

# Автомобильный 5/2002 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Международная выставка  
"Хобби - планета увлечений"  
5 - 8 сентября 2002 года  
г. Москва



## ДИПЛОМ

Участника Международной выставки  
"Хобби - планета увлечений"

Называется *Жестяная Автомобильная  
Автомодель*

Генеральный продюсер  
"Сфера Хобби" Валентина Дина



КУЗОВ С. И.

Генеральный директор  
ООО "Сфера Хобби"



ВАСИЛЬЕВ С. Ю.

Генеральный директор  
ООО "Сфера Хобби"



МАХЕСОВА Л. Ю.

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПОЖАРНЫЕ ЛЕСТНИЦЫ

АВТОМОБИЛИ ИЗ ТАРТУ

КАК "ТРУМЕН" РОССИИ ПОМОГАЛ

SERDECHNYJ PRIVET IZ TROICKA!

© Фото Сергей Колях





В начале сентября 2002 г. в выставочном комплексе на Красной

непроизвольно тянутся к предметам своего увлечения. Может именно в этот момент в их жизни формируется интерес к красивому, а может быть будущий выбор профессии, желание узнать историю, расширение кругозора. Интересно было наблюдать за взрослыми “дядями”, которые с большим увлечением обсуждали новинки автомобильной и железнодорожной техники.

Достаточно широко были представлены коллекционные модели автомобилей, как России, так и зарубежных стран. Большой интерес у посетителей выставки вызвали модели автомобилей в масштабе “piccolo” (малень-



кие) 1:87, которые были представлены киевской фирмой “Пилот” и производителями из Латвии. Эти модели хорошо знакомы российским коллекционерам, но, к сожалению приобрести их в Москве достаточно трудно. Широкий выбор автомобилей КАМАЗ, Урал и



Пресне проходила Первая международная выставка “Хобби – планета увлечений”.

Тема выставки – необъятна. У большинства увлеченных людей есть своё хобби, что и показали выставочные экспонаты. Коллекционеры готовы искать предмет своего увлечения по всему миру. Каждый, кто приходил на выставку мечтал увидеть “своё”. Модели железных дорог, автомобилей, украшения, куклы, вязание и вышивание, экибана, коллекция старинных ключей, замков, пивных банок и многое, многое другое было представлено на стендах выставки. Красивые панорамы моделей железных дорог собирали возле своих стендов много посетителей. Приятно было видеть “горящие” глаза мальчишек и девочек, у которых руки сами

ЗИЛ представил казанский завод “Электрон”. Многие модели выпускаются давно, но были представ-

лены и новинки – Урал-44202 с полуприцепом, Урал-4320 с реактивной установкой и БМ-21 “Град”, КАМАЗ-43101-28 с высокой крышей. Большой выбор моделей иностранных автомобилей в масштабах 1:18, 1:24 и 1:43



был представлен журналом “Автомобильный моделизм”, магазином коллекционных моделей “Мир автомобилей” и фирмой “Кмет”.

На их стендах широко представлены модели фирм Minihcamps, Schuco, Auto Art, Ricko, Sun Star и многих других. Информационную поддержку выставки осуществлял и наш журнал.



К сожалению на выставке отсутствовали представители фирм-производителей коллекционных моделей автомобилей из гг. Саратова, Херсона, Краснодара, Санкт-Петербурга, Запорожья и многих других. А в их арсенале замечательные модели автомобильной техники ГАЗа, ЗИЛа, АЗЛК, в том числе советских представительских автомобилей 30-х годов прошлого века и времен Великой Отечественной войны.

Что-ж, выставка закончилась. Опустели стенды. Участники выставки увезли домой прекрасные экспонаты. А увлеченные люди продолжают собирать свои коллекции, чтобы на следующий год показать их на второй международной выставке “Хобби – планета увлечений!”.



жуют собирать свои коллекции, чтобы на следующий год показать их на второй международной выставке “Хобби – планета увлечений!”.



Михаил КЛИМОВ,  
Москва



# Автомобильный 5/2002 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор  
**А.Шкаев**, e-mail: [shkaev@crosna.net](mailto:shkaev@crosna.net)  
Зам. гл. редактора  
**Н.Макагонова**  
Редакционный совет:  
**А.Говоруха (Николаев)**  
**Р.Исмагилов (Минск)**  
**О.В.Курихин (Москва)**  
**Е.Прочко (Москва)**  
**Л.Суславичюс (Вильнюс)**  
Коллективный консультант:  
**Политехнический музей**  
**Л.Кожина**

Набор и верстка  
**Л.Полетаева**  
Фото  
**Ю.Мильман**

Издатель  
**ООО «Благовест-В»**  
Генеральный директор  
**М.Гамаюнов**  
107120, Москва,  
4-й Сыромятнинский пер., д. 3/5 МСХ  
тел. (095) 974-88-54  
<http://www.user.rol.ru/~emcenter>  
[www.RussianScaleModels.com](http://www.RussianScaleModels.com)  
E-mail: [emcenter@rol.ru](mailto:emcenter@rol.ru)

