия, жестокость, самовлюблённость, неряшливость. Я ещё никогда не был так зол, как в тот день.

Спустя некоторое время я привыкла к такому положению. Целый день хулиган таскал меня в кармане, периодически вынимал и тщательно разглядывал, ощупывал до мельчайшей детали. Я бы тоже с радостью ощущала бы его, вынула бы дурацкую серьгу из уха, помыла бы его да почистила, волосы бы расчесала. В целом я была разочарована внешним видом хулигана. Он совершенно не подходил на роль моего хозяина – что может быть общего у меня, такой совершенной и гармоничной, с этим непонятным, непродуманным, неухоженным куском плоти!!!

Пару раз хулиган показывал меня своим друзьям, таким же невоспитанным и чумазым, как и он сам. Они съели меня своими глазами, измусолили каждый по очереди своими руками, так что к концу каждой из этих встреч я была совершенно обессилена. Мной хулиган также красовался перед девочками, и в такие моменты я была даже рада, что я так мала, что в мой салон не помещается Хулиган и его братия.

Да-а... Нервное тогда было время. Прошло всего-то пару дней по человеческим меркам, а я уже была измочалена и очень устала морально. Я была очень рад избавиться наконец от Хулигана, хоть мне и пришлось для этого через многое пройти.

В тот вечер Хулиган был не в духе, и я знала, что это из-за меня. Он показывал меня сегодня очередной шпане, но вместо возгласов одобрения услышал лишь смех. В общем, Хулигана осмеяли и освистали, а меня назвали игрушкой. Спустя некоторое время Хулиган со злости поломал меня и бросил в кусты. От удара о землю у меня отлетело ещё несколько деталей. Более того, я лежала на спине как черепаха, исковерканная и совершенно беспомощная. Одно лишь грело мою душу – Хулиган исчез и больше не потревожит меня. Всю ночь я смотрела на звёзды, слушала шум изредка проезжающих машин и была практически счастлива. Утром мимо кустов, в которых я лежала, начали ходить люди. Меня никто не замечал, и первое время я наслаждалась одиночеством. Но когда я подумала, что же будет дальше, мне стало страшно. Я

лежала и жаждала, что кто-нибудь подойдёт и возьмёт меня, но этого не происходило. Прошло много часов, стемнело. Я расстроилась, подумав, что пролежу вот так вечно, что меня никто не заметит, а если и заметят, то никто не возьмёт сломанную. Так я лежала и смотрела на Луну, и задремала, если вообще это возможно для машины. И тут я почувствовала, что на меня кто-то смотрит.

Это была девушка. Она стояла и изучала меня, а потом взяла на руки. Я была счастлива снова оказаться в нормальных руках, тёплых и нежных. Девушка собрала мои разбросанные по земле детали и аккуратно положила в карман. А потом отнесла меня к себе домой. Целую ночь она реанимировала меня, тщательно и бережно. Более того, починив меня, она помыла меня, почистила мои стёкла. Она постоянно улыбалась, смотря на меня, даже пару раз сказала что-то приятное. И я была безмерно счастлива и польщёна вдвойне – до этого со мной разговаривали только дети.

Оля – так её звали – оказалась очень хорошей хозяйкой для меня. Приятно было смотреть, как она порхает по дому, как бабочка, лёгкая и невесомая. Я поняла, что девушка была, как говорится, человеком творческим. Она могла проснуться на рассвете и долго смотреть в окно, сидя на подоконнике. Могла не спать до утра, сосредоточенно склонившись над ноутбуксом. Иногда она вставала по ночам и ходила взад-вперёд, что-то мурлыча себе под нос. Я любила смотреть на то, как она ходит по комнате, как шлёпают по полу её босые ноги, как луна смотрит на неё с неба, освещая её белым светом, отчего девушка тоже становилась вся белой, будто сама была частью Луны, её продолжением. Я так и назвал её – Девушкой с Луны.

Позже в нашем доме появился ещё один человек. Этот молодой парень был другом Оли, а значит, стал и моим другом. Он ко мне относился хорошо, не так бережно, как моя хозяйка, но, полагаю, с большим интересом. Мы стали большой счастливой семьёй. Позже в доме появился ещё и кот, не такой белый, как Оля и Луна, но тоже очень добрый.

А однажды хозяйка посоветовалась, глядя на меня, затем взяли и понесли. Я знала, что опять к новому хозяину, но почему-то не обижалась и не грустила. Я знала, что это к лучшему, что впереди меня ждёт что-то хорошее...

Я оказалась в совершенно новых для меня руках, добрых и великодушных, но отчего-то немного грустных. Передо мной стоял человек, не мальчик и не мужчина, слишком мал для мужчины, но немного странные черты лица его говорили, что он тоже уже велик. Увидев меня, его глаза просияли. Я поняла, что мы подружимся...

И вот прошло уже несколько лет, мой хозяин самый лучший в мире, самый уникальный самый замечательный. Я уверена, что ни у кого больше такого нет.

Знаете, иногда мне кажется, что он послан мне свыше. И когда-нибудь он сможет стать ещё меньше, чем есть. Тогда он сядет в меня, и мы поедем, вместе, неважно куда, мы просто поедем...

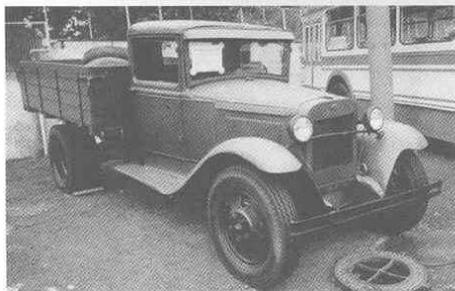
ОБ ИСТОРИЧЕСКИХ «ЛЯПАХ» И «ЛИПАХ»

Михаил СОКОЛОВ (г. Барнаул)
smv@barnaul.mts.ru

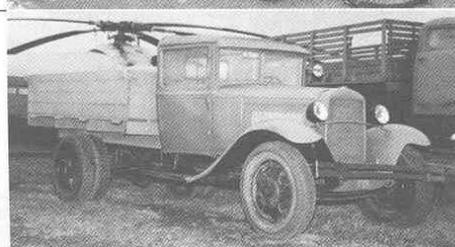
Фото из архива автора и А.Шкаева



ГАЗ-АА из музея «Мосгортранса» выделяется урод-
ливым, кустарно сплетенным передком на осно-
ве «чужого» радиатора, самодельным кузовом и
«не своей» резиной



А экземпляр из Тюмени, хотя и «лобит»
временем, но более соответствует плану
«чужую» резину



«Свердловский» образец был представлен в пале-
стрее И.Сорокина. Об аутентичности спецоборудов-
ования не сумел, но сама «полуполторка» восстано-
влена «до востребования», вот только каляшники ламп
на её сбрасывали не вполне правдоподобно



Вот такие «герои» войны, на самом деле были
выпущены уже в 1950-е гг. с переносными
«что во что горазд» кабинками, кузовами и «чу-
жими» колёсами даже сейчас можно встретить
по разным городам и вескам



Типичный представитель ЗИС-5 из любо-
го населённого пункта бывшего СССР, увы,
нам, правдо, очень далёкий от идеала



Таких кузовов никак не могло быть на довоенном ЗИС-5, так
что образцы «Мосгортранса» ими сильно грешит против ис-
тины



Перед тем, как приступать к изготовлению любой модели, очень важно получить наиболее полную информацию о прототипе, т.е. о реальном полноразмерном автомобиле. Хорошо, если то, что вы задумали воплотить в масштабе, встречается на улицах, а если нет?

Конечно, можно довериться чертежам и фотографиям с видами машины, но практика показывает, что, не видя оригинала воочию, не ощутив его, не промерив самостоятельно, точную копию создать просто нельзя – ошибки неизбежны.

К тому же, чертежи в основном изготавливаются тоже уже в наше время, и тоже – на основе сохранившихся экземпляров.

Да и фото – архивные заводские виды найти довольно трудно, а те, что есть – далеко не всеобъемлющи. Приходится доснимать недостающие ракурсы опять же на сохранившихся образцах. Словом, куда ни кинь, – везде нужны экземпляры машины в натуральную величину. И по большинству отечественных моделей найти их все же можно. Однако встает другой вопрос: а можно ли им доверять, и насколько? К великому прискорбию, чаще всего на него приходится отвечать отрицательно.

Простой пример – «полуполторка» ГАЗ-АА. Наиболее доступны для жителей столицы и окрестностей экспонаты музея «Мосгортранса» и Политехнического музея (последний – строго говоря, ГАЗ-ММ, но – довоенной сборки). И что же мы видим? У этих образцов довольно таки разная внешность. Если «политеховская» соответствует действительности, то «мосгортрансовская» «полуполторка» не очень похожа сама на себя. Она «обута» в чужие, причём другого размера, шины и смотрит на нас взглядом неродных фар. Но самое главное, – весь её вид портит современный более широкий радиатор, кое-как втиснутый в узенький капот (даже деформированный для этого!). И вот такой нелепый передок выдаётся за «правду» уже в течение 7 лет, причём в организации, которая является одной из самых авторитетных в области сохранения и реставрации транспортных средств. А ведь не так уж и трудно было найти соответствующий радиатор и вернуть машине достойный вид. И это – далеко не единственный ляп музея «Мосгортранса».

С легковыми автомобилями в этом плане проще. Наряду с явными «переделками» всё же есть экземпляры, сохраняемые владельцами практически в идеальном состоянии. К тому же легковых машин тех лет уцелело (опять же благодаря частным рукам) несоизмеримо больше, нежели грузовиков и автобусов. Есть, что и с чем сравнивать. Но почему-то именно к гораздо более редким экземплярам «тяжёлой» техники отношение при восстановлении, мягко говоря, несерьёзное.

Вот другой пример. Тоже весьма распространённый в прошлом грузовик ЗИС-5. Подавляющее большинство доживших до наших дней машин представляет собой экземпляры 1950-х гг. производства Уральского автозавода с надписью «УралЗИС» на радиаторе. Они имеют сейчас

абсолютно произвольные кабины, т.к. будучи деревянными, со временем подновлялись всем, что было под рукой, любыми досками и реечками. На них стоят самые разнообразные кузова: от ГАЗиков, ЗИЛов, или вообще самодельные; самые разнообразные колёса и шины (от ГАЗ-51А, ГАЗ-52, ГАЗ-53А, и даже ГАЗ-3307), порой перекочевавшие сюда сразу вместе с мостами. Крылья и подножки их чаще всего самодельные, изготовленные «на глазок», «чужие» фары,



На один из последних оставшихся длинно-
базных вариантов ЗИС-5 с прожекторной ус-
тановкой, тачке приделали крылья от «Урал-
ЗИС-355»



Другой представитель довоенных ЗИС-5 хорошо при-
стать, за исключением колёс и шин, грубо выдер-
нутый, кузов и резина на заднем мосту от ГАЗ-51А



Ну а этот довоенный ЗИС-5 восстановлен, вот и
«дер», за исключением колёс и шин, грубо выдер-
нутый» право из современности



Светлолет Г7107, кабина он был в действительности



И кабина его «увидели» реставраторы «Мос-
гортранса»

не говоря уже о мелких или не видимых при наружном осмотре деталях. Все эти убогие «трёхтонки» доживают свой век где-то по АТП, в основном взгромозжденные на постаменты и ржавеющие под открытым небом, ожидая, пока их не «раскурочат» до конца скупщики запчастей или просто вандалы. И, конечно же, от этих «памятников» вряд ли можно ждать исторической достоверности. Но далеко не всегда присутствует она и при более серьезном подходе к восстановлению.

Скажем, сохранившиеся довоенные экземпляры ЗИС-5 чрезвычайно редки, и находятся уже в более-менее надёжных руках, но далеко не во всем имеют первозданный вид. Так, на широко известном заводском образце «не соответствуют правде» фары и все шины на заднем мосту. Да и цвет машины – желтовато-белый – вызывает недоумение. Может быть, в рекламно-пиарных целях он и хорош (броский), но на самом деле ни в 1930-е гг., ни позже «трёхтонка» никогда не сходила с конвейера в подобной расцветке. Стандартным цветом всегда был темно-зелёный.

Прошлым летом в галерее Ильи Сорокина был выставлен другой довоенный ЗИС-5, лощёный и блестящий, словно «с иголки». Но и в нём любой знаток найдет нештучные изюминки. Есть претензии к окраске. Почему крылья чёрные? Они должны быть одного цвета с кабиной и капотом. Почему само покрытие столь лакированное и блестящее, как у легковушки?

Грузовики в ту пору так не окрашивали. И главное – откуда вдруг на довоенной машине взялись современные «газовские» колёса с четырёхконными дисками? Ладно бы, только «резина», век которой значительно короче, хотя для серьёзных реставраторов и таких проблем быть не должно, но уж колёсные диски ЗИС-5 с двумя окнами-«луковками», которые производили на Урале до 1960-х гг., – их-то ещё предостаточно разбросано по России-матушке: на полях, на

свалках, в огородах... Надо только чуть поискать. Но, видимо – не захотели.

Всё это тем более прискорбно, что во всем остальном машина восстановлена почти идеально, со знанием дела, в строгом соответствии с тем, как это должно быть. Остается только гадать, может просто устали ребята и до колёс у них «руки не дошли»? Но ведь без колёс ни одна машина, пардон, «не поедет». И хотя трудов и средств в эту «трёхтонку» было вложено, видимо, немало, вот эти вопиющие «ляпы» создают при знакомстве с ней ощущение фальши и показухи. А жаль.

«Мосгортранс» тоже представил не так давно свой «вариант» довоенного ЗИС-5. Намерения здесь были те же, но и результат последовал, увы, тот же. Тут не забыли о естественном цвете (хотя также залакировали), в точности восстановили ходовую часть, колёса с «луковками», и даже нашли комплект «родных» шин (а это дорогого стоит!), но передние крылья этого ЗИСа повергают буквально в ужас. Ну да ладно, не нашли «своих», так сделайте такие же. Ан нет! Взяли крылья от УралЗИС-355, подрезали, дабы придать им всё же некое сходство с довоенными, чего, естественно, достичь всё равно не удалось. Плюс к тому – кузов тоже изрядно «отдаёт» самодельностью.

А вот и ещё один ЗИС-5 – госномер е0394МЗ, если не ошибаюсь, принадлежащий «Авторевю». Здесь и крылья (только подфарники лишние), и подножки, и колёса, и шины – всё «на высоте», но... только спереди. А дальше начинается сплошная «отсебятина» в виде самодельной кабины, кузова и резины на заднем мосту от ГАЗ-51А и т.д.

И вот так почти в каждой умело и тщательно восстановленной машине-«конфетке» можно без труда найти свою «ложку дегтя».

Особенно непростительны такие «ляпы» в воссоздании редчайших образцов, сохранившихся в единственных экземплярах.

Вспомним в этой связи про ленд-лизровский Chevrolet G7107. На территории бывшего СССР их почти не осталось. «Мосгортрансовский» экземпляр пожалуй единственный, который более-менее доступен рядовому любителю. То, что его наконец-то восстановили – замечательно. Но совсем не замечательно, то, как это сделали. К кабине и оперению в принципе претензий нет, благо, они неплохо сохранились. Но вот колёса и здесь оставляют желать лучшего. На американский грузовик образца 1941 г., ни минуты не сомневаясь, «зашарашили» (другого слова просто не подобрать) колёса с ГАЗ-53А с трёхконными дисками и шинами 8,25-20. «Родные» покрышки имели и меньший размер, и иной рисунок протектора. Даже до реставрации с колёсами от ГАЗ-51А машина выглядела правдоподобнее, поскольку шестиоконные диски подходили на заокеанские, да и размер шин им соответствовал. Ну а в идеале всё же было бы неплохо найти настоящие «motor wheel», которые ещё ждут своего часа где-то на задворках. Плюс ко всему – кузов, воссозданный «с нуля», тоже не очень-то соответствует реальному прототипу.

Гораздо лучше обстоит ситуация с УралЗИС-355М, также возрождённым не так давно музеем «Мосгортранса». На нём стоят «свои» колёсные диски (что большая редкость), тщательно восстановлены кабина с деревометаллическими дверцами, оперение, бампер. Однако и здесь есть ошибки: кронштейны боковых бортов кузова расположены неправильно, средние из них слишком сдвинуты друг к другу и отодвинуты

назад. Опять же, «прокол» с шинами – почему-то на УралЗИСе стоят покрышки типа ЗИС-5 размером 34x7 дюймов, в то время как «355М» «по штату» положены более современные 8,25-20. И, наконец, кто придумал этому образцу двухцветную окраску с «песочными» передком, кабиной и синим кузовом? УралЗИС-355М в реальной жизни был всегда таким же темно-зелёным, как ЗИС-5 и ЗИС-150, поэтому непонятно, почему именно эту машину раскрасили так невпопад.

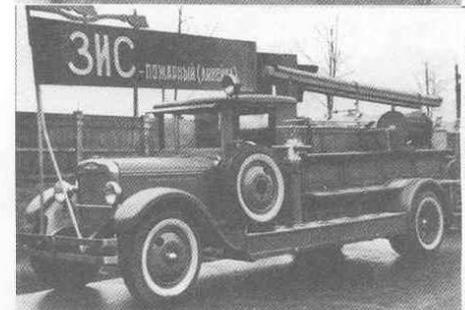
Хорошо, что более ранние экспонаты «Мосгортранса» – МАЗ-200 и МАЗ-205, тоже некогда



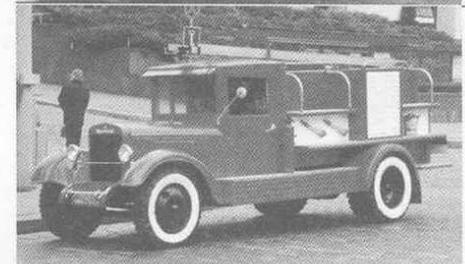
Машина для склипа льда на базе ЯГ-6. Первоначальный вид этого грузовика в 1930-х гг.



А это пожарный ЯГ-6, «прошедший» сквозь время. Как говорится, найдите 1000 различий!



Настоящий ГАЗ-51 на удлиненном шасси ЗИС-5



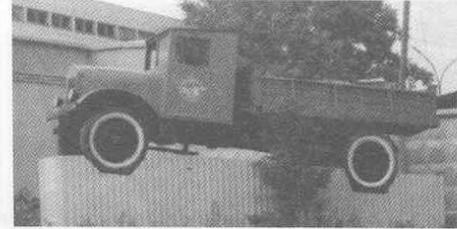
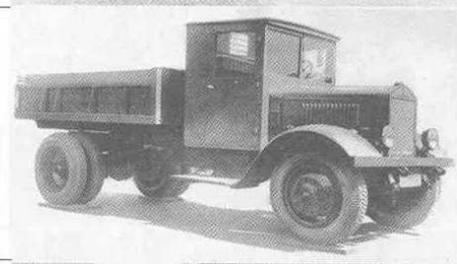
И его «резанный» вариант с Украины, «ажурный» в сплоскоязычный УралЗИС-355 с обычной базой 3810 мм



Реальный ГАЗ-51 на базе УралЗИС-5



А вот малая пародия на него, в основном из современных запчастей



Нетлохо восстановленный УралЗИС-355М того же «Мосгортранса» всё же не лишён некоторых ошибок, главные из которых – расположение кронштейнов кузова, размер шин и цвет

Заводское фото УралЗИС-355М (для сравнения)

Такая самосвал ЯС-3 выходил когда-то из ворот ЯАЗа

А таким предстаёт теперь единственный, весьма худо и бедно уцелевший экземпляр ЯС из Екатеринбурга

сверкавшие нехарактерной для них яркой окраской, сейчас «возвращены» в родной зелёный. Конечно, где-то понятно и объяснимо желание придать экспозиции более яркий и привлекательный вид, но надо ли делать это ценой исторической правды? Да, отечественный грузовой автотранспорт 1920–1950-х гг. не отличался разнообразием цветовой гаммы: тёмно-зелёный да чёрный. Даже пресловутые «красные» АМО практически не были красного цвета – только первые 10 машин в первые месяцы эксплуатации, и всё. А затем, и они, и все остальные имели только зелёный цвет. Так что экземпляр 3-й серии с «АМО-ЗИЛ» тоже в реальности не мог быть красным.

Не лучше обстоят дела и с редкими сохранившимися экземплярами спецтехники тех лет. Из всей довоенной продукции Ярославского автозавода известны лишь два сохранившихся автомобиля: самосвал ЯС-3 в г. Екатеринбурге и

пожарный ЯГ-6 в г. Балашихе. Но, что значит «сохранившиеся»? На оба сейчас просто больно смотреть. Мало того, что уже 20 лет назад единственный в стране ЯС имел крылья от ЗИЛ-157, капот от ЗИС-5, «произвольные» кабину и радиатор, и в таком виде экспонировался в 1984 г. на ВДНХ, так с тех пор уникальная машина ещё и неуклонно ветшала под открытым небом, а недавно, и того хуже – сгорела (в самом прямом смысле). И хотя её снова попытались восстановить, – теперь, увы, там вообще мало, что осталось от ЯС-3. Подмосковский пожарный ЯГ хранится в лучших условиях, но и его постепенно переключили вдоль и поперёк. А ведь ещё в конце 1970-х гг. этот редчайший экземпляр находился в хорошем состоянии. Лишь кабина от Chevrolet нарушала первозданность, хотя тоже была отпечатком своего времени (в 1940-е гг. на многие наши машины ставили импортные кабины, улучшавшие условия работы водителей). Но её убрали, а взамен соорудили, естественно «на глазок», что-то напоминающее изначальную, но не более того. Историческую достоверность потеряла не только кабина. «Родные» мосты и колёса зачем-то заменили узлами от ЗИЛ-130, сделали иные крылья, капот и т.д. Так что и эта уникальная машина теперь безнадежно испорчена.

Зачастую на пожарных машинах именно противопожарное оборудование поддерживается в хорошем состоянии, а вот к автомобильной части относятся весьма легкомысленно. Скажем, известная довоенная пожарная лестница на удлиненном шасси ЗИС-6 из той же Балашихи имеет двигатель и колёса от УралЗИС-355М и шины от ГАЗ-53А, а на питерском образце пожарного АМО-Ф15 стоят мосты от ГАЗ-ММ, «чужие» фары, расположенные к тому же почему-то у верхней кромки капота и прочие несуразности. Существует много пожарных «новделов», когда на какой-нибудь уцелевший «колхозный» УралЗИС-355 лепятся какие-то невообразимые цистерны, баки с водой, непонятно откуда взятые лестницы и прочий «инвентарь». Эти «липовые пожарки» не имеют никакого отношения к историческим автомобилям, но выдаются за них упорно и повсеместно.

Отдельная и очень больная тема – «катюши» – реактивные минометы БМ-13 времён Великой Отечественной войны, устанавливавшиеся на шасси ЗИС-6 и Studebaker. Ни тех, ни других, действительно служивших базами для «катюш», в наше время практически не осталось. Исключениями являются лишь два ЗИС-6 из Музея инженерных войск и артиллерии в Санкт-Петербурге, да Studebaker US6 с «Катюшей» в Москве на Поклонной горе.

Пока были живы «последние из могикан», время памятников ещё не пришло, а в 1970-1980-е ее. их уже надо было искать «днём с огнём».

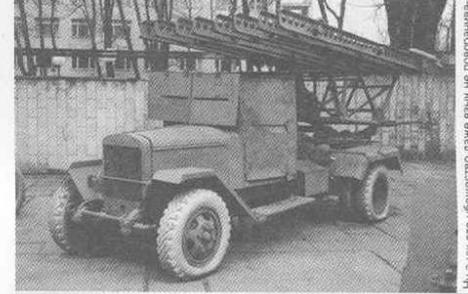
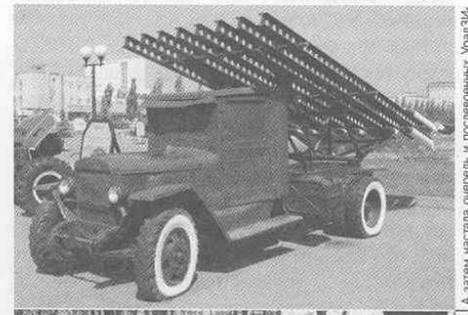
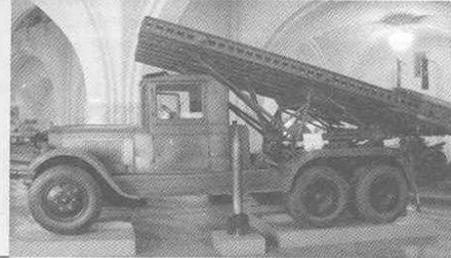
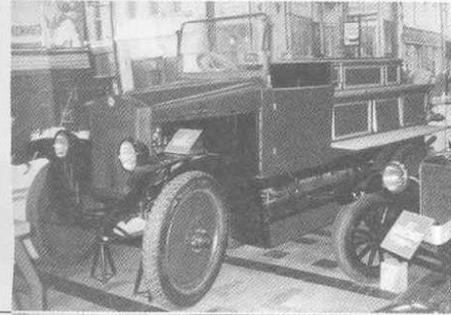
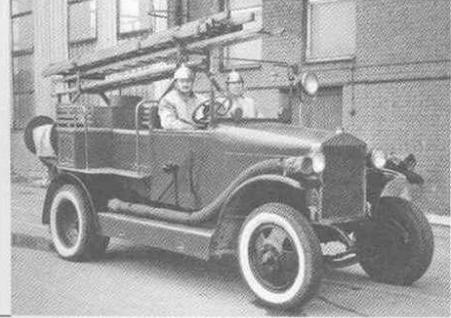
Хотя, – зачем же искать? Проще поставить что-то другое, похожее, но ещё имеющееся в наличии. К тому же «Студера» не вполне подходила на роль самих себя по политическим соображениям.

Так со временем на роль «катюш» были «утверждены» ЗИС-5 и ЗИС-151. Последний, весьма похожий на ленд-лизковский International M5-6, а в общих чертах смахивающий и на Studebaker, начал поступать в войска только в 1949 г. и, разумеется, к войне никакого отношения иметь не мог. Но кого волновали такие мелочи?

Ну а довоенный ЗИС-5 с приставленным сзади третьим мостом только специалист мог отли-

чить от настоящего ЗИС-6. Но, как известно, один компромисс влечёт за собой дюжину других, по нарастающей. Сначала поленились ставить третий мост, потом «забыли», что машина должна быть довоенной, а потом и вовсе стали устанавливать всё, что попадало под руки, лишь бы отчитаться. Вот и стоят все эти многочисленные «липовые», вызывая совсем не уважение, а лишь грустную иронию, и твёрдое убеждение, что мы как были, так и остаемся «страной дилетантов».

Тема эта, как мне кажется, далеко не исчерпана, ведь изложенные факты лежали прямо на поверхности, и буквально бросались в глаза. А если «копнуть поглубже», заглянуть под капот, под кузов? Поэтому, я буду очень рад, если все, кого тоже волнует данный вопрос, и кому есть, что добавить к сказанному, продолжат эту «работу над ошибками» на страницах журнала.



Это, похоже, уже не пожарный АМО-Ф15, а какой-то мостр — мосты и колёса от «полугорки», фары — не на месте»

Экземпляр же пожарного АМО-Ф15 из Политехнического музея почти полностью соответствует оригиналу

Наиболее распространённой базой для настоящих БМ-13 является американский Студебекер US6 (БМ-13И)

«Студера» с «катюшей» вы почти нигде не увидите, их место заняли ЗИС-151, а почему не на КамАЗе? автор «шедевра», а почему не на КамАЗе?

В чехт воспринятый мост даже пришло идея сделать «липовую» на шасси практически современно ЗИЛ-157/141. Хотелось бы поинтересоваться у автора «шедевра», а почему не на КамАЗе?

А затем настала очередь и последовал УралЗИС-355. Этот образец уральской «трехмостной» сохранился неплохо, но принём здесь реактивные минометы

Ну а уж это убийство даже язык не поверит — его назвать «катюшей», а ведь именно так уродцев по стране большинство

Наиболее распространённой базой для настоящих БМ-13 является американский Студебекер US6 (БМ-13И)

«Студера» с «катюшей» вы почти нигде не увидите, их место заняли ЗИС-151, а почему не на КамАЗе? автор «шедевра», а почему не на КамАЗе?

В чехт воспринятый мост даже пришло идея сделать «липовую» на шасси практически современно ЗИЛ-157/141. Хотелось бы поинтересоваться у автора «шедевра», а почему не на КамАЗе?

ОТ РЕМЕЙКОВ К РЕМЕЙКАМ.

Продолжение следует...

Денис ДЕМЕНТЬЕВ,
г. Москва
den-collector@yandex.ru

В первом номере журнала за 2006 г. была опубликована статья Олега Маликова, освещающая одну из наименее известных и при этом для многих очень интересную тему – ремейки. Что сказать? Очень отраднo, что впервые именно ремейкам было уделено хоть какое значительное внимание, которым их до этого особо не баловали. Пожалуй, мало кто до этого предпринимал попытку систематизировать эту, небольшую на первый взгляд, модельную тему. Но при внимательном изучении оказывается, что ремейков советского производства было не то что немало, а даже достаточно много для того, чтобы из них получилась достойная коллекция.

Прежде, чем мы продолжим, хотелось бы коснуться одной, на мой взгляд, существенной вещи, а именно: как правильно писать? Ремейки или ремейки? Если обратиться к английскому слову «remake» (в переводе «переработать», «сделать заново»), то по транскрипции правильное произношение «римейк». Однако латинская приставка «ре-» является русифицированной, что находит своё отображение во многих русских словах (реконструкция, релаксация и др.), и по существу получается «ремейк». В общем, каждый для себя сам может решить, к какому варианту он склонен.

Не нарушая общей логики предыдущей статьи, попробуем внести в неё некоторые дополнения и исправления, в которых, как мне кажется, вовсе не стоит винить автора, так как специфика данной темы такова, что очень трудно найти достоверные сведения. Ведь многие данные, к сожалению, подтверждаются в основном собственным опытом коллекционеров, который ввиду многих обстоятельств, различен.

ПО «Сихарули» (г. Тбилиси, ул. Каирская, 19)

Пластмассовые ремейки под номерами №№ 1–5 начали выпускаться с конца 1975 г., а не с начала 1980-х гг. Первые модели не имели знака качества на днище. Когда началось производство металлических точно неизвестно, но в 1979 г. модели № 6–9 уже выпускались. Коробки для ремейков «Сихарули» сначала внутрисоюзная (с ценой и артикулом), (фото 1) а затем и экспортная (В/О «Новозспорт») (фото 2) были яркого однотипного дизайна с рисунком модели. Позже модели упаковывались в белые картонные коробки с чернильным штампом. С конца 1980-х гг. модели упаковывались в полиэтиленовые пакетики или выпускались вообще без упаковки.

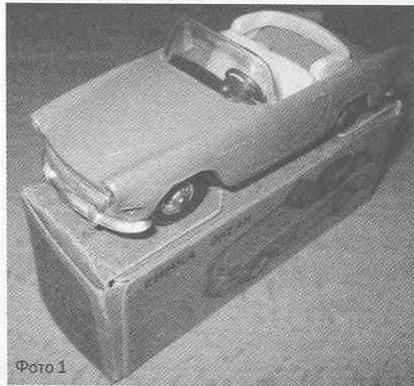


Фото 1

№ 1 Симка Океан (фото 1). Модель выпускалась с 1976 по 1992 гг. В постсоветское время выпускалась без хрома, с бамперами, фарами и облицовкой радиатора, отлитыми в единое целое с кузовом (фото 2). Надпись на дне «Tbilisi».

№ 2 Рено Дофин (фото 3). Кроме перечисленных, автору известно ещё несколько задних номеров на

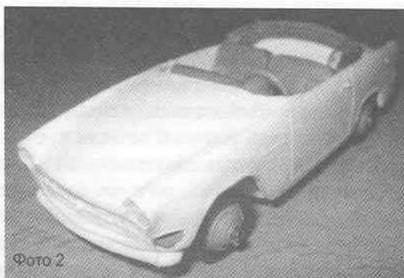


Фото 2

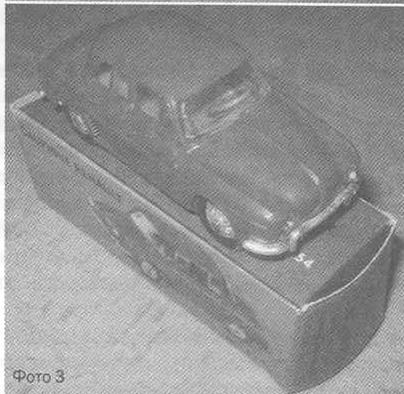


Фото 3

моделях: 2703-CD59, 271-BC13, 327CD68. Есть предположение, что пресс-форм под номера для модели было как минимум два десятка.

Фото 4



№ 6 Фиат 850 (фото 4). Ремейк итальянской фирмы «Политойс», металл. Модель была выпущена ограниченной партией на рубеже 1970–1980-х гг.



Фото 5

№ 9 Фиат 850 Купе (фото 5). Ремейк итальянской фирмы «Политойс». Изготавливалась из металла и пластмассы (поздний период). Модель выпускалась продолжительное время, но очень маленькими партиями. Поздние металлические и пластмассовые модели имели фурнитуру без хрома (из чёрной пластмассы).



Фото 6

№ 10 Лотус Европа (А-39). Поздние выпуски модели не имели хромированных колёс, облицовки радиатора и двигателя.

№ 11 Абарт 3000 (6624). Ранние выпуски модели были с хромом, декалями (цифры «1», «3», «4», «6», «8», «9» и надпись «Abarth 3000») и цельнопластмассовыми колёсами (фото 6) (позже колёса изготавливались со вставными колпаками). С середины 1980-х гг. модель выпускалась без декалей, а в конце этого десятилетия и без хрома.

Кроме того, с 1982 г. выпускались ремейки фирмы «Бураго» (Италия) в масштабе 1:24. Среди них:

№ 14 Форд Эскорт 1100Л (0146, металл).

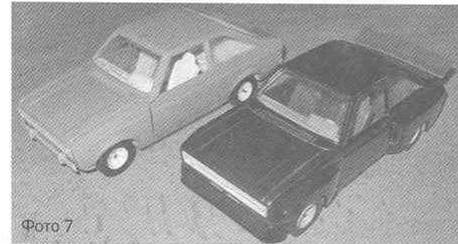


Фото 7

№ 15 Форд Эскорт РС1800 (0118, металл) (фото 7).



Фото 8

№ 16 Опель Кадетт Купе (0119) (фото 8). Первоначально модель изготавливали из металла, позже из пластмассы с не открывающимися дверями (фото 9).

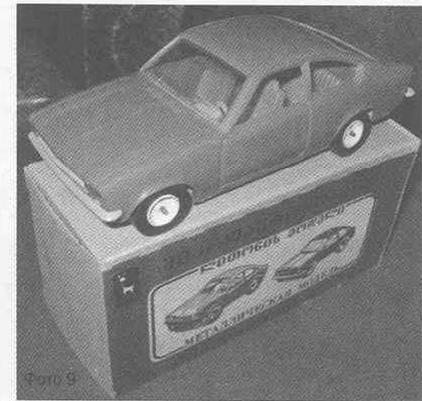


Фото 9

№ 17 Опель Кадетт ГТ/Е Ралли (0129, металл) (фото 10).

Бакинский трансформаторный завод (г. Баку, ул. Мамедова, 1)

Лола Т212 (6629) (фото 11). Ремейк итальянской фирмы «Мебетойс». Пластмасса. Выпускалась непродолжительное время в первой половине 1980-х гг. Этот ремейк никакого отношения к ПО «Сихарули» не имеет, на фото (в статье Маликова) изображён итальянский прототип.

Завод игрушек «Кругозор» (г. Москва, ул. Обручева, 30)

Ремейки на заводе производятся с 1980 г. под наименованием «модель-копия». С 1982 г. указание масштаба на дне исчезает. Первоначально для каждой модели изготавливалась индивидуальная коробка с её

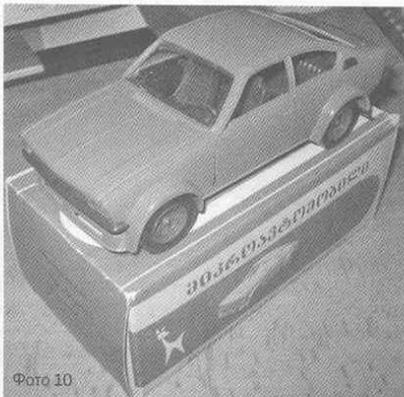


Фото 10.

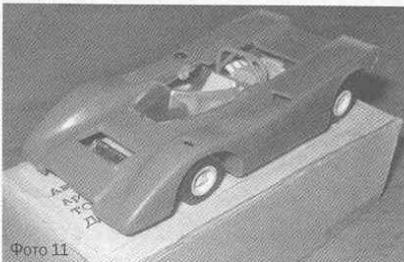


Фото 11.

рисунком. С 1984 г. – изготавливалась унифицированная по дизайну общая коробка (разных цветов).

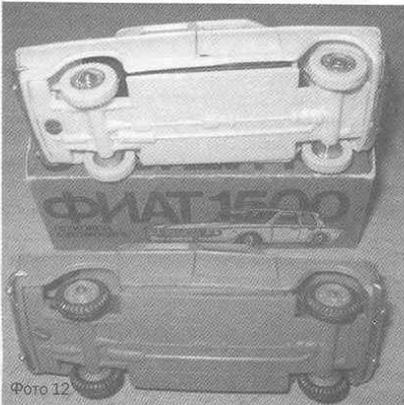


Фото 12.

A-2 Fiat 1500 (фото 12). Модель имела два типа дна с различными надписями.

A-13 Opel Kadett. Модели первых выпусков имели днище без крепления на шурупе. После появления шурупа с днища модели исчезло указание масштаба. Выпускается по настоящее время (данные на ноябрь 2005 г.)



Фото 13.

A-37 HSY PO-80 (фото 13). Нет доказательств серийного производства, но наличие опытных пластмассовых моделей подтверждено документально (1981 г.). На фото в статье Олега Маликова изображен металлический вариант производства «ЗТМК».

Приборостроительный завод «Электрон» (г. Железные Воды, ул. Богуня, 141)



Фото 14.

Пластмассовые модели являются ремейками ГДРовской фабрики «Plastart Modelle». Выпускались с 1984 г. Все виденные мною модели Форд-Т и Вандерер 1904

г. были белого цвета, но вполне вероятно, что были и другие цвета (фото 14).

НПО «Радон» (г. Маркс, пр. Ленина, 111)

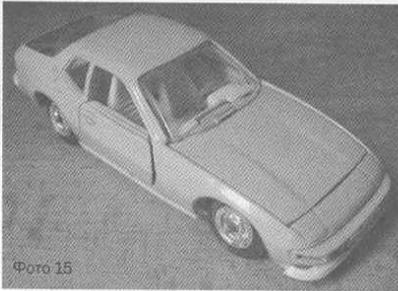


Фото 15.

Пorsche 924 (301628) (фото 15). Модель была выпущена опытной партией по заказу фирмы «Шуко». Немецкая сторона отказалась от проекта из-за низкого качества модели. Пресс-формы были вывезены обратно в ФРГ, где на них некоторое время продолжали выпускать модели с надписью «Made in USSR».

Ferrari Канадам. Металлический ремейк в масштабе 1:18, выпущенный по заказу итальянской фирмы «Бураго» уже в современной России (1992 г.). Почти все произведенные модели были экспортированы в Европу (на внутренний рынок практически не поставлялись). Но из-за несоответствия качества моделей итальянским аналогам, договор расторгли и выпуск прекратили.

Завод игрушек «Прогресс» (г. Москва, пл. Журавлева, 10)

По истории этого завода в предыдущем номере журнала была опубликована моя довольно обстоятельная статья, поэтому повторяться я не буду.

Завод АТЭ № 1 (г. Москва, ул. Электроводская, 26)



Фото 16.

A-10 Maserati Mistral Coupé. Первые выпуски модели в 1978 г. имели эмблемы и надпись «Maserati» на кузове и двигателе. На днище все надписи были набраны латиницей (фото 16). Чуть позже их убрали, но вскоре поставили свои по-русски, с ценой «3 руб. 50 коп.» и со значком завода «АТЭ». С этого момента с кузова убрали фирменные эмблемы и надпись «Maserati» на двигателе. Ремейк выпускался без изменений (за исключением отсутствия цены на дне) вплоть до 1996 г.

A-5 Автобианки Примула. Первые выпуски 1979 г. (предположительно, по аналогии с Мазерати) имели на днище все надписи латиницей. Чуть позже эти надписи убрали, но вскоре поставили свои. Сначала только название модели, а потом цену «3 руб. 50 коп.» и эмблему завода «АТЭ».

Донецкая фабрика игрушек (г. Донецк, ул. Кирова, 90)

Пластмассовые ремейки фирмы «Политойс» выпускались с 1975 г., фирмы «Мебетойс» – с 1980 г. Есть обоснованные предположения, что «ДФИ» выпускала тот же ассортимент металлических ремейков, что и Киевский завод им. Ватутина.

A-6 Ланча Флавия. Первые выпуски имели цену 1 руб. 20 коп. (иногда стояла на днище), затем с 1984 г. модель подешевела на 10 коп.

A-11 Ланча Фувлия. У меня есть серьезные сомнения по поводу существования донецкой версии ремейка фирмы «Политойс». На фото в статье Олега Маликова представлен итальянский металлический прототип.

A-19 Mercedes 250CE. Первые выпус-

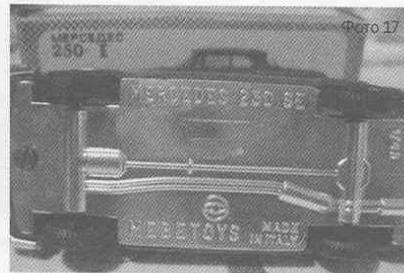


Фото 17.

ки ничем не отличались от итальянского прототипа, даже остались на дне надписи «Mebe toys» и «Made in Italy» (фото 17). Но донечки «Мерседес» уже были изготовлены из пластмассы, а не из металла, и имели хромированное днище на винте. Но вскоре надписи на днище изменили; а его само стали выпускать под цвет кузова.

A-22 Шевроле Корветт Рондин. Первые модели имели цену 1 руб. 40 коп. (иногда стояла на днище). С 1984 г. модель подешевела на 15 коп. Выпускается до настоящего времени (данные на март 2005 г.)