Адрес для переписки:  
129347, Москва,  
ул. Проходчиков, д. 4, оф. 131  
Шкаеву Александру Вадимовичу  
Тел. (095) 188-19-83

Журнал зарегистрирован в Государственном  
Комитете РФ по печати.  
Свидетельство ПИ № 77-1671 от 15.02.2000 г.  
Редакция не несёт ответственности за содер-  
жание рекламных материалов.  
Мнение редакции не всегда совпадает с мнени-  
ем авторов статей.  
Данное издание не может быть воспроизведено  
полностью или частично без письменного раз-  
решения издателя. При цитировании ссылка  
обязательна.

Подписной индекс журнала по объединённому  
каталогу агентства «РОСПЕЧАТЬ»  
**79742**

© Автомобильный моделизм, 5(23)

Тираж: 3000 экз.  
Отпечатано в типографии  
ООО «Мастера Фёдоровы»

Editorial office:  
Moscow, 129347, Russia  
Prokhodchikov Str., d. 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, 2002

## СОДЕРЖАНИЕ



Отечественные пожарные лестницы, 2  
*А.Говоруха*



Автомобили из Тарту, 10  
*Л.Суславичюс*



Парикмахерская на колёсах, 15  
*М.Шелепенков*



Как «трумен» России помогал, 18  
*А.Колеватов*



Serdechnyj privet iz Troicka!, 26  
*Berndt D.Loosen*

Наша почта, 29  
Отечественные новинки, 30  
Зарубежные новинки, 31



Мотор-Шоу 2002, 3-я стр. обложки

## ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

- Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» на I полугодие 2003 года:
- по объединённому каталогу агентства «РОСПЕЧАТЬ». Индекс – 79742;
- через редакцию журнала перечислением на расчётный счет издателя **285** руб.
- (за полугодие для России). Отправка журнала – заказной бандеролью.
- Реквизиты издателя ООО «Благовест-В»:
- р/с 40702810738000130469 Центральное отделение № 8641 Сбербанка России г. Москва,
- к/с 30101810400000000225, БИК 044525225, ИНН 7725015198, КПП 770901001.
- Номера журнала за 2000–2002 гг. можно приобрести в редакции или заказать по почте
- (стоимость одного номера за 2000–2001 гг. – **60** руб., за 2002 г. – **80** руб. за 2003 г. – **95** руб.
- с пересылкой по России). Цены указаны с учётом НДС.
- На журнал можно подписаться через ИНТЕРНЕТ: <http://pressa.apr.ru/index/79742>
- В розницу журнал можно приобрести:
- Москва: магазин «МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ» – (м. «Полянка»)
- магазин «ДОМ КНИГИ НА СОКОЛЕ» – Ленинградский пр-т, д. 78 (м. «Сокол»)
- магазин «ДОМ ТЕХНИЧЕСКОЙ КНИГИ» – Ленинский пр-т, д. 40 (м. «Ленинский
- проспект»)
- магазин-салон «МИР АВТОМОБИЛЕЙ» – ул. Менжинского, д. 38, корп. 1, стр. 2, торгово-
- деловой центр «Останкино», зал «В», 2 эт., пав. 7 (м. «ВДНХ»)
- Санкт-Петербург: магазин «МАШИНКИ» – ул. Моховая, д. 31
- Краснодар: магазин «ДРАГУН» – ул. Коммунаров, 130
- Омск: магазин-салон «МОДЕЛИСТ» – ул. Долгирева, д. 17
- БЕЛАРУСЬ: 220015, Минск, а/я 307. Исмагилову Р.С.
- УКРАИНА: 69006, Запорожье, Северное шоссе, д. 5, кв. 1. Никифорову В.

# ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПОЖАРНЫЕ ЛЕСТНИЦЫ

Александр ГОВОРУХА,  
г. Николаев (Украина)  
e-mail: govor@aip.mk.ua  
www.pegamodels.narod.ru



Самые первые пожарные лестницы

Одним из наиболее сложных видов пожарной техники на протяжении многих десятилетий были и остаются пожарные лестницы, которые позволяют вести борьбу с огнём на значительных высотах над землей. Конструкция раздвижных механических лестниц уходит своими корнями в далёкое прошлое.

С повышением этажности зданий в городах и возникновением в этих зданиях пожаров, сопровождающихся человеческими жертвами, возникла необходимость поиска средств для спасения людей из верхних этажей зданий. В XIX веке в патентные органы России поступило множество различных предложений о применении как простых, так и сложных спасательных приборов. Наиболее эффективными оказались механические выдвигаемые лестницы.