Рено 16. Модель никогда в металле не выпускалась. С самого начала производства изготавливалась только из пластмассы.

ГИА В.280. Модель никогда в металле не выпускалась. С самого начала производства изготавливалась только из пластмассы. Описанный в статье Олега Маликова металлический прототип, как я считаю, не может быть позиционирован как опытная или серийная заводская модель.

Автобианки Примула Купе. Модель никогда в металле не выпускалась. С самого начала производства изготавливалась только из пластмассы.

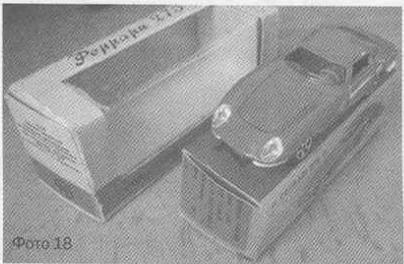


Фото 18.

Ferrari 275. Выпускалась в пластмассе на двух предприятиях: «ДФИ» и ПО «Электробытмаш» (Донецк). Первоначально отличия имелись только в коробках (фото 18). Позже донецкий вариант был упрощен – исчезли трубы глушителя и металлизация, а на днище появился знак «ДФИ». Аналогичные изменения претерпели и металлические варианты модели.

Форд Мустанг 2+2 Бертоне. Сначала непродолжительное время модель изготавливалась из пластмассы. В начале 1980-х гг., параллельно с Киевским заводом, «ДФИ» начала выпуск металлической модели «Мустанг», который был на 60 коп. дешевле киевского (мисткал!) аналога, несмотря на то что имел пластмассовый колпак.

A-45 Альфа Ромео Игуана (фото 19). Пластмассовый аналог киевского варианта модели, отличающийся только отсутствием металлизации и наличием знака

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

МОСКВА

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

«Модели железных дорог»
Варшавское шоссе, д. 9
«Детская ярмарка на Тульской»
2эт., Зеленая линия, пав. 26-67
Метро «Тульская» e-mail: rocomodel@mail.ru
modelizm@mtu-net.ru
«Магазин масштабных моделей»
ул. Профсоюзная д.83А
Метро «Беляево» www.modelmix.com
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
Магазин «Модель-Экспресс»
пер. Транспортный, д. 8
Метро «Литовский проспект»
www.modelhouse.com
ПОЧТОВАЯ РАССЫЛКА ПО РОССИИ:
Косянин О.В. 107392, Москва,
ул. Халтуринская, д. 12/1, кв. 59



Фото 19

«ДФИ» на днище модели. Выпущена небольшая партия (возможно, опытная).

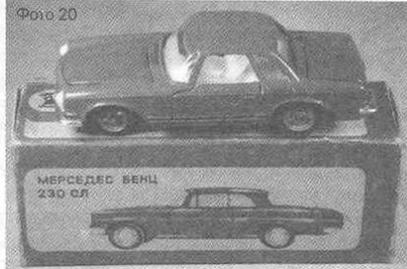


Фото 20

Mercedes-Бенц 230СЛ (фото 20). Практически полный аналог киевской модели, отличающийся только рулём и некрашеным днищем. Коробка по дизайну аналогична коробке от модели Мерседес 250СЕ, но только с ценой «3 руб. 50 коп.»

Электромеханический завод игрушек им. Ватутина (г. Киев, ул. Дыбенко, 59)

Первые ремейки завод начал изготавливать в 1978 г. Все модели имели отличительную особенность – хромированный руль. В 1982 г. ассортимент был значительно расширен. Производство остановилось приблизительно в 1994 г. Коробки – глухие цветные. В первое время выпуска коробки имели надпись «В/О Новозакарпат» и бумажные вкладыши с указанием артикула, цены и т.д.



Фото 21

A-27 Ferrari П.4. Первые модели конца 1970-х гг. имели хромированные «стёкла» передних фар (фото 21). Позже, после их замены прозрачными, цена изменилась с 3 руб. 85 коп. на 3 руб. 50 коп. Коробки первого выпуска были синего цвета, а не жёлтого, и имели другой дизайн. В последствии они менялись неоднократно.

A-29 Тойота 2000ГТ. Первые партии конца 1970-х гг. имели прозрачные «стёкла» передние фары; днище крепилось пластмассовой клеенной клеткой. С начала 1980-х гг. «стёкла» фар стали хромированными, отличными в единое целое с облицовкой радиатора, крепление днища методом завольцовки.

A-45 Альфа Ромео Игуана. Модель начали изготавливать в 1982 г. После 1984 г. модель выпускалась без хрома, что вызвало изменение цены с 3 руб. 85 коп. на 3 руб. 50 коп. Крепление днища всегда производилось методом завольцовки (шурупы и винты не использовались).



Фото 22

A-102 Форд Паинтера ДеТомасо. Модель выпускалась с 1982 г. в небольших количествах. После 1984 г. ремейк недолгое время выпускается без хрома (фото 22).

НСУ РО-80. В Киеве модель никогда не выпускали.

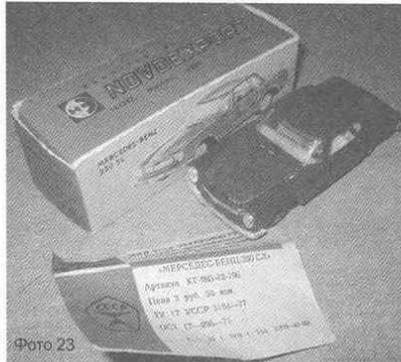


Фото 23

Mercedes-Бенц 230СЛ. Модели конца 1970-х гг. имели составные передние фары – хромированный ободок и прозрачное «стекло» (фото 23). С середины 1980-х гг. модель выпускалась без хрома. Кроме указанных в статье Олега Маликова коробка была ещё зелёная внутрисоюзная.

Фото 24



Ferrari 250GT Berlinetta (фото 24). В Киеве выпускалась с конца 1970-х гг. Имела хромированную фурнитуру и чёрное дно. Коробки: экспортная и внутрисоюзная красная. С 1984 г. производство было передано на «ЗТМК». На фото в статье Олега Маликова представлен запорожский вариант с экспортной коробкой.

Фиат-Суана 1500. Выпуск модели начал в 1979 г. Со второй половины 1980-х гг. выпускалась без хрома.

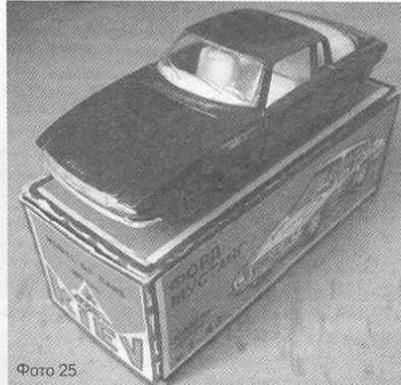


Фото 25

Форд Мустанг 2+2 Бертоне. Производство моделей началось в 1980-х гг., параллельно с началом изготовления моделей на «ДФИ». Упаковывались модели в оранжевую картонную коробку и стоили 5 руб. 00 коп. (модель была самым дорогим ремейком в 43-м масштабе) (фото 25). Экземпляры, изготовленные в конце 1980-х гг. не имели хромированной фурнитуры.

Титано-магниевый комбинат (г. Запорожье, Северное шоссе, ГСП-476)

Ferrari 250GT Berlinetta. Модель выпускалась с 1984 г. после передачи пресс-форм с Киевского завода. Первые модели были уже без хрома, но ещё с чёрным днищем. Впоследствии днище стало серебристым, а вскоре на него добавили свои надписи: цену и знак «ЗТМК». В постсоветское время модель выпускалась с «залитой» ценой на днище. Во 2-й половине 1980-х гг. модель экспортировалась в Европу. Экспортный вариант имел чёрный салон, днище окрашивали в цвет кузова, а фурнитуру – серебрянкой. Коробка



Фото 26

имела надписи на нескольких языках (фото 26). На фото в статье Олега Маликова изображён итальянский прототип.



НСУ РО-80. Производство было передано с московского завода «Кругозор». Первые модели имели на днище только её обозначение. Вскоре добавили эмблему «ЗТМК» в квадрате (фото 27). Спустя некоторое время надписи на дне изменили полностью и добавили цену. В разное время днище окрашивали либо под цвет кузова, либо в чёрный или серебристый цвета (как и бампера). Существовали экспортные партии с чёрным салоном и коробкой с надписями по-английски. В постсоветское время цена на днище исчезла.

Опытный завод металлической галантереи и сувениров (г. Ленинград, ул. Белы Куна, 32)

На ряду с обычными существовали и ремейки, имевшие салон чёрного цвета и окрашенные импортными эмальями. Эти экспортные модели упаковывались в коробки, название моделей на которых давалось латинскими буквами. В 1983–1984 гг. изменилась эмблема завода, что нашло своё отражение и на всех коробках.

Форд Консул Кортина. Выпуск модели прекращён в середине 1980-х гг.



Фото 28

Альфа-Ромео Джулия СС. Первые модели имели на дне старую эмблему «ЛС», которую в 1984 г. вследствие смены на коробке поменяли и на днище. В конце 1980-х гг. была выпущена достаточно большая экспортная партия, предназначенная для Голландии. Модели имели яркие цвета (красный, синий, серебристый и др.), чёрный салон и упаковывались в пёстрые картонные коробки с прозрачным «окошком» (фото 28). Также было изготовлено небольшое количество опытных ремейков, имевших целиком хромированный кузов. В 1993 г. производство полностью свернули.

Фиат 500. Ремейк выпущен небольшой промышленной партией в 1984 г. Производство остановлено по причине износа форм (ходят слухи, что сторел литьевой цех).

ПО «Мир» (г. Минск, ул. Опанского, 24А)
Форд Мустанг 302 Босс. Модель выпускалась с 1982 г. Первые модели имели вставные стёкла фары. В 1984 г. все иностранные надписи на днище удалили. Оста-



Фото 29

лась только цена (1 руб. 00 коп.) и эмблема предприятия. В начале 1990-х гг. убрали и их, а вскоре прекратили и выпуск моделей. Первые коробки были жёлтого цвета без рисунка модели (фото 29). В начале 1990-х гг. появилась новая синяя коробка с вырезанными окошками прямоугольной формы.

Альфа-Ромео 33.3. Выпускался только пластмассовый вариант модели. С течением времени с днища исчезли надписи на латинице, появилась цена и знак «МИРА». Ремейк выпускался в очень ограниченном количестве.

Завод «Теплоприбор» (?) (г. Челябинск, ул. 2-я Палецкая, 36)

Корвет-Астро 2. Выпуск с начала 1980-х. Первые модели имели полностью хромированный кузов (фото 30). Позже металлизировали только двигатель и салон, а в последние годы металлизация отсутствовала полностью.

ПО «Спутник» (г. Ленинград, ул. Крупской, 5Б)
Пежо 104 (фото 31). Ремейк модели фирмы «Бур-



Фото 30

го»(?) в масштабе 1:25. Изготавливалась из металла. Выпускалась модель с начала 1980-х гг.

Существовал ещё один интересный ремейк, производителя которого до сих пор мне установить не удалось – это Феррари Кам-Ам, которая фигурирует в статье Олега Маликова как модель производства Челябинского завода. Доказательств этому нет и даже наоборот – знак на днище модели не соответствует фирменной эмблеме «ЧМЗ». Этот ремейк выпускался с ценой на днище (2 р. 25 коп.) и без неё. Модель упаковывалась в коробку жёлтого цвета с рисунком автомобиля без малейшего намёка на завод-изготовитель.

Напоследок хотелось бы сказать несколько слов о якобы существующих вариантах ремейков, которые являются «очень редкими», но по стечению обстоятельств их никто никогда почему-то не видел. Нет никаких оснований верить слухам о том, что существовали модели: Альфа-Ромео П.33; Порше 910 (А-25); Роллс-Ройс Корниш; Фиат 1100Д; Феррари Дино и некоторые другие.

Эти ремейки-призраки, приведенные в статье Олега Маликова, конечно, не исчерпывают полный список всех мифов (например, Ягуар Е производства «Сихарули»). Однако не стоит наивно полагать



Фото 31

и верить в их существование, и уж тем более в их серийное производство. Иначе говоря, «нет того, наличие чего не доказано». Никаких документальных доказательств бытия этих ремейков не было предоставлено и в статье Олега Маликова. Поэтому мне хотелось бы предостеречь читателей от «поисков Атлантиды» – они, как известно, пока не дали никаких результатов.

В остальном же, будем надеяться, что две публикации, посвященные ремейкам, дадут новый толчок в развитии коллекционирования этих интересных и в некотором роде уникальных моделей, получивших вторую жизнь в стране развитого социализма.

Дорогие друзья! В редакцию поступает много вопросов по различным аспектам автомобильного транспорта. Сегодня на ваши вопросы отвечает Евгений Прочко.

Очень часто в своих статьях Е.И.Прочко упоминает о многоколёсном вездеходе ГАЗ-62Б, но как он выглядит и есть ли его фото непонятно. Вместе с тем в Интернете есть информация об автомобиле болотоходе, который Андрей Богомолов называет ГАЗ-62П, а Лев Шугуров «экспериментальный УАЗ» колёсной формулы 8х8 на базе ГАЗ-69. Вроде на фотографиях один и тот же автомобиль, но габаритные размеры ГАЗ-62 и ГАЗ-69 существенно различались. Так какой у него был индекс?

Автомобиль (скорее его макетный образец) ГАЗ-62Б с колёсной формулой 8х8 (кстати – не амфибия) создавался на ГАЗе с целью поиска схем трансмиссии, независимой подвески, нецентральных колёсных редукторов и герметичных тормозов для предполагавшегося в будущем вездехода 8х8. Это никак не мог быть «экспериментальный УАЗ колёсной формулы 8х8 на базе ГАЗ(УАЗ)-69...» (чего только Л.Шугуров не напишет по незнанию) хотя бы потому, что на УАЗе тогда не было конструкторских кадров и технологов, способных взяться за такую сложную машину, к тому же идущую не по их тематике, да ещё и тогда, когда только осваивался ГАЗ-69, на что были брошены все немногочисленные силы завода. ГАЗ-62Б был построен в одном экземпляре весной 1956 г. (ведущий конструктор В.Н.Кузовкин, участвовали конструкторы-агрегатчики Р.Г.Заворотный, И.В.Ирхин, Е.В.-Ольхов, Б.Н.Панкратов и др.).

Машина имела грузоподъёмность 1200 кг, её полная масса с грузом составляла 4167 кг. Колёсная база – 3450 мм, колея всех колёс – 1668 мм, клиренс – 425 мм. Поворот автомобиля – за счёт 4-х колёс передней тележки с базой 1200 мм. С двигателем ГАЗ-12 (94,5 л.с.) ГАЗ-62Б развивал максимальную скорость 80,2 км/ч. В главных передачах были



установлены кулачковые дифференциалы повышенного трения (тогда ими интенсивно занимались на ГАЗе). Были использованы некоторые агрегаты и узлы от 1-тонного автомобиля ГАЗ-62 образца 1952 г. (раздаточная коробка, герметичные тормоза, шины 10,00-16", ветровое стекло, элементы передних крыльев, капота и облицовки радиатора и др.). Шины имели регулируемое давление. Применённая на ГАЗ-62Б кинематическая схема трансмиссии (с одной раздаточной коробкой и проходными главными передачами 2-го и 3-го мостов с одинарными кони-

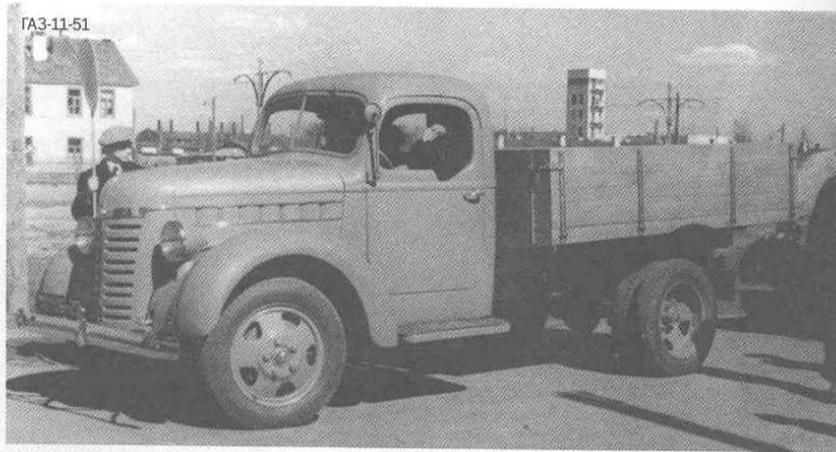
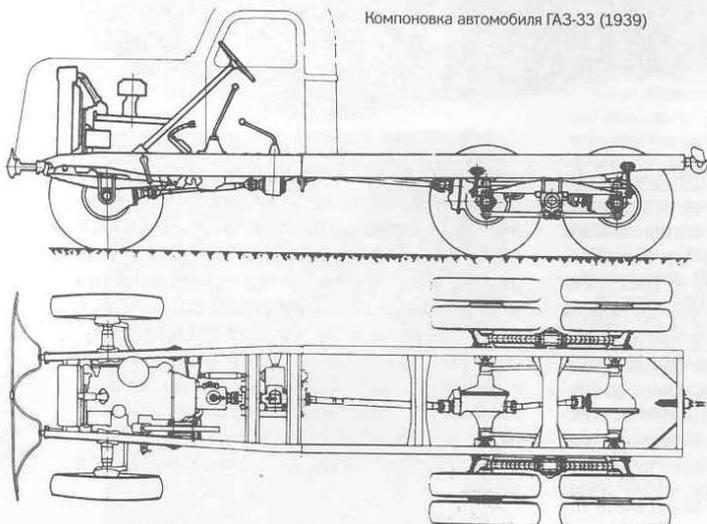
ческими парами) не оправдала себя и больше не использовалась. Позже были построены два плавающих варианта машины – ГАЗ-62П с водоизмещающим корпусом и приводом на винт, которые были спроектированы и изготовлены на сормовских заводах № 21 и № 112. Кстати, один экземпляр ГАЗ-62П чудом уцелел и оказался на «Мосфильме» (если его там уже не «добили»). После проведения испытаний ГАЗ-62Б на полигоне в Бронницах он там как невостребованный остался в их замечательном музее, вместе с которым и был ликвидирован в 1967 г.

Существуют ли фотографии довоенных полноприводных автомобилей ГАЗ-32, ГАЗ-33, ГАЗ-34, ГАЗ-62, ГАЗ-63, ГАЗ-11-51 и послевоенного ГАЗ-33 (не ЗИС-151)

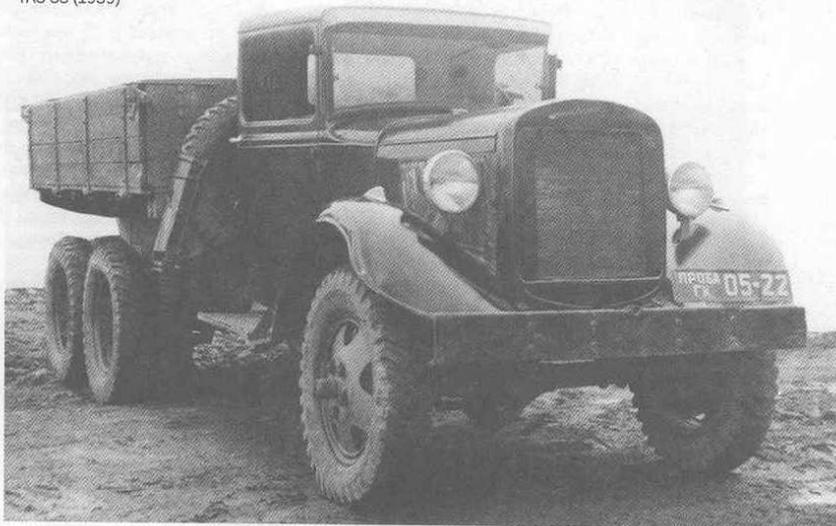
Фото довоенных автомобилей ГАЗ-11-51 (впоследствии просто ГАЗ-51), ГАЗ-62, ГАЗ-63, ГАЗ-33 сохранились. Автомобили были построены в 1939–1940 гг. и часть из них (ГАЗ-51, ГАЗ-63) поступила на подготовку производства, не завершённую из-за начала войны. Причём ГАЗ-62 был фактически короткобазным вариантом ГАЗ-63, но для своего освоения требовал новых лонжеронов рамы (укороченных). По этой причине подготовка его производства была отложена. К тому же он больше предполагался как шасси для среднего броневедомола ЛБ-62, который в перспективе должен был быть безрамным (с несущим корпусом). Сложнее дело обстояло с ГАЗ-33. Имея общий для всех новых грузовых автомобилей силовой агрегат Dodge B5 (будущий ГАЗ-11), машине с колёсной формулой бхб явно не хватало крутящего момента, что усугублялось недостаточным общим передаточным отношением трансмиссии на низших передачах. В результате максимальный динамический фактор был всего 0,544 (фактически по результатам испытаний – 0,436, на уровне обычной полуполуприцепной ГАЗ-ММ). К тому же вызвала сомнение возможность длительной и надёжной работы при повышенных нагрузках коробки передач ГАЗ-АА, раздаточной коробки и переднего ведущего моста, также общей для всех машин. Трёхосные ГАЗ-32 (длиннобазный) и ГАЗ-34 (короткобазный), максимально унифицированные (кроме лонжеронов рамы и платформы) с ГАЗ-33, скорее всего не были построены, т.к. не несли собой принципиально новых решений и не требовали немедленного изготовления для проверки их эксплуатационных свойств, а потом и вообще стало не до них.

«Послевоенного» ГАЗ-33 не было, а была машина с колёсной формулой бхб с тем же индексом (не в последний раз), построенная в 1944 г. (ведущий конструктор Н.Г. Шимановский) на основе ГАЗ-63 образца 1943 г. Фотографии её нет даже в архиве ГАЗа (по крайней мере не найдено), но судьба её была заранее предрешена – слабость (по выходному крутящему моменту и по долговечности) силового агрегата, не способного длительное время работать с полной нагрузкой, наличие перегруженной раздаточной коробки от ГАЗ-63 и проходных задних мостов с шестерённым «перебором» на среднем, низкий динамический фактор. По этой причине работы по ГАЗ-33 не имели продолжения и тема бхб была передана на ЗИС, создавший более подходящий силовой агрегат ЗИС-120 и явно (и правильно) симпатизировавший раздельному приводу задних мостов с использованием (сделанной с запасом) раздаточной коробки с обеими понижающими передачами (есть возможность манёвра).

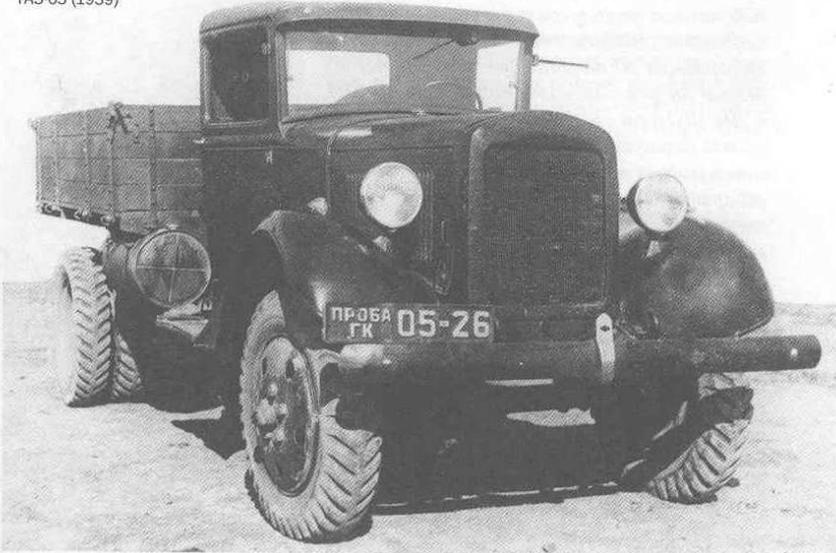
Компоновка автомобиля ГАЗ-33 (1939)



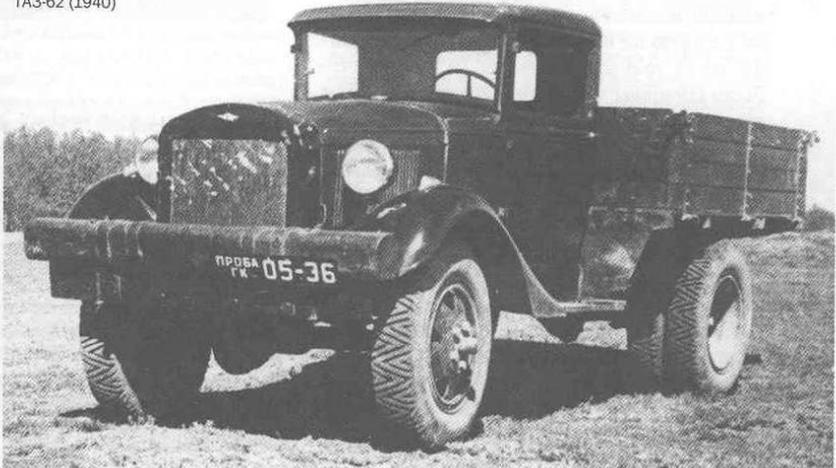
ГАЗ-33 (1939)



ГАЗ-63 (1939)



ГАЗ-62 (1940)



Во многих изданиях упоминается об экспериментальных автомобилях В.А.Грачёва: ЗИС-121, ЗИС-126, ЗИС-128, экспериментальных образцах № 1 (ЗИС-134), № 2 и № 3. Если о ЗИС-134 более-менее известно, нельзя ли узнать что-нибудь о его трёхосной и плавающей версиях? И как они действительно выглядели?

Трёхосные автомобили ЗИС-121-В, ЗИС-121-Г, ЗИС-126, ЗИС-128 создавались в 1952...1955 гг. в ОГК ЗИСа с целью проверки влияния на повышение проходимости и надёжности (у ЗИС-151 они были недопустимо низкими) самоблокирующихся дифференциалов, одинарных шин большого сечения с регулируемым внутренним давлением, одноколейной установкой колёс, более мощных двигателей, усиленных рам, высокобродности и др. В.А.Грачёв имел к ним отношение только как консультант по вопросам проходимости, будучи заместителем главного конструктора по новой и специальной технике (одновременно он занимался модернизацией ЗИС-152, созданием автобуса ЗИС-127, гидромеханической передачи ЗИС-155А и др.). После организации летом 1954 г. СКБ, главным конструктором и начальником которого стал В.А.Грачёв, сразу возникли вопросы влияния параметров шин, их размеров, формы, расположения по базе на проходимость автомобилей (опорную и профильную). Одновременно требовалось изучить влияние на проходимость на разных грунтах удельного давления шин, различных конструктивных решений по шасси и ходовой части, систем блокировки в приводах колёс, компоновки, развесовки автомобилей и др. Поэтому были заложены макетные образцы ЗИС-Э134 будущих вездеходов. На макете № 1 (вышел 17 августа 1955 г.) для проверки идей были собраны абсолютно все те новые конструктивные решения, известные в мировом автостроении, способствующие резкому повышению проходимости и подвижности автомобиля 8x8: более мощный (130 л.с.) двигатель, гидромеханическая передача (гидротрансформатор с коэффициентом трансформации примерно равным 4), большой силовой диапазон регулирования трансмиссии, самоблокирующиеся дифференциалы (не сразу), одноколейные шины большого сечения (14,00-18") с регулируемым внутренним давлением, индивидуальная подвеска мостов с гидроамортизаторами, гидроусилитель рулевого управления, предпусковой подогреватель и др.

Макет № 2 (вышел 9 апреля 1956 г.) был сделан плавающим, с использованием элементов водоизмещающего корпуса амфибии ЗИС-485. Впоследствии был установлен водомёт (от ПТ-76). Проверялась возможность движения бесподвесочной машины 8x8 (мосты жёстко были укреплены на раме). В какой-то степени это определялось ещё на макете № 1, где использовались очень жёсткие рессоры ЗИС-152В, практически не работавшие.

Макет № 3 (вышел 11 июля 1956 г.). Лёгкий снегоболотоход 6x6 (силовой агрегат, раздаточная коробка и мосты – от ГАЗ-63) на шинах 14,00-18" (с уширенными ободами) со сверхнизким внутренним давлением (от 0,1 до 0,4 кгс/см²). Межколёсные дифференциалы – типа No Spin (с обгонными муфтами). На этом макете хотели определить пределы проходимости по глубокому болоту и по снегу при очень низком удельном давлении на грунт. Выяснилось, что это не всегда даёт положительные результаты (например, на рыхлом снегу) и требуется продолжить изучения влияния, удельного давления и профиля шин на подвижность по различным грунтам. Этот вопрос оказался теоретически и практически более сложным, чем ожидалось, дающим далеко неоднозначные результаты, как на снегу с настом (машина ходила плохо), так и на грязи.

Был ещё построен (зимой 1956 г.) макет «0», созданный с целью определения влияния на проходимость автомобиля предельно низкого, насколько это возможно, удельного давления шин на опорную поверхность. Для этого перекомпоновали ЗИС-157 и перенесли силовой агрегат в его заднюю часть с тем, чтобы максимально разгрузить «передок» и соответственно, предельно снизить удельное давление на грунт хотя бы передних колёс. Была снижена и масса всего автомобиля – убрали всё лишнее. Результат при движении по снегу был отрицательным – машина не могла уверенно двигаться, ей не хватало сцепного веса (и соответственно тяги) на фоне повышенного «бульдозерного» сопротивления качению шин.

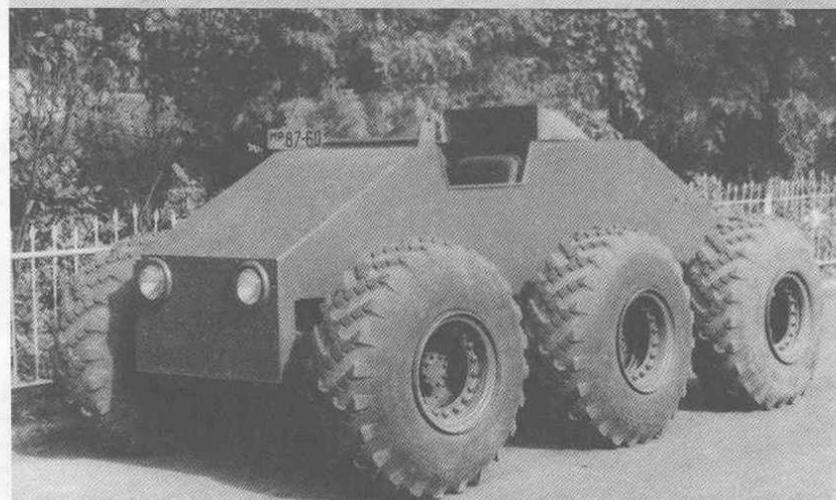
Автомобили ЗИС-134 трёхосных вариантов не имели. Они появились позже, начиная с 1960 г. (ЗИЛ-132, ЗИЛ-132А, ЗИЛ-132Р, ЗИЛ-132РС, ЗИЛ-132РМ, ЗИЛ-Э167) и уже в основном на базе плавающих ЗИЛ-135 и ЗИЛ-135Б колёсной формулы 8x8 (с бортовой схемой трансмиссии), с одним двигателем (на ЗИЛ-Э167 – два) и межбортовым дифференциалом. Из них плавающим был только ЗИЛ-132А (1969 г.).



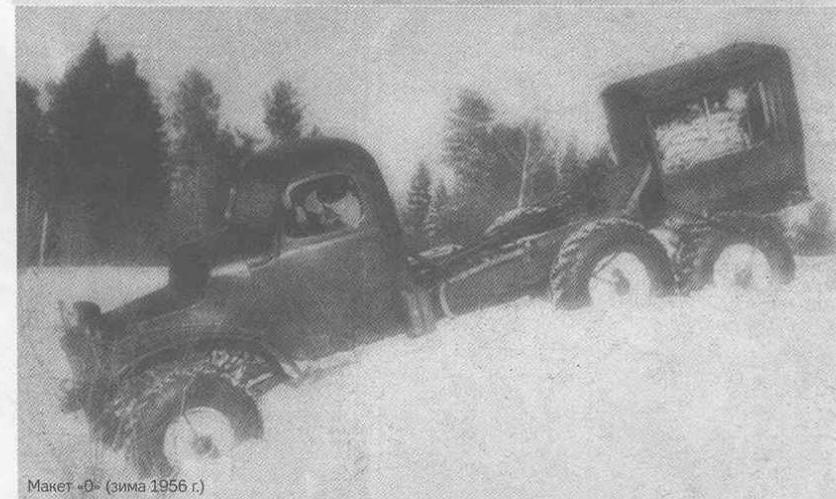
Макет № 1 (17 августа 1955 г.)



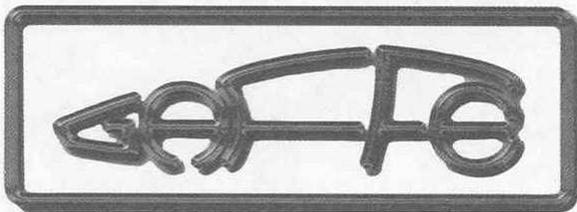
Макет № 2 (9 апреля 1956 г.)



Макет № 3 (11 июля 1956 г.)



Макет «0» (зима 1956 г.)



Фирма Gaffe была создана в октябре 1982 г. После того, как были изготовлены некоторые прототипы моделей (мастер-модели) для фирмы AMR и некоторые другие сложные модели для различных клиентов, фирма посвятила свою дальнейшую деятельность производству моделей автомобилей и грузовиков, состоявшихся в знаменитой гонке Dakar Rally. Компания в настоящее время изготавливает более чем 150 KIT'ов для коллекционеров. Её модели можно приобрести во многих хорошо известных модельных магазинах, Интернет-магазинах, в том числе и в России. Фирма также занимается изготовлением ограниченным тиражом (от 10 до 100 экз.) специальных моделей для коллекционеров.

Модели, которые вы видите на фотографиях являются моделями ручной работы (handcrafted models), выпущенными в ограниченном количестве (от 30 до 150 экз.) и имеют небольшие детали, изготовленные из смолы, белого металла или фототравлением.

Логотипы и торговые марки, отображаемые на моделях, не являются рекламой этих продуктов — они воспроизведены, для отражения исторической достоверности гонки, в которой каждый из этих автомобилей или грузовиков принимал участие.

Список моделей:



2001 Mitsubishi Pajero T2 Dakar 2000 Fontenay



2002 Mitsubishi Pajero T2 Dakar 2000 Kleinschmidt
2003 Mitsubishi Pajero T2 Dakar 2000 Shinozuka
2004 Mitsubishi Pajero Evo T2 Dakar 2000 Prieto
2005 Mercedes 2635 Dakar 2000 «Team» Groine
2101 Mercedes 1936 Dakar 1986 «Tic Tac» Groine
2102 Mitsubishi Pajero T2 Dakar Winner 2001 Kleinschmidt
2103 Mitsubishi Pajero T2 Dakar 2001 Masuoka
2104 Mitsubishi Pajero T2 Dakar 2001 Fontenay
2105 Mercedes 1936 Dakar 1983 «Pioneer» Groine
2106 Mitsubishi Pajero T2 Dakar 2001 Shinozuka
2107 Nissan Patrol T1 Paris-Dakar 1998 «Giletti»



26

- 2108 Nissan Patrol T3 Granada-Dakar 1999 «Giletti»
- 2201 Toyota LJ90 Roues Tecnomag Dakar 2001 without decals
- 2202 Toyota LJ90 Lease Plan 2001 Type 1 front bumper without decals
- 2203 Toyota LJ90 Lease Plan 2001 Type 2 front bumper without decals
- 2204 Toyota LJ95 Lease Plan 2001 without decals
- 2205 Mitsubishi Pajero T2 Dakar Winner 2002 Masuoka
- 2206 Mitsubishi Pajero T2 Dakar 2002 J.P.Fontenay
- 2207 Mitsubishi Pajero Diesel T2 Dakar 2002 «Giletti»
- 2208 Mitsubishi Pick-up Paris-Dakar 2001 «Strakar Argos»
- 2301 Toyota 90 Dakar 2000 «Total Adecco»
- 2302 Toyota HDJ80 T1 without decals
- 2401 Toyota HDJ100 T1 without decals
- 2402 Toyota RAV4 proto T3 AD Sport Dakar 2004
- 2403 Toyota KZJ95 T1 Type 2 front bumper without decals



2404 Studebaker 8x8 Paris-Dakar 1982 «Seiko»
2405 Range Rover Paris-Dakar 1982 «Seiko»
2406 Transit Isuzu Paris-Dakar 1998
2501 Toyota LJ73 Works Paris-Dakar 1988
2502 Mitsubishi Pajero T3 Dakar 2004 Housieaux



2503 Mitsubishi Pajero T3 Dakar 2004 Al Hatiany



2504 Toyota HDJ80 T3 Dakar 2001 «Adecco»
2505 Toyota HDJ80 T1 Dakar 2001 «Bostik»
2506 Mitsubishi Pajero Dakar 2003 A.Mayer



2507 Nissan Patrol Dakar 1997 «Pirelli Scorpion»
2508 Nissan Patrol GR LWB FPPE Scorpion-Dakar 2001



2509 Jeep CJ7 Paris-Dakar 1985 Renault Diac
2601 Nissan Patrol GR LWB Granada-Dakar 1999 De Mevius

Материалы и фотографии для статьи любезно предоставлены Philippe Le Prevost, владельцем фирмы Gaffe www.gaffe.fr

2602 Mitsubishi Pajero Paris-Dakar 1989 G.Dupart



8402 Lada Niva Paris-Dakar 1984 «VSD Pastis 51»
8404 Range Rover ETT LWB (without decals)
8502 Range Rover Paris-Dakar 1984 «Malardeau»
8503 Renault Espace 2000TSE 1984



8603 Range Rover Paris-Dakar 1986 Plein Pot
8606 Range Rover «Total» Atlas 1985 et Paris Dakar 1986
8608 Mercedes 280G Lwb (without decals)
8609 Renault R21 Nevada 1986
8701 Range Rover Paris-Dakar 1987 «Plein Pot VSD»
8702 Range Rover Paris-Dakar 1987 P.Tambay
8703 Renault R21TSE 1987
8704 Range Rover ETT Paris-Dakar 1987 «Camel Espagne»



8801 Mercedes Unimog U1300L Tilt top
8802 Range Rover Paris-Dakar 1988 «Elf Lescot»
8803 Range Rover Paris-Dakar 1988 «Telefunken»
8805 Renault R21 Turbo 1988
8806 Range Rover Paris-Dakar 1988 «Gould»
8807 Renault Espace Type 2 1988
8808 Proto Rover Paris-Dakar 1988 «Camel»
8809 Lada Niva Paris-Dakar 1987 Jacky Ickx
8904 Proto Rover Paris-Dakar 1989 «Sojasun» P.Zaniroli



8905 Espace Paris-Dakar 1989 «Blue Valley» Mokricki
8906 Range Rover ETTT Paris-Dakar 1988 «Camel»
8907 Range Rover 2-doors 1979
8908 Range Rover 2-doors Injection 1988
8909 Coffret 2 Protos Rover Half'up Clients Paris-Dakar 1989
9001 Lada Samara T3 Paris-Dakar 1990 «Poch»
9002 Proto Rover Paris-Dakar 1990 «Camel»
9003 Proto Rover DB Paris-Dakar 1990 H.Pescarolo
9004 Range Rover 4-doors 1988
9005 Range Rover Paris-Dakar 1990 «Camel Reggiani»
9006 Lada Samara T3 Pharaos Rally Winner 1990
9101 Range Rover Paris-Dakar 1983 «33 Export»
9102 Range Rover Paris-Dakar 1983 «VSD Kappa»
9103 Lada Samara T3 Paris-Dakar 1991 «Poch»
9107 Pegaso 7223 Turbo Paris-Dakar 1988 «Proto Camel»

Окончание на 3 стр. обложки

MERCEDES

CT018

Mercedes 220SE taxi Barcelona Vitesse TB11
Mercedes 220SE taxi Cairo Vitesse CT010
Mercedes 220SE taxi Copenhagen Vitesse T015
Mercedes 220SE taxi Madrid Vitesse T411
Mercedes 220SE taxi Madrid Vitesse VCC076
Mercedes 220SE taxi Madrid Vitesse VCC077
Mercedes 220SE taxi Singapore Vitesse 99002



Mercedes 230 (W153) 4-door sedan 1938 black built Funderl Modelas FM001-0
Mercedes 230 (W153) 4-door sedan 1938 not painted kit Funderl Models FM001-0



Mercedes 230 (W153) 4-door sedan 1938 white built Funderl Modelas 001-2
Mercedes 230 breaks Police 1975-1985 Minichamps 430032290
Mercedes 230 breaks Police 1980-1985 Minichamps 430032291



Mercedes 230 roadster 1937 black Tin Wizard M43049-1
Mercedes 230 roadster 1937 not painted kit Tin Wizard M43049-0



Mercedes 230 roadster 1937 red Tin Wizard M43049-2
Mercedes 230/250/280SL 1963 SMTS CL170



Mercedes 230C (W123) 1977 silver Minichamps 430032225
Mercedes 230C (W123) 1977 "turquoise" Minichamps 430032226



Mercedes 230C (W123) 1976 light green Minichamps 430032214
Mercedes 230CSE coupe 1991 green Minichamps M3403



Mercedes 240D long wheel base 1974 silver IVO models CLC034
Mercedes 250 taxi crane Merklin Scale RAK 143



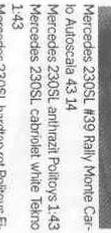
Mercedes 250SE Donkervoort Fahrbahn with beige interior Minichamps 430032206



Mercedes 250T ambulance Holland Miniro 568H
Mercedes 260D sedan 1937 black Somerville Models 102
Mercedes 260D sedan 1937 dark blue Somerville Models 102
Mercedes 260D sedan 1937 grey Somerville Models 102
Mercedes 2635 Dakar 2000 "Panamerica" kit Galle GAF2005K



Mercedes 2635AK Paris-Dakar 1991 Assistance Citroen Camel kit Galle GAF9809K
Mercedes 2644 3-axe hippo white 143 NZ6 315/40



Mercedes 2644 3-axe hippo yellow 143 NZ6 315/40
Mercedes 280 and Noren M0000046
Mercedes 280C (W123) Varni 0455
Mercedes 280C (W123) Varni 0455
Mercedes 280C #142 Dakar 1983 "Texas" kit Mini Racing 079H
Mercedes 280C #194 Dakar 1985 "Falcon" kit Mini Racing 192R
Mercedes 280G chassis long sun deck kit Galle GAF9808K
Mercedes 280G LWB 1980 blue Auro Art AAR56111
Mercedes 280G LWB 1980 blue Auro Art AAR56114
Mercedes 280G Paris-Dakar 1982 "Gulf" kit Galle GAF9805K
Mercedes 280G Paris-Dakar 1982 "Provence" kit Galle GAF9801X



Mercedes 280SL handtop of Pajazzo's Ferrari 143
Mercedes 280SL handtop red/black Renault 143
Mercedes 280SL cabriolet opens brain Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet opens red Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet with canvas Caratama 251D-001
Mercedes 280SL coupe 1968 Shyu
Mercedes 280SL coupe 1968 Shyu
Mercedes 280SL coupe 1968-1971 gold Minichamps 430032250
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 red Minichamps 430032252
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 white Minichamps 430032251
Mercedes 280SL Pagode handtop Provence Modelage P00532
Mercedes 280SL softtop 1968-1971 red



Mercedes 280G Paris-Dakar 1982 "Falcon" kit Galle GAF9713K
Mercedes 280G Paris-Dakar 1982 pick up "Hemmerle" kit Galle 9802K
Mercedes 280G SWB 1980 blue Auro Art 05101
Mercedes 280G SWB 1980 blue Auro Art 05104
Mercedes 280GSE #220 221 Dakar 1994 "Midas" Mini Racing 090R
Mercedes 280GSE #43 Dakar 1993 "Proamer" Mini Racing 309
Mercedes 280GSE triad long Paris-Dakar 1983 3-veersors kit Galle 9808K
Mercedes 280SE 3.5 cabriolet dark olive Falier FL4331
Mercedes 280SE 3.5 cabriolet silver met. Falier FL4333
Mercedes 280SE 3.5 cabriolet softtop red (lin) Falier FL4332
Mercedes 280SE 3.5 cabriolet yellow Falier FL4330
Mercedes 280SE 3.5 coupe beige grey Falier FL4336



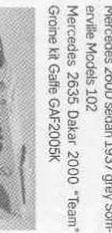
Mercedes 280SE 3.5 cabriolet silver met. Falier FL4333
Mercedes 280SE 3.5 cabriolet softtop red (lin) Falier FL4332
Mercedes 280SE 3.5 cabriolet yellow Falier FL4330
Mercedes 280SE 3.5 coupe beige grey Falier FL4336



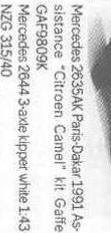
Mercedes 280SE 3.5 coupe beige grey Falier FL4336
Mercedes 280SE 3.5 coupe elfenbein Falier FL4335
Mercedes 280SE blue met Pilsell 143
Mercedes 280SL 1968 New-Ray 4841L
Mercedes 280SL cabriolet 1968-1971 dark blue Minichamps 430032231
Mercedes 280SL cabriolet 1968-1971 light blue Minichamps 430032234
Mercedes 280SL cabriolet 1968-1971 silver Minichamps 430032230
Mercedes 280SL cabriolet handtop blue Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet handtop white Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet hand top with canvas III Caratama 715G-003



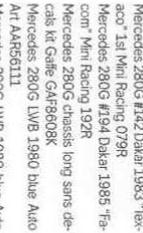
Mercedes 280SL cabriolet handtop blue Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet handtop white Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet hand top with canvas III Caratama 715G-003



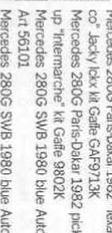
Mercedes 280SL cabriolet opens beige Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet opens brain Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet opens red Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet with canvas III Caratama 715G-001
Mercedes 280SL coupe 1968 Shyu
Mercedes 280SL coupe 1968-1971 gold Minichamps 430032250
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 red Minichamps 430032252
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 white Minichamps 430032251
Mercedes 280SL Pagode handtop Provence Modelage P00532
Mercedes 280SL softtop 1968-1971 red



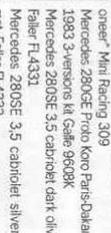
Mercedes 280SL cabriolet opens beige Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet opens brain Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet opens red Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet with canvas III Caratama 715G-001
Mercedes 280SL coupe 1968 Shyu
Mercedes 280SL coupe 1968-1971 gold Minichamps 430032250
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 red Minichamps 430032252
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 white Minichamps 430032251
Mercedes 280SL Pagode handtop Provence Modelage P00532
Mercedes 280SL softtop 1968-1971 red



Mercedes 280SL cabriolet opens beige Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet opens brain Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet opens red Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet with canvas III Caratama 715G-001
Mercedes 280SL coupe 1968 Shyu
Mercedes 280SL coupe 1968-1971 gold Minichamps 430032250
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 red Minichamps 430032252
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 white Minichamps 430032251
Mercedes 280SL Pagode handtop Provence Modelage P00532
Mercedes 280SL softtop 1968-1971 red



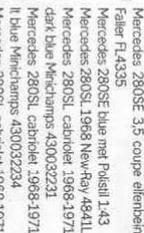
Mercedes 280SL cabriolet opens beige Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet opens brain Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet opens red Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet with canvas III Caratama 715G-001
Mercedes 280SL coupe 1968 Shyu
Mercedes 280SL coupe 1968-1971 gold Minichamps 430032250
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 red Minichamps 430032252
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 white Minichamps 430032251
Mercedes 280SL Pagode handtop Provence Modelage P00532
Mercedes 280SL softtop 1968-1971 red



Mercedes 280SL cabriolet opens beige Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet opens brain Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet opens red Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet with canvas III Caratama 715G-001
Mercedes 280SL coupe 1968 Shyu
Mercedes 280SL coupe 1968-1971 gold Minichamps 430032250
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 red Minichamps 430032252
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 white Minichamps 430032251
Mercedes 280SL Pagode handtop Provence Modelage P00532
Mercedes 280SL softtop 1968-1971 red



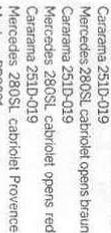
Mercedes 280SL cabriolet opens beige Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet opens brain Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet opens red Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet with canvas III Caratama 715G-001
Mercedes 280SL coupe 1968 Shyu
Mercedes 280SL coupe 1968-1971 gold Minichamps 430032250
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 red Minichamps 430032252
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 white Minichamps 430032251
Mercedes 280SL Pagode handtop Provence Modelage P00532
Mercedes 280SL softtop 1968-1971 red



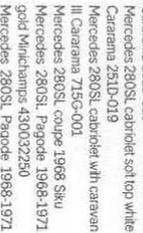
Mercedes 280SL cabriolet opens beige Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet opens brain Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet opens red Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet with canvas III Caratama 715G-001
Mercedes 280SL coupe 1968 Shyu
Mercedes 280SL coupe 1968-1971 gold Minichamps 430032250
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 red Minichamps 430032252
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 white Minichamps 430032251
Mercedes 280SL Pagode handtop Provence Modelage P00532
Mercedes 280SL softtop 1968-1971 red



Mercedes 280SL cabriolet opens beige Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet opens brain Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet opens red Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet with canvas III Caratama 715G-001
Mercedes 280SL coupe 1968 Shyu
Mercedes 280SL coupe 1968-1971 gold Minichamps 430032250
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 red Minichamps 430032252
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 white Minichamps 430032251
Mercedes 280SL Pagode handtop Provence Modelage P00532
Mercedes 280SL softtop 1968-1971 red



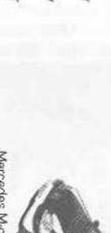
Mercedes 280SL cabriolet opens beige Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet opens brain Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet opens red Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet with canvas III Caratama 715G-001
Mercedes 280SL coupe 1968 Shyu
Mercedes 280SL coupe 1968-1971 gold Minichamps 430032250
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 red Minichamps 430032252
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 white Minichamps 430032251
Mercedes 280SL Pagode handtop Provence Modelage P00532
Mercedes 280SL softtop 1968-1971 red



Mercedes 280SL cabriolet opens beige Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet opens brain Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet opens red Caratama 251D-019
Mercedes 280SL cabriolet with canvas III Caratama 715G-001
Mercedes 280SL coupe 1968 Shyu
Mercedes 280SL coupe 1968-1971 gold Minichamps 430032250
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 red Minichamps 430032252
Mercedes 280SL Pagode 1968-1971 white Minichamps 430032251
Mercedes 280SL Pagode handtop Provence Modelage P00532
Mercedes 280SL softtop 1968-1971 red



Mercedes M-class Nolatzi Caratama 370-006
Mercedes M-class Police France Caratama 4-51370X
Mercedes M-class Police Belgium Caratama 4-51380X
Mercedes M-class Police CH Caratama 370-014
Mercedes M-class Pompiers France Caratama 4-51360X
Mercedes M-class red Caratama 4-50060P



Mercedes M-class Nolatzi Caratama 4-51390X
Mercedes M-class Police France Caratama 4-51370X
Mercedes M-class Police Belgium Caratama 4-51380X
Mercedes M-class Police CH Caratama 370-014
Mercedes M-class Pompiers France Caratama 4-51360X
Mercedes M-class red Caratama 4-50060P



Mercedes M-class Nolatzi Caratama 4-51390X
Mercedes M-class Police France Caratama 4-51370X
Mercedes M-class Police Belgium Caratama 4-51380X
Mercedes M-class Police CH Caratama 370-014
Mercedes M-class Pompiers France Caratama 4-51360X
Mercedes M-class red Caratama 4-50060P



Mercedes M-class Nolatzi Caratama 4-51390X
Mercedes M-class Police France Caratama 4-51370X
Mercedes M-class Police Belgium Caratama 4-51380X
Mercedes M-class Police CH Caratama 370-014
Mercedes M-class Pompiers France Caratama 4-51360X
Mercedes M-class red Caratama 4-50060P



Mercedes M-class Nolatzi Caratama 4-51390X
Mercedes M-class Police France Caratama 4-51370X
Mercedes M-class Police Belgium Caratama 4-51380X
Mercedes M-class Police CH Caratama 370-014
Mercedes M-class Pompiers France Caratama 4-51360X
Mercedes M-class red Caratama 4-50060P



Mercedes M-class Nolatzi Caratama 4-51390X
Mercedes M-class Police France Caratama 4-51370X
Mercedes M-class Police Belgium Caratama 4-51380X
Mercedes M-class Police CH Caratama 370-014
Mercedes M-class Pompiers France Caratama 4-51360X
Mercedes M-class red Caratama 4-50060P



Mercedes M-class Nolatzi Caratama 4-51390X
Mercedes M-class Police France Caratama 4-51370X
Mercedes M-class Police Belgium Caratama 4-51380X
Mercedes M-class Police CH Caratama 370-014
Mercedes M-class Pompiers France Caratama 4-51360X
Mercedes M-class red Caratama 4-50060P



Mercedes M-class Nolatzi Caratama 4-51390X
Mercedes M-class Police France Caratama 4-51370X
Mercedes M-class Police Belgium Caratama 4-51380X
Mercedes M-class Police CH Caratama 370-014
Mercedes M-class Pompiers France Caratama 4-51360X
Mercedes M-class red Caratama 4-50060P



Mercedes M-class Nolatzi Caratama 4-51390X
Mercedes M-class Police France Caratama 4-51370X
Mercedes M-class Police Belgium Caratama 4-51380X
Mercedes M-class Police CH Caratama 370-014
Mercedes M-class Pompiers France Caratama 4-51360X
Mercedes M-class red Caratama 4-50060P



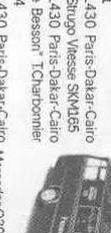
Mercedes M-class Nolatzi Caratama 4-51390X
Mercedes M-class Police France Caratama 4-51370X
Mercedes M-class Police Belgium Caratama 4-51380X
Mercedes M-class Police CH Caratama 370-014
Mercedes M-class Pompiers France Caratama 4-51360X
Mercedes M-class red Caratama 4-50060P



Mercedes M-class Nolatzi Caratama 4-51390X
Mercedes M-class Police France Caratama 4-51370X
Mercedes M-class Police Belgium Caratama 4-51380X
Mercedes M-class Police CH Caratama 370-014
Mercedes M-class Pompiers France Caratama 4-51360X
Mercedes M-class red Caratama 4-50060P



Mercedes M-class Nolatzi Caratama 4-51390X
Mercedes M-class Police France Caratama 4-51370X
Mercedes M-class Police Belgium Caratama 4-51380X
Mercedes M-class Police CH Caratama 370-014
Mercedes M-class Pompiers France Caratama 4-51360X
Mercedes M-class red Caratama 4-50060P



Mercedes M-class Nolatzi Caratama 4-51390X
Mercedes M-class Police France Caratama 4-51370X
Mercedes M-class Police Belgium Caratama 4-51380X
Mercedes M-class Police CH Caratama 370-014
Mercedes M-class Pompiers France Caratama 4-51360X
Mercedes M-class red Caratama 4-50060P



Mercedes M-class Nolatzi Caratama 4-51390X
Mercedes M-class Police France Caratama 4-51370X
Mercedes M-class Police Belgium Caratama 4-51380X
Mercedes M-class Police CH Caratama 370-014
Mercedes M-class Pompiers France Caratama 4-51360X
Mercedes M-class red Caratama 4-50060P

MERCEDES



Mercedes O319 bus long class Vector-Models V6-62
Mercedes O319 bus Peltzer with Latschinger Schuco 02816



Mercedes O319 bus long class Vector-Models V6-62
Mercedes O319 bus Peltzer with Latschinger Schuco 02816



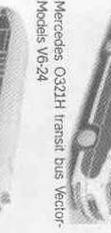
Mercedes O319 bus long class Vector-Models V6-62
Mercedes O319 bus Peltzer with Latschinger Schuco 02816



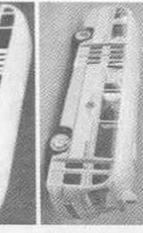
Mercedes O319 bus long class Vector-Models V6-62
Mercedes O319 bus Peltzer with Latschinger Schuco 02816



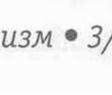
Mercedes O319 bus long class Vector-Models V6-62
Mercedes O319 bus Peltzer with Latschinger Schuco 02816



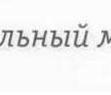
Mercedes O319 bus long class Vector-Models V6-62
Mercedes O319 bus Peltzer with Latschinger Schuco 02816



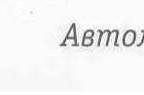
Mercedes O319 bus long class Vector-Models V6-62
Mercedes O319 bus Peltzer with Latschinger Schuco 02816



Mercedes O319 bus long class Vector-Models V6-62
Mercedes O319 bus Peltzer with Latschinger Schuco 02816



Mercedes O319 bus long class Vector-Models V6-62
Mercedes O319 bus Peltzer with Latschinger Schuco 02816



Mercedes O319 bus long class Vector-Models V6-62
Mercedes O319 bus Peltzer with Latschinger Schuco 02816



Mercedes O319 bus long class Vector-Models V6-62
Mercedes O319 bus Peltzer with Latschinger Schuco 02816



Mercedes O319 bus long class Vector-Models V6-62
Mercedes O319 bus Peltzer with Latschinger Schuco 02816



Mercedes O319 bus long class Vector-Models V6-62
Mercedes O319 bus Peltzer with Latschinger Schuco 02816



Mercedes O319 bus long class Vector-Models V6-62
Mercedes O319 bus Peltzer with Latschinger Schuco 02816



КОМПАКТ-ДИСК

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

Содержание:

1. Полноцветная версия журналов «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2000–2005 гг.
2. Обновлённые и дополненные слайд-шоу (каталоги) моделей: АГАТ/Тантал; ЭЛЕКОН; Компаньон/Компаньон-Модель; ЛОМО/ЛОМО-АВМ/Двигатель; МиниКлассик; Лаборатория минимodelей; Voltchanecky; Minichamps; Norev; MV Models (1:48); Пожарные автомобили отечественных изготовителей и др.

3. Adobe Acrobat Reader (программа для просмотра PDF-файлов).

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

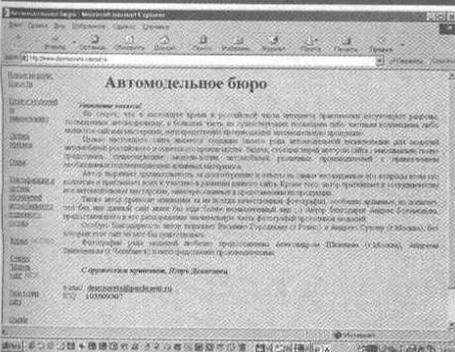
Стоимость диска с пересылкой по России 315 руб. (стоимость пересылки за границу оговаривается в каждом отдельном случае). Деньги за диск необходимо перевести по адресу: 129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу. В поле «Для письма» необходимо указать количество дисков и разборчиво обратный адрес.



МБК представляет

модель собственного изготовления Studebaker US6

Представитель на Украине: 69006, г. Запорожье, Северное шоссе 5/1, Никифоров Владимир, тел. (0612) 12-08-96
 Представители в России: 193231, г. Санкт-Петербург, а/я 12, Демура А.К. Москва, торгово-деловой центр «Останкино», зал. «В», пав. 3 м-н «Мир автомобилей» (метро «ВДНХ») Представитель в США: Антонюв Александр, e-mail: alex@siber.org www.russianscalemodels.com



Информация об отечественных моделях, история автотранспорта

www.denisovets.narod.ru

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

- НОВОСТИ МОДЕЛЬНОГО РЫНКА
- СТАТЬИ О МОДЕЛЯХ
- ТОРГОВЫЙ РЯД
- ТЕСТЫ СРАВНЕНИЯ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ
- КАТАЛОГИ МЕХАНИЧЕСКИХ И ФОРМ



ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ О МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЯХ АВТОМОБИЛЕЙ
WWW.AUTOMODEL.RU



Издаётся в России с 1993 г.

ИНФОРМАЦИОННЫЙ АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

Подписка через редакцию: 2 полугодие 2006 (1-6) - 540 руб.

Оплата почтовым переводом: РОССИЯ 140100, Московская обл.,

г. Раменское, а/я 38, Ивониной Ирине Александровне

www.lokotrans.info e-mail: lokotrans@telecont.ru

ПАНТОГРАФ

ЖУРНАЛ О ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Все новости, статьи и фотографии из мира городского общественного транспорта в одном журнале!

Открыта подписка: на второе полугодие 2006 года, 3 номера; на 2006 год, 6 номеров!

Почтовый или электронный перевод (для России) в размере 165 рублей (на 2-е полугодие) или 330 рублей (на 2006 год)

направляйте по адресу:

300012, г. Тула, ул. Николая Руднева, д. 25/13, кв. 5
 Денисову Денису Николаевичу или пишите на e-mail pant@klx.tula.ru

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

БЕСПЛАТНО публикуются **ВСЕ** объявления, присланные на бланке, помещённом в журнале (или его исерокопии).

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

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

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несёт.

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

• Предлагаю модели отечественных изготовителей (Компаньон-моделс, Промтрактор и др.). И.Ю.Любимов, 129110, Москва, а/я 15

• Продаю модели ручного изготовления ГАЗ-М20 «Победа» и её модификации в М 1:43. Евгений. 350062, г. Краснодар, ул. Гагарина, д. 57,

кв. 35, Тел. 8-918-434-43-26 (с 19.00 до 22.00)

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

• Модели грузовиков ручного изготовления в М1:43. Более 30 наименований. Каталог и фото в САК. Керн Н.Д. 350007, г. Краснодар, ул. Захарова, 23, а/я 6025

• Справочная информация по моделям – тел. (095)680-15-61

• Продаю модель УАЗ-3159 (длиннобазный). Кондратьев Ю.А. 644030, г. Омск, а/я 6333

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

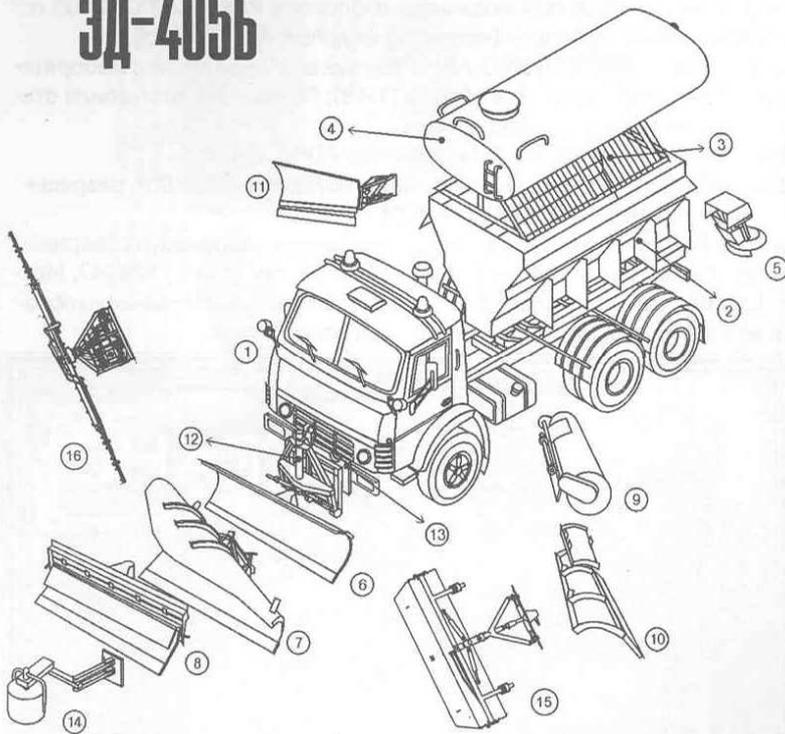
(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

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

МОДЕЛИСТАМ НА ЗАМЕТКУ

ЗД-405В



НАИМЕНОВАНИЕ

- 1 Базовое шасси - КамАЗ 53229
- 2 Кузов
- 3 Решетка
- 4 Оборудование поливочное
- 5 Механизм разбрасывающий
- 6 Отвал с резиновым лемехом
- 7 Скоростной отвал
- 8 Комбинированный отвал
- 9 Оборудование щеточное
- 10 Грейдерный нож
- 11 Боковой отвал
- 12 Подвеска
- 13 Плита монтажная
- 14 Щетка для мойки ограждений
- 15 Передняя подметальная щетка
- 16 Высоконапорная мойка

ХАРАКТЕРИСТИКИ

- Мощность 240
Грузоподъемность 17 т
Объем кузова 8 м³
- Объем цистерны 9,3-11 м³
Обрабатываемая полоса 4,0-8 м³
Обрабатываемая полоса 2,47-3,0 м
Обрабатываемая полоса 2,6 м
Обрабатываемая полоса 2,47-3,0 м
Обрабатываемая полоса 2,34 м
Обрабатываемая полоса 2,9 м
Обрабатываемая полоса 1,85 м
- Диаметр щетки 1000 мм
Обрабатываемая полоса 2,4-2,7 м
Обрабатываемая полоса до 3,5 м



ЗД-405В



НАИМЕНОВАНИЕ

1. Базовый автомобиль - КамАЗ 53229
2. Кузов солераспределителя
3. Решетка
4. Оборудование поливочное
5. Разбрасывающее устройство
6. Отвал передний поворотный с резиновыми ножами
7. Оборудование плужное скоростное
8. Отвал комбинированный
9. Оборудование щеточное
10. Отвал средний
11. Отвал боковой
12. Подвеска
13. Плита монтажная
14. Оборудование для мойки жестких барьерных ограждений
15. Агрегат фронтально-моющий
16. Распределитель жидких хлоридов
17. Щетка фронтальная

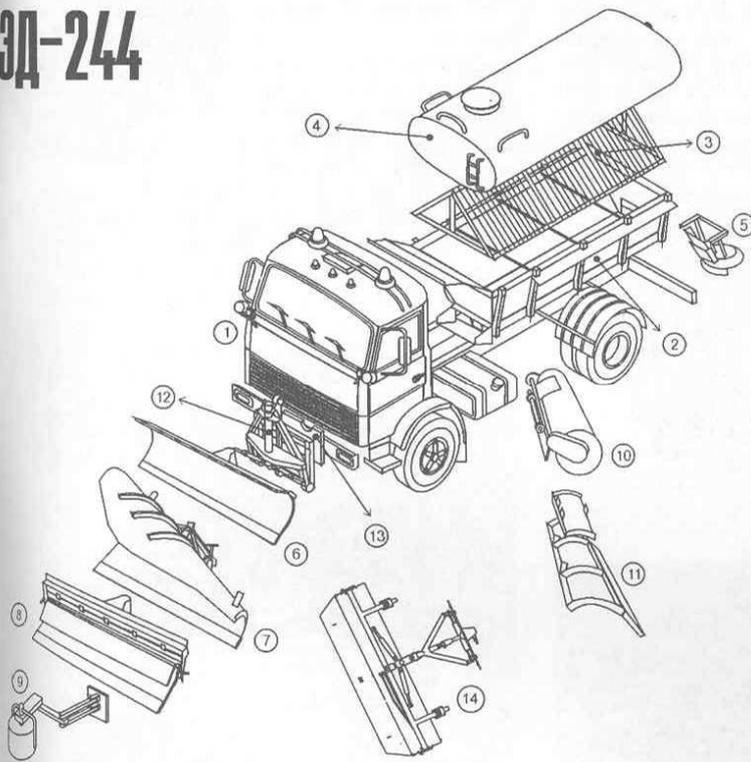
ХАРАКТЕРИСТИКИ

- Мощность 240 л.с.
Объем 6,2 м³
- Объем баков 8,75 м³
Обрабатываемая полоса 4,0-8,0 м³
Обрабатываемая полоса 2,47-3 м
Обрабатываемая полоса 2,47-3 м
Обрабатываемая полоса 2,34 м
Обрабатываемая полоса 2,9 м
Обрабатываемая полоса 1,85 м
- Обрабатываемая полоса 2,5-8 м
Обрабатываемая полоса 2-10 м³
Обрабатываемая полоса 2,4-2,7



МОДЕЛИСТАМ НА ЗАМЕТКУ

ЭД-244



НАИМЕНОВАНИЕ	ХАРАКТЕРИСТИКИ
1 Базовое шасси - MAZ 5337	Мощность 180/230 л.с. Грузоподъемность 10 т Объем кузова 5 м³
2 Кузов	
3 Решетка	
4 Оборудование поливомоечное	Объем цистерны 7,5 м³
5 Механизм разбрасывающий	Обрабатываемая полоса 4,0-8,0 м
6 Отвал с резиновым лемехом	Обрабатываемая полоса 2,47-3,0 м
7 Скоростной отвал	Обрабатываемая полоса 2,6 м
8 Комбинированный отвал	Обрабатываемая полоса 2,47-3,0 м
9 Щетка для мойки ограждений	Диаметр щетки 1000 мм
10 Оборудование щеточное	Обрабатываемая полоса 2,34 м
11 Грейдерный нож	Обрабатываемая полоса 2,9 м
12 Подвеска	
13 Плита монтажная	
14 Передняя подметальная щетка	Обрабатываемая полоса 2,4-2,7 м

ЭД 244 (ПС+ПМ)



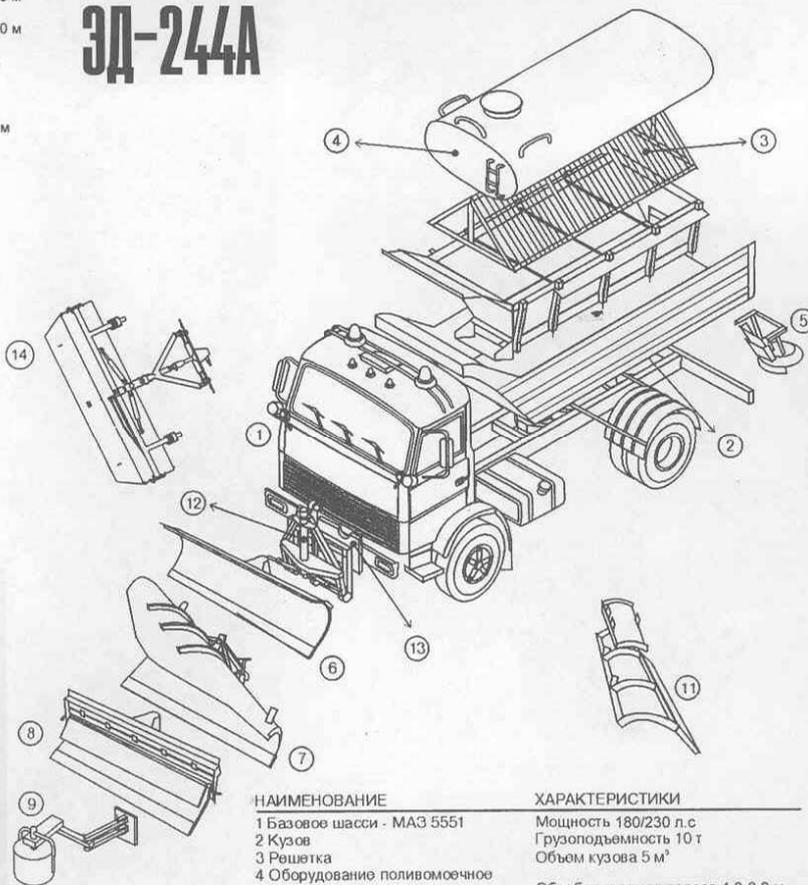
ЭД 244 (ПМ)



ЭД 244 (ПС)



ЭД-244А



НАИМЕНОВАНИЕ	ХАРАКТЕРИСТИКИ
1 Базовое шасси - MAZ 5551	Мощность 180/230 л.с. Грузоподъемность 10 т Объем кузова 5 м³
2 Кузов	
3 Решетка	
4 Оборудование поливомоечное	Объем цистерны 7,5 м³
5 Механизм разбрасывающий	Обрабатываемая полоса 4,0-8,0 м
6 Отвал с резиновым лемехом	Обрабатываемая полоса 2,47-3,0 м
7 Скоростной отвал	Обрабатываемая полоса 2,6 м
8 Комбинированный отвал	Обрабатываемая полоса 2,47-3,0 м
9 Щетка для мойки ограждений	Обрабатываемая полоса 2,47-3,16 м
11 Грейдерный нож	Обрабатываемая полоса 2,9 м
12 Подвеска	
13 Плита монтажная	
14 Передняя подметальная щетка	Обрабатываемая полоса 2,4-2,7 м



1:87

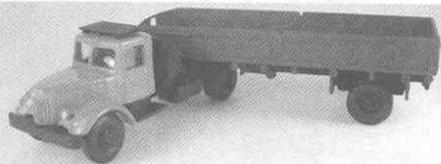
Новые модели в масштабе 1:87 из Киева. Информация предоставлена «Компанией «Модели»
http://foto.mail.ru/mail/kiemodel_ho
kiemodel_ho@mail.ru



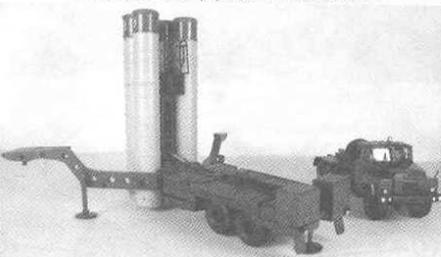
Пеноподъемник ГВП-2000



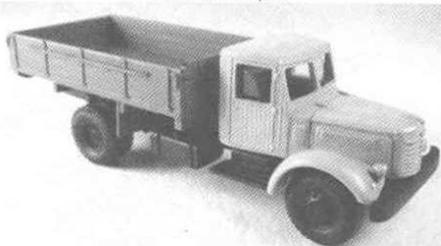
МАЗ-200В с полуприцепом-цистерной



МАЗ-200В с полуприцепом МАЗ-5215Б



Пусковая установка ракетного комплекса С-300 на базе автомобиля КраЗ



ЯАЗ-200



Топливозаправщик на шасси ЯАЗ-200



ЯАЗ-205

Сегодня мы публикуем фотографии моделей, присланные нашим читателем Андреем Крамсковым из Челябинска. Все модели изготовлены им самим из металла методом пайки в масштабе 1:43. Любимая тема Андрея – техника II Мировой войны. Всего в его коллекции около 200 моделей.

Модель БТР-152В выдвинута автором на конкурс «Модель года».



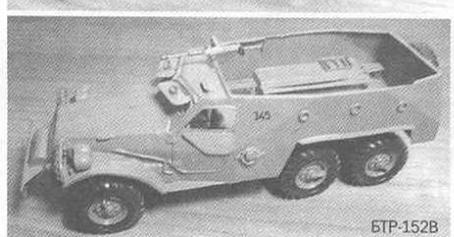
ЗИС-5В



76-мм пушка ЗИС-3



45-мм противотанковая пушка образца 1938 г.



БТР-152В



Studebaker US6



БРДМ-1



ГАЗ-67Б

Студия «Лебедь» из Красноярска представляет для участия в конкурсе «Модель года» модель полуприцепа-панелевоза ЧМЗАП-938532-011-01. Модель выпущена в марте 2006 г., изготавливается из металла методом лазерной резки с последующей пайкой. Колёса изготавливаются из натуральной резины. Диски, трапы, упоры, ресиверы и светотехника отливаются из полистирола (полистирола) в пресс-формы. Деревянные элементы изготавливаются из дерева. Модели подходят к прицепному устройству моделей КамАЗов (производство «Электрон») и МАЗов (производство «МодельМАЗ»). Более подробно с моделью можно ознакомиться на сайте студии: <http://sibru.ru/~modelki/>



Мастерская «ЕК» из Омска представляет для участия в конкурсе «Модель года» модель автомобиля УАЗ-3153. Модель выпущена в марте 2006 г., изготавливается из эпоксидной смолы, пластика и резины в виде готовой модели или КИТа. Охотно обменяли бы КИТ или готовую модель на фары, подфарники, задние фонари и «резину» от УАЗов промышленного производства. Наш адрес: 644030, г. Омск, а/я 6333.





9108 Mercedes 1936AK Paris-Dakar 1991 «Ast.Nissan Repsol»
9109 Mercedes 1932AK Paris-Dakar 1985 «Artic»
9202 Renault R21 TSE 5-door 1990



9203 Land Rover Discovery 3-door 1991



9204 Perlini 105F Paris Le Cap 1992
9205 Renault R21 Nevada 1992
9206 Renault Safrane
9207 Toyota HJ60 Station Wagon 1986
9301 Land Rover 110 Paris-Pekin 1992 Leclerc
9302 Perlini 105F Paris-Pekin 1992 «Rothmans Mitsubishi support truck»
9304 Range Rover T2 Paris-Pekin 1992 Leclerc
9305 Range Rover T2 Paris-Dakar 1991 «Trident»
9306 Cable operated Excavator Nordest SD45 1/50e scale
9308 Nissan Patrol GR 4,2i TD
9309 Nissan Patrol GR T2 McCain Le Cap 1992 & Dakar 1993



9401 Volkswagen Iltis Paris-Dakar Winner 1980
9402 Nissan Patrol GR Paris-Dakar-Paris 1994 Germanetti
9403 Lada Samara T3 Paris-Dakar-Paris 1994
9404 Toyota FJ60 Paris-Dakar 1986 «Proto Etam»
9405 Toyota FJ60 Paris-Dakar 1986 «Proto Koro»

9406 Citroen C 44 Paris-Dakar 1981
9407 Toyota HJ60 Paris-Dakar 1985 «Proto Koro»
9501 Toyota HZJ73
9502 Nissan Patrol T3 Paris-Dakar 1994 «Motul»
9507 Nissan Terrano T1 Granada-Dakar 1995 «Delavergne»



9509 Toyota BJ75 Fire trucks
9601 Toyota LJ73 Paris-Dakar 1987 «Transimanche»
9602 Toyota LJ73 Paris-Dakar 1987 Calberson
9603 Nissan Patrol GR 4,2L LWB
9604 Toyota BJ75 Paris-Dakar 1986 «Etam»
9605 Toyota BJ75 Paris-Dakar 1987 «Pastis 51»
9606 Toyota BJ75 Paris-Dakar 1988 «Maison du Cafe»



9607 Mercedes 290GD SWB



9608 Mercedes 280GE Dakar 1983 «Proto Koro» (3 versions)
9609 Nissan Patrol T3 Granada-Dakar 1995 «Ponsa»
9610 Mitsubishi Pajero T1 Granada-Dakar 1995 «Warsteiner»
9611 Mitsubishi Pajero T1 Granada-Dakar or Pekin 1996 «Sicra»
9701 Mitsubishi Pajero T2 Dakar Winner 1997
9702 Citroen C44 Paris-Dakar 1984 «Neff Total»
9703 Nissan Patrol T2 Long Granada-Dakar 1996 «Delavergne»
9704 Mitsubishi Pajero T2 Dakar 1997 «Fontenay»
9705 Nissan Patrol Long T1 & T2 Dakar 1997 «Repsol»
9706 Land Rover 90 Station Wagon 1986
9707 Land Rover Defender 90 Marins Pompiers Marseille
9708 Land Rover Defender 90 Pompiers de Brive
9709 Mitsubishi Pajero T2 Dakar-Agadis-Dakar 1997 B.Saby
9710 Mitsubishi Pajero T1 Dakar Winner 1997 C.Souza
9711 Mitsubishi Pajero T2 Dakar Winner 1995 «Singha»
9712 Mitsubishi Pajero T2 Dakar Winner 1994 «Mitsubishi Oil»
9713 Mercedes 280G Paris-Dakar 1982 «Texaco» Jacky Ickx



9714 Lada Niva Paris-Dakar 1988 «Poch» Jacky Ickx
9801 Mercedes 280G Paris-Dakar 1982 «Intermarche»
9802 Mercedes 280G Pick Up Paris-Dakar 1982 «Intermarche»
9803 Mercedes 1935AK Dakar 1991 «Camel Citroen» G.Groine
9804 Nissan Patrol T2 Long Dakar 1997 «Gauloises»
9805 Mercedes 280G Paris-Dakar 1982 «Glasurit»
9806 Nissan Patrol GR T3 Paris-Dakar 1998 Delavergne
9807 Nissan Patrol Long T3 Paris-Dakar 1998 Ph.Alliot
9809 Mercedes 2635AK Dakar 1991 «Citroen Support truck Camel»
9901 Toyota HDJ 80 civilian or Saint Louis Firemen
9902 Mercedes Unimog Paris-Dakar 1982 «Glasurit»



9903 Mercedes 1936AK Laleu Trucks Dakar Winner 1984



9904 Mercedes 1935AK Granada-Dakar 1999 «Pelichet»
9905 Mitsubishi Pajero T3 Granada-Dakar 1999 «Barclays» Prieto
9906 Mitsubishi Pajero Evo T1 Granada-Dakar 1999 L.Alphand



9908 Mitsubishi Pajero T2 Evo Dakar Winner 1998 A.Fontenay
9909 Mitsubishi Pajero T2 Evo Dakar 1999 J.Kleinschmidt





Первые в мире!

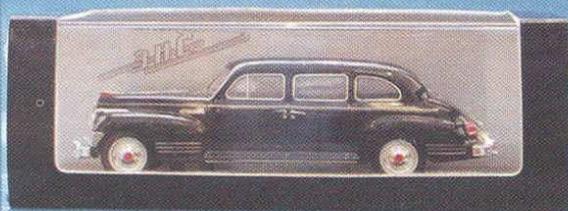
Фирма VM.M Co. Ltd представляет
серийную модель легендарного автомобиля

ЗИС-110

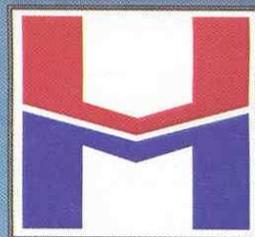
в масштабе 1:43.

Модель изготовлена из металла фирмой
Spark по заказу и только для VM.M Co. Ltd
Первые 999 экз. имеют номерные сертификаты

Модель прекрасно детализована,
салон автомобиля проработан до мельчайших деталей,
великолепно выполнено днище модели, реальный рисунок протектора



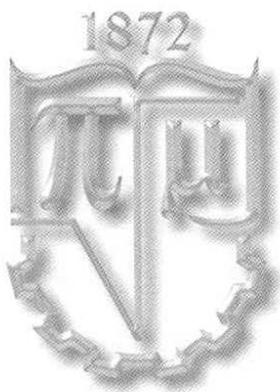
VM.M Co Ltd. – Первый в России
дистрибьютор коллекционных
моделей автомобилей
во всех масштабах



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



Модель номинирована на звание "Модель года"



Федеральное государственное учреждение культуры

ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ

БИОГРАФИЯ «ЭМКИ»

70 лет назад, 16 марта 1936 г., на Горьковском автозаводе начался выпуск легковых автомобилей, ставших впоследствии символом далеких 30–50-х гг. XX в. и родоначальником целого семейства. Сегодня мы расскажем об этих автомобилях, получивших в народе прозвище «Эмка».

В январе 1932 г. в нашей стране вступил в строй Горьковский автомобильный завод, построенный при участии фирмы Ford Motor Company. В декабре того же 1932 г. на этом заводе начался выпуск легковых автомобилей ГАЗ-А, прототипом которых были американские Ford A. Автомобили Ford A имели несколько типов кузовов, но технологические возможности Горьковского автомобильного завода

позволяли выпускать только автомобили с открытым кузовом типа «фаэтон». «ГАЗики» отличались простотой конструкции, эксплуатации и обслуживании. Они могли работать на любом, самом низкосортном топливе, а в жаркое время года и на керосине. Несложные карбюратор и электрооборудование, отсутствие механизма регулировки клапанов и бензонасоса давали возможность быстро освоить автомо-

биль даже неопытному водителю. Довольно большой дорожный просвет способствовал хорошей проходимости. ГАЗ-А не был точной копией Ford'a. По сравнению с американским, у советского автомобиля были усилены: картер сцепления, рессоры, усовершенствован рулевой механизм, применены мощный воздушный фильтр и шины увеличенного сечения, а также видоизменена облицовка радиатора.



ГАЗ-М1 в зале Политехнического музея



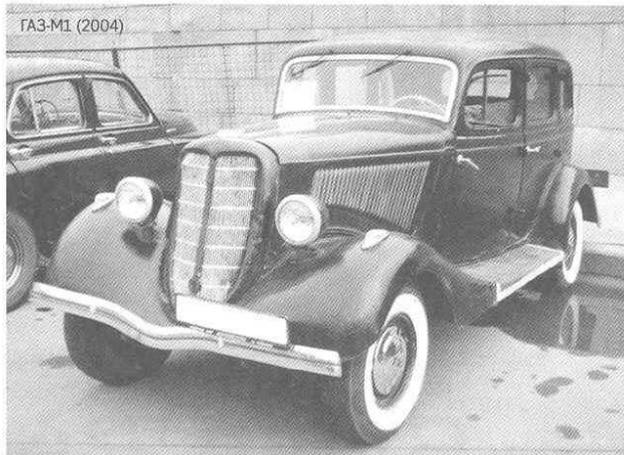
Но при этом, автомобили ГАЗ-А имели и ряд недостатков. Жёсткая подвеска на двух поперечных рессорах не обеспечивала достаточной мягкости хода. Ряд деталей и узлов были недолговечны. Открытый кузов часто приходилось ремонтировать. Всё это требовало изготовления большего количества запасных частей. Да и сам автомобиль не отличался высоким комфортом. В результате ГАЗ-А перестал удовлетворять требованиям потребителей, вследствие чего был поставлен вопрос о переходе на новую модель. Коллективу Горьковского автомобильного завода поставили задачу: «... сделать машину, по комфортабельности и отделке не уступающую лучшим образцам зарубежных».

Договор с Ford Motor Company предусматривал и в дальнейшем предоставлять нашей стране в течение 9 лет техническую документацию на свои автомобили и заимствование её более поздних разработок. Этим воспользовался А. А. Липгарт, назначенный в 1933 г. главным конструктором Горьковского автозавода. Тогда же и началась работа над новой моделью. За прототип был выбран Ford 40 1934 г.

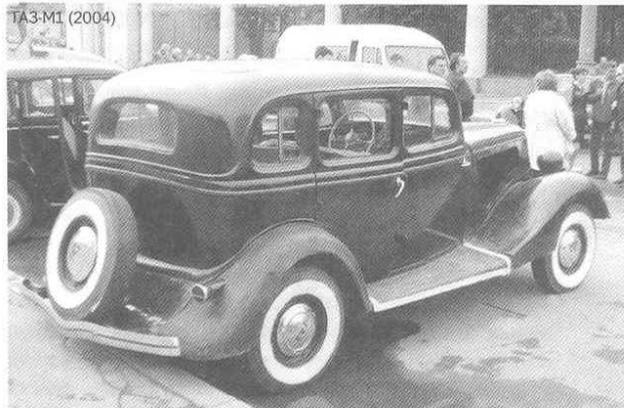
Первые опытные образцы нового легкового автомобиля Горьковского автомобильного завода появились в начале 1935 г. Они получили название ГАЗ-М1 – «Молотовец 1». Автомобили ГАЗ-М1 не полностью повторяли конструкцию Ford'a. А. А. Липгарт, конструкторы А. М. Кригер, Л. В. Косткин, Ю. Н. Сорочкин, Н. В. Новосёлов, В. И. Подольский, Н. Г. Мозохин и Б. Д. Кирсанов переработали американскую модель для российских условий эксплуатации. В частности, подвеска колёс у Ford 40 была на двух поперечных рессорах, у ГАЗ-М1 – на четырёх продольных. Колёса у Ford 40 были спицованные, у ГАЗ-М1 – штампованные. Кроме того, на ГАЗ-М1 применили плавающую подвеску двигателя. Путём графоластических методов были разработаны новые передние крылья. По сравнению со своим предшественником ГАЗ-А, ГАЗ-М1 имел более жесткую раму с X-образной поперечной, увеличенную базу, новые коробки переключения передач, задний мост, рулевое управление, тормоза. Существенно был доработан двига-

тель: степень сжатия повышена до 4,6, увеличены проходные сечения для газов в карбюраторе, высота подъёма клапанов, усовершенствован водяной насос, применены система смазки под давлением вместо смазки разбрызгиванием, автомат опережения зажигания, коленчатый вал с противовесами, контактно-масляный воздушный фильтр, топливный насос. Эти изменения позволили без увеличения рабочего объёма двигателя – 3285 см³ повысить его мощность с 40 до 50 л.с. Сам двигатель получил название ГАЗ-М – модернизированный. Основным новшеством ГАЗ-М1 стал комфортабельный пятиместный закрытый цельнометаллический кузов «седан». Впервые в отечественном автомобилестроении, на ГАЗ-М1 стали использовать ножной переключатель света фар, электрический указатель уровня топлива, подфарники. Повышению комфорта на новой модели способствовали бесквозняковая вентиляция салона, регулируемое расстояние от педалей до сиденья водителя, обивка сидений сукном, противосолнечные козырьки, пепельница, прикуриватель. В марте 1936 г. первые автомобили ГАЗ-М1 отправили в Кремль, где их осмотрели И. В. Сталин, В. М. Молотов, Г. К. Орджоникидзе, К. Е. Ворошилов. Одобрение руководства страны было получено. Дал положительные результаты и 2500-километровый испытательный пробег, и началось их производство. Но на первых парах всплыли некоторые конструкторские недоработки, которые вскоре были устранены. В дальнейшем ГАЗ-М1 зарекомендовали себя надёжными и выносливыми автомобилями. Они использовались как служебный транспорт, такси. На автомобили, поставляемые в таксомоторную службу, на крыше устанавливались фонарики со светящейся надписью «свободен». А ещё такие автомобили могли получить в награду выдающиеся личности тех лет. Позже на базе «Эмки», как прозвали эти автомобили в народе, было разработано и выпускалось целое семейство автомобилей.

Для перевозки мелких партий грузов в черте города и почты в середине 1938 г. на базе ГАЗ-М1 началось производство пикапов ГАЗ-М415, которые могли перевозить 400 кг грузов или 6 чел. В отличие от базовой модели, у ГАЗ-М415 сиденья были не сплошные, а раздельные, запасное колесо размещалось не сзади, а в кабине за спин-

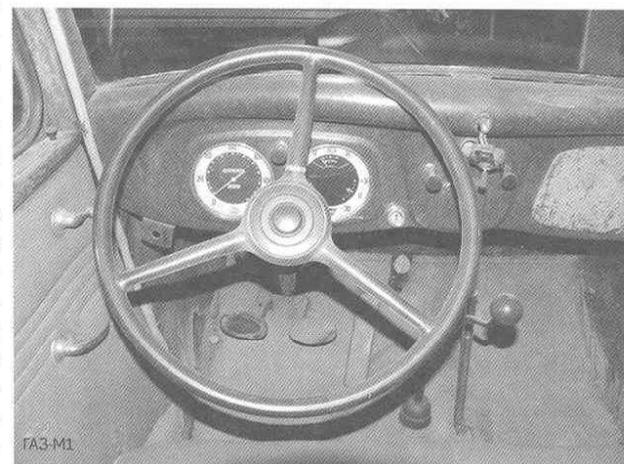


ГАЗ-М1 (2004)

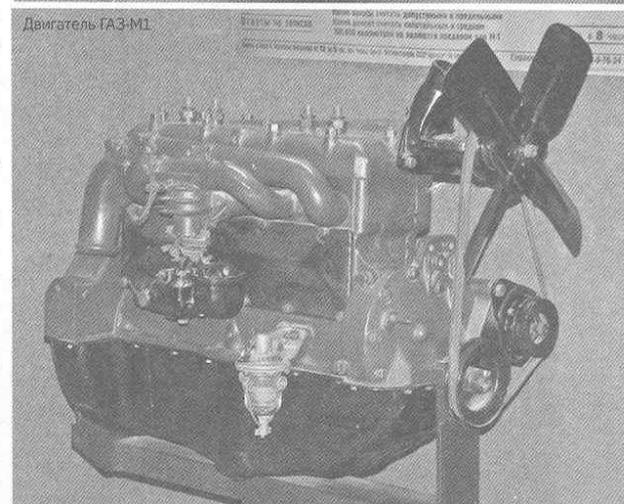


ГАЗ-М1 (2004)

кой сиденья пассажира. Боковые борта этих пикапов снабжались откидными продольными скамьями и гнездами для установки тента или надстроек для увеличения их вы-



ГАЗ-М1



Двигатель ГАЗ-М1



ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

Brumm Pandemonia 2006 general catalog (120 pages) BRUMM ZB45	Buessing LU11/16 Pritschenzug "Herforder Bier" Minichamps 499073920	Citroen Traction 11CV Berline 1938 bordeaux Solido 150326	Ferrari 250GT LWB California 1959 Ilario 43030 resine	FIAT PANDA 45 1980 Gardia Di Finanza Cioffili Brumm R396B	Hanomag L28 fourgon "Fulda Reifen" Schuco 2934	Lamborghini Gallardo GT3 Press Version 2005 Looksmart LS154A	Mercedes 220 1951 dark blue Spark Model S1001
Alfa Romeo Brera 2006 red Minichamps 400120570	Chrysler 300C Cruise Life Style Norev 940012	Citroen Traction 22CV Coupe 1934 light blue Norev 152007	Ferrari 250TDF Street 1957 red BBR BBR132A	Fiat Panda 45 1980 Guardia Di Finanza Brumm R396	Hanomag SDKFZ 251 1941 Schuco 3246361 plastique	Lamborghini Gallardo Hamann 2005 black Looksmart LS156 resine	Mercedes 220SE Cabriolet brown/beige Vitesse-Sunstar 28623
Alfa Romeo GTZ tubolare red IXO Models CLC061	Citroen 2CV Biechphale Pompiers Pompiers De Coglign Norev 150079	Citroen H "RACC Reial Automobile Club de Catalunya" IXO Junior CIXJ000038	Ferrari 275GTB4 1966 black Salon De Paris Best Model 9296	Fiat Panda 45 1980 red Minichamps 400121401	Hanomag SDKFZ 251 1944 Suka Zu Fuss Schuco 3246387 plastique	Lamborghini Gallardo Le Mans 2005 orange Looksmart LS158 resine	Mercedes 230SL 1965 dark red Minichamps 430032236
Aston Martin DB7 Zagato 2004 silver IXO Models MOC069	Citroen 2CV Dolly Vitesse Sunstar 23355	Claas Super Automatic Schuco 2985	Ferrari 360 Modena 1999 yellow IXO Models FER017	Fiat Panda 45 1980 red Squadra Cioffili Brumm R395B	Hotchkiss AM2 Berline 1930 bordeaux Classics 1019 resine	Lamborghini Gallardo Miami 2005 Looksmart LS157 resine	Mercedes 300D Limousine 1980 Papa Giovanni XXIII RIO 4100P
Audi Q7 2006 Schuco: black metal 4732 red metal 4751	Citroen C4 Commercial 1930 "Michelin" SOLIDO 150833	Corvette CSR #6 FIA GT / SPA 2005 Longin/Kumpen/Hezmans JPS KP307 KIT resine	Ferrari 575GTU Presentation Version 2004 black IXO models FER013	Fiat Uno 1983 red Norev 772951	Jaguar E-Type Cabriolet 1981 red Best Model COFK05	Lamborghini Murcielago Special Edition Monterey-CA 2005 Metallic light blue lim ed 100 pc. MR Collection MR189	Mercedes 300SEL 1968 silver metal Minichamps 430035106
Audi B4 Avant (Audi Promotional) Minichamps: red 5010509213 black 5010509233 dark grey metallic 5010509223	Citroen C4 Sport 2006 Presentation Norev 155415	Daihatsu Compagno Spider 1965 light blue metallic EBBRO 43715	Ferrari F430 GT2 red Red Line Models RL065 resine	Ford Anglia 105E Sportsman white/red IXO CLC095	Jaguar XJ121 1-series Pompiers Silverstone Fire Tender Vanguard 08614	Lancia Delta HF Integrals 8v red Vitesse-Sunstar 27010	Mercedes 600 Landulet dark blue Vitesse-Sunstar 28614
Audi TT Coupe 2006 (Audi promotional) Schuco: brilliant red 5010509423 deep sea blue 5010509433 silver 5010509413	Citroen CX Break 1980 gold metal Minichamps 400111410	Deuts FI M414 tracteur Schuco 2884	Ferrari F575 Presentation black IXO FER013	Ford Escort Mk.II Ghia white Vitesse-Sunstar 24800	Jaguar XJ220 1992 dark metallic blue Spark Model S0767	Lanz Eibuldug Schuco 0125	Mercedes 770K Kaiserwagen Japanese Emperor Hirohito 1935 Minichamps 436034200
Audi TT Roadster 1999 red Minichamps 430017237	Citroen HY "Race Reial Automobile Club Catalun" IXO Junior 000038	DKW RT350 Polizei With Figurine Schuco 5306	Fiat 124 Spider prima serie blue Vitesse-Sunstar 24602	Ford Focus Turnier 2004 silver Minichamps 400084010	Jaguar XJ220 1982 silver Spark Model 50786	Lanz Eibuldug tractor with trailer "Kaeze-Kuhlung" Schuco 02862	Mercedes C-class 1997 orange metal Minichamps 430037000
BMW 1600-2 1986 blue Minichamps 430022109	Citroen HY Cafes "Javador" Eligor Autos 101019	Eicher ED16/II TSA 8 tracteur feuerwehr furth Schuco 2776	Fiat 127 1971 yellow Norev 770182	Ford Taurus Transit Camping Car Schuco 3203	Jaguar XJ6 1-series 1968 old english white Vanguard COFK01	Laurin & Klement Voiturette 1905 Abrex: red 143ABH901BP green 143ABH901HG white 143ABH901E	Mercedes L319 Canvas "Dunlop" Orange Premium ClassXXs 11058
BMW 503 Cabrio blue met Schuco 02245	Citroen HY "Salins Du Midi" Eligor Autos 101019	Fiat 500 1958 "Aquafresh" Brumm 50513	Fiat 127 1972 orange IXO models CLC116	Ford Taurus Transit FK1000 "Hor Zu" Schuco 3194	Jaguar XJ8 2003 ebony black Vanguard COFK02	Magirus TLF16 Merkur 1959 Feuerwehr Aachen Minichamps 439141071	Mercedes L319 Canvas green Premium ClassXXs 11057
BMW 503 Coupe Graphite Grey Schuco 02244	Citroen HY Cafes "Javador" Eligor Autos 101002	Eicher ED16/II TSA 8 tracteur feuerwehr furth Schuco 2776	Fiat 128 Taxi Milano 1959 RIO 4173	Ford Taunus Transit FK1000 pickup Grey Schuco 03205	Jaguar XJ-S coupe 1980 black Minichamps 400130421	Maserati MC12 Racing 2004 black Test Fiorano IXO MOC066	Mercedes L319 Van blue Premium ClassXXs 11008
BMW Isetta Camping Schuco 2097	Citroen HY Pompiers Pont Leveque Serie Lim 1008 ex. Eligor Autos 100990	Ferrari 156 F1 #7 GP Nuerburging Winner 1963 John Surtees - La Storia Ferrari Collection #3 IXO models SF03	Fiat 8V 1953 Bizarre: light blue metal BZ117; red BZ118	Ford Vedette V8 1954 black Nostalgie 021	Kaesbohrer Setra S6 Bus "Mari" Kallnach Schuco 02824	Mazda MX-5 2005 Ebbro: marble white 43719; brilliant black 43734; nordic green 43733; true red 43720; winning blue 43721	Mercedes L319 van Feuerweh Buhl/Baden Schuco 3351
BMW X5 1999 green metallic Minichamps 431028477	Citroen Saxo blue met Norev 155152	Ferrari 250 Berlinetta SWB Coupe Bertone Light Green/Silver Looksmart LS133A	Fiat Panda 30 1980 "Attenzione panda a bordo" 3rd Edition Brumm 50502C	Hanomag Kommissbrut "Apollo Johann Faber" Schuco 2972	Lamborghini Diablo GT yellow with working opening parts - High Tech MR-Vincenzo Bossica MR Collection MRB0508A	Mazda RX-8 2003 black Auto Art 55906	Mercedes L322 canvas "Niederquell" Schuco 3284
		Ferrari 250 Berlinetta SWB Coupe Bertone silver/black Looksmart LS133C	Hanomag Kurier canvas 1958 Minichamps 439154020	Lamborghini Gallardo 2004 Orange Metallic Minichamps 400103500	Mercedes 200 1968 black IXO CLC123	Mercedes L322 Pompiers Stadt Donauwirth Schuco 3283	Mercedes LA911 Feuerweh Premium ClassXXs 12054

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Mercedes LP1620 canvas blue/red Minichamps 439034320



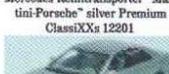
Mercedes LP911 "Sinalco" Premium ClassiXXs 12101



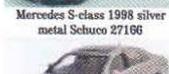
Mercedes LP911 Polizei Premium ClassiXXs 12100



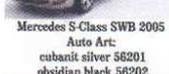
Mercedes Ramtransporter "Martini-Porsche" silver Premium ClassiXXs 12201



Mercedes S-class 1998 silver metal Schuco 27166



Mercedes S-Class SWB 2005 Auto Art: cubanik silver 56201 obsidian black 56202



Mercedes SLR McLaren 2003 dark red Auto Art 56123 grey metal Auto Art 56124



Mercedes Unimog 406 "BRE" Strabing Schuco 03156



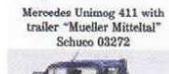
Mercedes Unimog 406 "Pikington" Fire Brigade Schuco 03157



Mercedes Unimog 411 with trailer "Mueler Mittelal" Schuco 03272



Mercedes Unimog U300 blue Schuco 04644



Panoz Esperante GTR-1 dark blue metal IXO Junior 000036



Peugeot 202 Camionnette "Grands Moulins de Paris" Norev 472204



Mitsubishi Colt red Vitesse-Sunstar 29176



Nissan Nismo R34 GT-R Z-tune Silver EBBRO 43710



Nissan Pathfinder black Norev 420101



Nissan Skyline GT-R 1989 gun gray EBBRO 43759



Nissan Skyline GT-R(R33) Nismo 400R 1996 yellow EBBRO 43709



Oldsmobile Super 88 Fiesta Wagon 1957 coronado yellow Brooklin BRK121



Opel Ascona B gold met Schuco 3282



Opel Blitz S 3i "Distler" Schuco 03063



Opel Kadett A 1962 brown Minichamps 430043008



Opel Monza 1980 blue metal Minichamps 400045120



Opel Olympia Caravan 1953 dark grey Schuco 2864



Opel Senator gold Metallal (Opel promotional) Schuco 9319158



Opel Zafira 2005 (Opel Promotional) Minichamps: blue metallal 1799108 red 1799107; silver 1799109



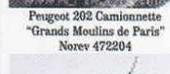
Piranha LAV25 US 1991 Schuco 3246378



Piranha LAV25 US 2003 Schuco 3246388



Porsche 904 Carrera GTS 1964 Blue Ebbro 43726



Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet 2005 silver Minichamps 400065330



Porsche 911 Carrera 4S Coupe 2005 silver Minichamps 400065320



Peugeot 207GT 3-doors black Norev 472730



Peugeot 207GT 3-doors black Norev 472730



Peugeot 307CC restyling grey metallic Norev 473767



Peugeot 408 Taxi "G7" Verem 299



Peugeot 404 break 1966 blue IXO CLC117



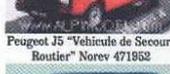
Peugeot 404GT Vitesse-Sunstar 31503



Peugeot DMA Plateau 1949 grey IXO CLC129



Peugeot J5 "Vehicule de Secours Routier" Norev 471952



Peugeot J7 "Maira Sport" Beltoise/Pencarolo/S. Gastin Eligor Autos 101611



Peugeot J7 Sirel Lancer Canon Sapeurs Pompiers de Paris MVI K165M



Peugeot J7 Sirel Lancer Canon Sapeurs Pompiers de Paris MVI K165M



Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet 2005 silver Minichamps 400065330



Porsche 911 Carrera 4S Coupe 2005 silver Minichamps 400065320



Renault Juvaquatre Break "Nina Ricci" Eligor Autos 101030



Renault Fregate Taxi Eligor Autos 100995



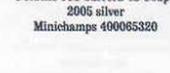
Renault Clio 2005 5-doors silver metal Solido 150292



Renault Clio 2005 5-doors silver metal Solido 150292



Renault G210 fourgon D'Appui Sapeurs Pompiers de Paris MVI K143M



Renault Juvaquatre Break "Nina Ricci" Eligor Autos 101030



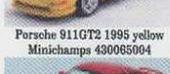
Porsche 911 Speedster 1989 Looksmat: black LS152B; white LS152A



Porsche 911 Turbo type 997 (Porsche promotional) Minichamps: grey met WAP02013016 red WAP02013116



Porsche Cayman S 2005: Schuco: red 4741; dark blue 4742



Porsche 911GT2 1995 yellow Minichamps 430065004



Porsche 911GT2 1995 yellow Minichamps 430065004



Remorque Canvas Trailer 3-axes blue/red Minichamps 439904020



Renault 16TL grey metallic Vitesse-Sunstar 34103



Renault 4 F6 "Butagaz" Norev 511050



Renault 8 Santiago de Chile Taxi 1965 IXO Junior C1XJ000034



Renault Alpine A610 yellow Norev 517830



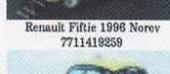
Renault Clio 2005 5-doors silver metal Solido 150292



Renault Clio 2005 5-doors silver metal Solido 150292



Renault Clio 2005 5-doors silver metal Solido 150292



Renault Clio 2005 5-doors silver metal Solido 150292



Renault Clio 2005 5-doors silver metal Solido 150292



Renault Clio 2005 5-doors silver metal Solido 150292



Renault Clio 2005 5-doors silver metal Solido 150292



Renault Juvaquatre Break "Secours Routier" Eligor Autos 101029



Renault Juvaquatre Pompiers Ville De Paris Verem 1118



Renault R8 Taxi Santiago 1965 IXO Junior 000034



Renault Rodeo green Norev 510950



RUF CTR 1988 silver Spark Model S0703



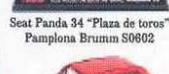
Scania R580 Highline Eligor Camions 113033



Seat Panda 34 "Plaza de toros" Pamplona Brumm S0602



Seat Panda 35 1980 Brumm R393



Simca Versailles 1956 black Nostalgie N027



Skoda Fabia Combi Abrex: dark grey met 143AB004C silver 143AB002A



Skoda Octavia Abrex: dark grey met 143AB001C silver 143AB001A dark grey met 143AB003C



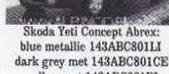
Skoda Yeti Concept Abrex: blue metallal 143ABC801L dark grey met 143ABC801CE yellow met 143ABC801BH red 143ABC801BH



Subaru 360 Custom 1963 EBBRO: ivory 43625; light blue 43626



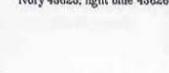
Subaru 360 Custom 1963 EBBRO: ivory 43625; light blue 43626



Subaru 360 Custom 1963 EBBRO: ivory 43625; light blue 43626



Subaru 360 Custom 1963 EBBRO: ivory 43625; light blue 43626



Subaru 360 Custom 1963 EBBRO: ivory 43625; light blue 43626



Suzuki Cappuccino 1992 dark green Spark Model S0621 resin



Suzuki Cappuccino 1992 Spark Model: red S0620; silver S0622



Tempo 3-wheeler "Fulda Reifen" Schuco 02057



Triumph TR7 vermilion Trofeu: red 2001R; white 2001W



Volkswagen 1302 cabriolet 1970 red Minichamps 430055040



Volkswagen 1303 1972 white Minichamps 430055110



Volkswagen Brezelkaefer blue Schuco 02695



Volkswagen Brezelkaefer split-window "Nostalgie" Schuco 02696



Volkswagen Combi bus Poste 1965 Poste Suisse IXO Junior 000035



Volkswagen Combi bus Poste 1965 Poste Suisse IXO Junior 000035



Volkswagen Combi T1 "Morgenpost" diorama Schuco 3361



Volkswagen Combi T1 "Welt Am Sonntag" Schuco 2579



Volkswagen Combi T1 bus "Wasche Mit Dall" Schuco 2719



Volkswagen Combi T1 bus "Wasche Mit Dall" Schuco 2719



Volkswagen Combi T1 van 1957 blue Norev 840200



Volkswagen Combi T2A Fourgon "EIS Italia" Schuco 3213



Volkswagen Combi T2A Fourgon "EIS Italia" Schuco 3213



Volkswagen Cox 1303 1972 Peace And Love Norev 840011



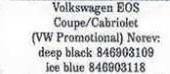
Volkswagen Cox Hebmuller 1949 black/yellow: Minichamps 430052135 Norev 840010



Volkswagen EOS cabriolet 2006 beige metal Norev 840119



Volkswagen Coupe/Cabriolet (VW Promotional) Norev: deep black 846903109; Joe blue 846903118; shadow blue met 846903120; silver 846903107



Volkswagen Coupe/Cabriolet (VW Promotional) Norev: deep black 846903109; Joe blue 846903118; shadow blue met 846903120; silver 846903107



Volkswagen Fridolin "Sinalco Kola" Premium ClassiXXs 11203



Volkswagen T2a bus "Follow Me" Schuco 03223

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



ВИС-1705 (Нараев, конверсия)



ГАЗ-2705 «Почта России» (АГАТ)



ГАЗ-3221 с «косыми» фарами (АГАТ)



КрАЗ-255, эвакуатор (Киммерия)



ВАЗ-2121 IFOR (Евтодий, конверсия)



ГАЗ-2705 «Аварийная газовая служба» (АГАТ)



ГАЗ-3221 «Маршрутное такси» с «косыми» фарами (АГАТ)



УАЗ-469 + ДШК (ДВК)



ЗИЛ-4104 (Шпанов, конверсия)



ГАЗ-3221 «Налоговая Полиция» с «косыми» фарами (АГАТ)



ГАЗ-66 (АГАТ)



КамАЗ-4310 (Киев, конверсия)



Mercedes L4500A (Губских)



«Грузовое такси» (Vector-models)



УАЗ-469 с прицепом (Тантал)



Mercedes G3A (губских)



Mercedes L4500S (Губских)



ЗИЛ-158 (Vector-models)



Урал-4320, эвакуатор бронированный (Киев, конверсия)



ГАЗ-М20В (ВІЗ, Киев)



Studebaker US6 Войско Польское (МиниКлассик)



ЗИЛ-6404 (Мазин)



КамАЗ-6540, эвакуатор (Киев, конверсия)



ГАЗ-12Б «ЗИМ» санитарный (ВІЗ, Киев)



Studebaker US6 с двускатной ошиновкой на передних колёсах (МиниКлассик)



ЗИЛ-325000 (Мазин)



Урал-4320, бронированный (Киев, конверсия)



УАЗ-452В «ВАИ» (Тантал)



Бензозаправщик БЗ-35 на шасси Studebaker US6 (МиниКлассик)



ЯГ-10 с «гусеницей» на задних колёсах (Волчанецкий)



ГАЗ-12 «ЗИМ» (ВІЗ, Киев)



ГАЗ-2217 «Соболь» (конверсия)



УАЗ-452В «АДЧ» (Тантал)

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



УАЗ-452В «МЧС» (Тантал)



ГАЗ-3308 «Садно» (Миниград)



ЗИС-8 с фигуркой офицера (МиниКлассик)



ЯАЗ-200 (Дик)



ЗИС-5, специальный (ЛОМО-АВМ)



ГАЗ-3308 «Егерь» (Миниград)



ГАЗ-М20, фургон (название производителя) (BIZ, Киев)



АК-75, автокран на шасси ЗИЛ-164 с прицепом-грейфером (Лаборатория минимоделей)



КрАЗ-260В, юбилейный «800000» (Киммерия)



КрАЗ-255 «Аварийно-техническая» (Киммерия)



ГАЗ-М20, универсал (название производителя) (BIZ, Киев)



ЗИЛ-130-76 (Лаборатория минимоделей)



ВАЗ-2105 «Саратов Лада» (АГАТ)



Studebaker US6 U10 «Красная Армия» (МВК)



ГАЗ-12 «ЗИМ», универсал (название производителя) (BIZ, Киев)



ЗИЛ-ММЗ-555 (Лаборатория минимоделей)



Mercedes G3A с бочкой (Губских)



Studebaker US6 U10 «US Army» (МВК)



ГАЗ-М20 такси (BIZ, Киев)



ЗИЛ-130В1-85 (Лаборатория минимоделей)



УАЗ-469 «ГАИ» (Тантал)



Studebaker US6 U1 «Красная Армия» (МВК)



Mercedes G3A походная кухня (Губских)



ЗИЛ-130, цистерна (Дик)



УАЗ-469 «ГАИ Москва» (Тантал)



Studebaker US6 U6 «Красная Армия», седельный тягач с полуприцепом (МВК)



Mercedes G3A фургон (Губских)



ГАЗ-20В, парадный кабриолет с фигурками Г.Жукова и водителя (BIZ, Киев)



Комбат Т-98 (Киммерия)



Studebaker US6 U6 «US Army», ремонтная мастерская (МиниКлассик)



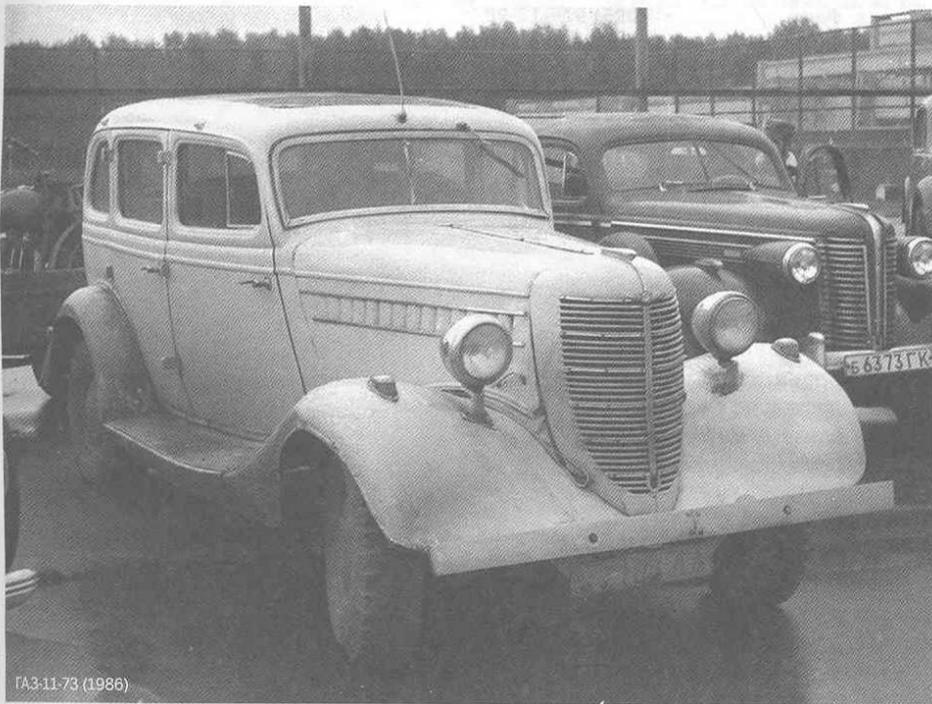
ГАЗ-13 пожарная охрана (АГАТ)



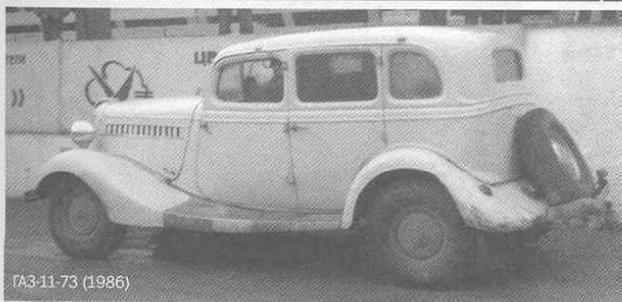
ГАЗ-12 «ЗИМ», парадный кабриолет (BIZ, Киев)



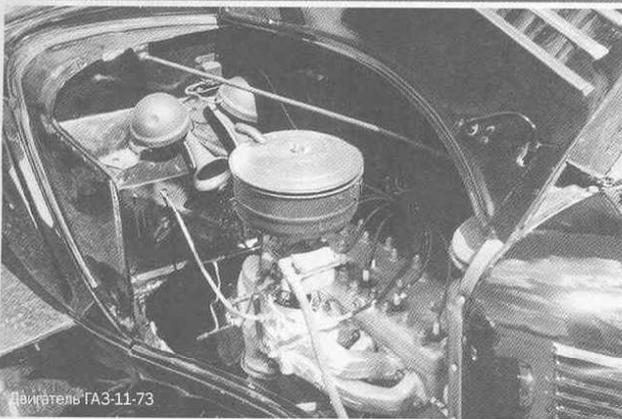
Mercedes G3 бортовой с тентом (Губских)



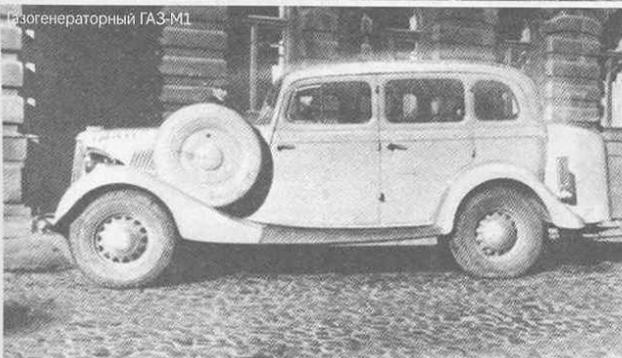
ГАЗ-11-73 (1986)



ГАЗ-11-73 (1986)



Двигатель ГАЗ-11-73



Газогенераторный ГАЗ-М1

соты, задний борт – открывающийся. Нашлось применение этим пикапам и в сельском хозяйстве, потрудились они и на фронтах Великой Отечественной войны.

Тогда же, для южных районов нашей страны началась работа над легковым ав-

томобилем с шестицилиндровым двигателем и открытым пятиместным кузовом типа «фэтон», которому было дано название ГАЗ-11-40. По сравнению с ГАЗ-М1, кузов ГАЗ-11-40 имел V-образное ветровое стекло, два запасных колеса устанавливались в передних крыльях, двери открывались по ходу движения. В задней части кузова автомобиля ГАЗ-11-40 располагался багажник. Кроме того, у этой модели были изменены передняя ось, система крепления глушителя, введены амортизаторы двойного действия, усилена рама. Серийному производству ГАЗ-11-40 помешала война.

В том же, 1938 г. были испытаны «Эмки» с газогенераторной установкой и с двигателем, работающим на сжиженном газе. Интересно отметить, что на газогенераторном ГАЗ-М1 А.И. Пельцер, А.Н. Понизовкин и Н.Д. Титов в 5000-километровом пробеге показали среднюю скорость 61 км/ч, что превысило мировой рекорд тех лет для газогенераторных автомобилей. Но при переводе с бензина на газ, мощность двигателя существенно падает. В связи с этим, степень сжатия двигателя была повышена до 6,4, доработаны его отдельные детали. Однако мощность оставалась невысокой, снизилась максимальная скорость, а масса заметно возросла. Помимо этого, розжиг газогенератора и пуск двигателя осуществлялся длитель-

ное время. Газогенераторный ГАЗ-М1Г так и остался опытным образцом.

В конце 1930-х гг., когда двигатель ГАЗ-М морально устарел, на Горьковском автозаводе начались работы над новым, шестицилиндровым двигателем. Этот двигатель ГАЗ-11, появившийся в 1940 г. выпускался в вариантах мощности от 76 до 85 л.с. Тогда же началось производство ГАЗ-М1 с двигателем ГАЗ-11. Новый автомобиль стал называться ГАЗ-11-73. Внешне он отличался от «Эмки» бамперами, облицовкой радиатора и иной формой отдушин на капоте. Двигатели ГАЗ-11 оказались настолько удачными, что позже устанавливались на танки Т-40, Т-50, Т-70, а после Великой Отечественной войны, в различных модификациях на грузовых (ГАЗ-51) и легковых (ГАЗ-12) автомобилях. Выпуск автомобилей ГАЗ-11-73 прекратился в 1948 г., когда на Горьковском автозаводе окончательно освоили производство «Победы».

Нельзя не отметить автомобили ГАЗ-61-73, являвшихся модификацией ГАЗ-11-73 со всеми ведущими колёсами, разработанные в 1940 г. под руководством В.А. Грачёва. Следует упомянуть, что попытки создания автомобилей повышенной проходимости на базе ГАЗ-М1 предпринимались и раньше. В 1937 г. В.А. Грачев, И.Г. Сторожко и С.Б. Михайлов разработали трёхосный вариант «Эмки» с оригинальной балансирной задней подвеской, червячными задними мостами, коробкой переключения передач от грузового ГАЗ-ММ и колёсной формулой 6х4. Но этот автомобиль, названный ГАЗ-21 в серийное производство не пошёл, как не пошли и трёхосные ГАЗ-ВМ, построенные годом позже на базе ГАЗ-М1. Не смотря на лучшую проходимость, они оказались сложными, тяжёлыми и неэкономичными. А вот ГАЗ-61-73 хоть и недолго, но выпускался, им пользовался высший командный состав Красной Армии. Планировалось на базе ГАЗ-61-73 выпускать легковые автомоби-



ГАЗ-М-415 (1986)



ГАЗ-М-415 (1985)

ФАИ-М

Адрес музея:

101000, Москва, Новая площадь, д.3/4, подъезд № 1

Телефоны:

(095) 923-42-87 (экскурсионное бюро), 923-07-56, 925-06-14

Факс:

(095) 925-12-90

Сайт:

www.polymus.ru



© Фото Александр Шкаев

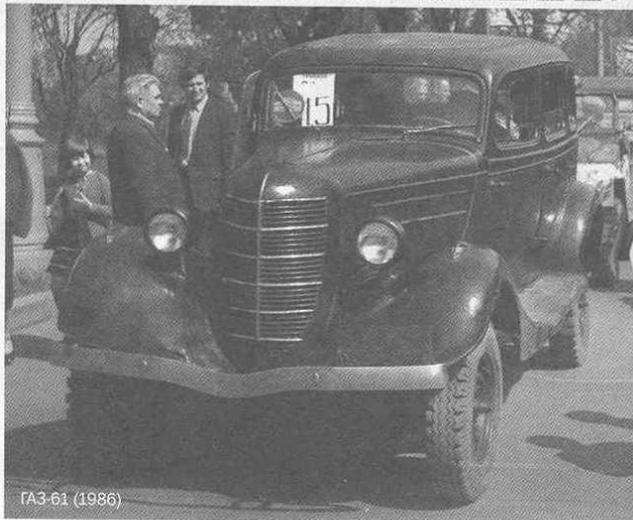
неавтомобили ФАИ-М и БА-20. Последние стали основными колёсными машинами Красной Армии. Они использовались для разведывательной и патрульной служб, прекрасно себя показали во время вооруженного конфликта на Халхин-Голе.

ли ГАЗ-61-40 с кузовом «фаэтон», пикапы ГАЗ-61-415 и лёгкие артиллерийские тягачи ГАЗ-61-417. Но ГАЗ-61-40 был выпущен всего в нескольких экземплярах, а ГАЗ-61-415 и ГАЗ-61-417 выпускались непродолжительное время.

Выпускались на шасси ГАЗ-М1 и бро-

лика на Халхин-Голе.

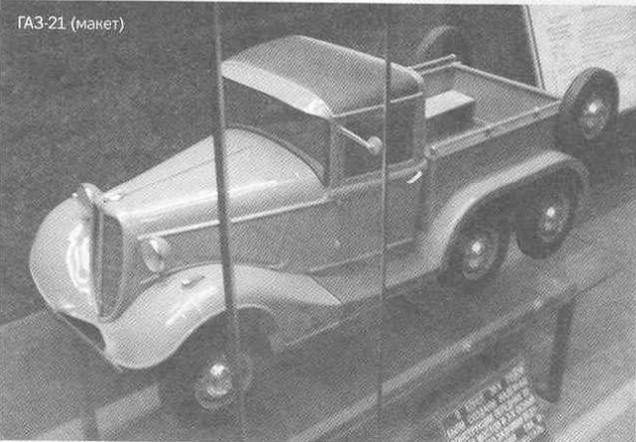
Сыграли «Эмки» заметную роль и в истории отечественного спорта. 1938 г. ознаменовался постройкой гоночного автомобиля ГЛ-1. На шасси ГАЗ-М1 установили двухместный открытый обтекаемый кузов, мощный двигатель повысили до 60 л.с. Постройкой руководил Е.В. Агитов. В том же году на этом автомобиле была достигнута скорость 147 км/ч. В дальнейшем ГЛ-1 подвергся модернизации. В частности, он получил новый двигатель ГАЗ-11, закрытый кузов с изменённой облицовкой радиатора, колпаки колёс. Небольшие переделки коснулись шасси. В 1940 г. на нём удалось развить скорость 162 км/ч. До наших дней автомобили ГЛ-1 не дожили. Сохранились лишь седаны ГАЗ-М1, пикапы ГАЗ-М415, шестицилиндровые ГАЗ-11-73, хотя их осталось совсем немного. «Эмку», а так же двигатель ГАЗ-М можно увидеть в экспозиции транспорта Политехнического музея.



ГАЗ-61 (1986)



ГАЗ-61 во время испытаний



ГАЗ-21 (макет)

Политехнический музей
РАБОТАЕТ ЕЖЕДНЕВНО

С 10 до 18 ЧАСОВ,
(ДОСТУП ПОСЕТИТЕЛЕЙ ДО 17.30)

КРОМЕ
ПОНЕДЕЛЬНИКА
(ВЫХОДНОЙ ДЕНЬ)
И ПОСЛЕДНЕЙ ПЯТНИЦЫ
МЕСЯЦА (САНИТАРНЫЙ ДЕНЬ)

КАССА ПО ПРОДАЖЕ БИЛЕТОВ
РАБОТАЕТ
С 10 до 17 ЧАСОВ



ГАЗ-М1

Научная библиотека Политехнического музея разыскивает следующие номера журналов:
АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ: 2003 г. – № 9
ИГРУШКИ ДЛЯ БОЛЬШИХ:

2001 г. – № 4;

2002 г. – № 7(16);

2003 г. – №№ 19, 20, 21, 22, 23 и 24;

2004 и 2005 гг. – все номера.

М-Хобби:

1994–1999 гг. – все номера;

2002 г. – № 2;

2003 г. – все номера.

Леонид
Толмачев