пробиться к выходам сквозь пламя и дым. Под этим впечатлением Соболев сразу же сконструировал пожарную выдвигаемую лестницу. Испытание её состоялось в 1809 г. на Исаакиевской площади в Петербурге. После команды изобретателя, двое его помощников начали крутить маховик, и из первого колена лестницы выдвинулось сначала второе, а потом третье. На подъём лестницы ушло несколько минут. Верхний конец лестницы прислонили к высотному зданию. За это изобретение Соболеву была присуждена медаль «За полезное» и присвоен титул «Российский механик».

В изданной в 1818 г. в Петербурге книге «Практическое наставление бригадмейстерам» говорится, что в обозе Петербургской пожарной команды применялась механическая пятиколенная лестница, перевозимая на специально устроенном конном ходу. На лестнице были предусмотрены специальные блоки и мешок.

Высота лестницы составляла 8 сажень (17 м). Скорее всего, это была механическая пожарная лестница, построенная петербургским архитектором Гесте в 1810 г. По своей конструкции она напоминала лестницу Соболева.

Начиная с этого времени, мастерские Петербургского пожарного депо начинают выпускать пожарные механические лестницы для других городов. Так в 1823 г. в течение 8 месяцев была изготовлена механическая лестница для Москвы. Её перевозили на повозке, запряжённой тремя парами лошадей.

С 1883 г. мастерские Петербургского пожарного депо стали строить механические лестницы конструкции Лобова на четырёхколёсных конных повозках. Эти лестницы были громоздкими, боковые упоры в землю и 4-х колёсный ход не позволяли маневрировать в тесных дворах, что делало их малоприспособленными для пожарных целей. Поэтому в 1895 г. по чертежам



Лестница на ходу.

А.А. Сергеева была построена механическая лестница, которая была известна, как «лестница образца 1895 г.». Её можно было снимать с передка конной повозки, а, кроме того,



Лестница (1883)

С их помощью можно было не только спасать людей, но и подниматься на верхние этажи для тушения пожара.

Первая в мире механическая лестница появилась в России. Её изобретателем был Петр Дальгрэн. Лестница была сконструирована в Петербурге в 1777 г. Это выдающееся по тому времени изобретение привлекло внимание Академии наук, которая рассмотрела и одобрила проект лестницы. Описание конструкции этой лестницы дано в «Известиях Петербургской Академии» за 1778 г. Правда сведений о том была ли сделана эта лестница и применялась ли она при тушении пожаров не обнаружено.

В начале XIX века идея создания выдвигаемой пожарной лестницы возникла и у механика Кирилла Васильевича Соболева, уже известного изобретениями механического молотила, свайного копра и многих других механизмов. Летом 1809 г. Соболев видел большой пожар в Петербурге, когда люди, находящиеся в верхних этажах, не могли



она была прочной и маневренной. Эта лестница получила широкое применение. В последующие годы производство пожарных лестниц не получило развития в России – слишком мало внимания уделяли в то время пожарному делу.

В историческом очерке «Пожарное дело» (С.-Петербург, 1903 г.) сообщается, что в 1883 г.



Лестница (1895)

Механическая лестница образца 1895 года.



Лестница снятая с передка.



Модель Metz на шасси ЗИС-5 (Лаборатория минимodelей)

в мастерских пожарного депо Санкт-Петербурга были изготовлены три 12-саженных лестницы (25,6 м), не снимающиеся с четырёхколёсного хода.

До появления первых автомобилей раздвижные лестницы вывозились вместе с пожарным обозом на одной из повозок. К концу XIX века в столице и в других крупных городах появились конструкции высотных лестниц достигающих высоты 30 м. Они устанавливались на специальных телегах.

Одним из старейших типов пожарных автомобилей является автолестница. Немецкие фирмы «Magirus» и «Metz» только в 1886 г. первыми начали изготавливать механические лестницы на автомобильном ходу.

Первые механические лестницы были с паровым приводом, они имели небольшую высоту и лестничные колена с деревянными тетивами. Лестницы устанавливались на конную повозку с паровым котлом и паровой машиной. Подъём и выдвигание такой лестницы выполнялись от паровой машины, а вращение вокруг вертикальной оси и выравнивание наклона лест-



Модель Metz на шасси ЗИС-5 (Лаборатория минимodelей. Конверсия)

Модель Metz на шасси Я-3 (Волчанецкий)



ки не было. Москва, Петербург, Киев, а также другие города снабжались автолестницами импортного производства, преимущественно из Германии.

В 1932 г. в мастерских ЛПО была разработана и изготовлена механическая съёмная лестница на шасси Я-3. Механизм спуска и наката с шасси

монтировался в задней части рамы. За открытой кабиной водителя располагался насос.

Производство автолестниц оказалось весьма сложным и трудоёмким делом, и мастерские не могли полностью обеспечивать запросы пожарных. В результате чего «сложные» лестницы за-

купались за границей – у признанных в пожарном деле германских заводов «Metz» и «Magirus». Поставки шли в рамках торгового обмена Германии и СССР до самого начала войны. Так, например, у механической лестницы «Metz» установленной на шасси ЗиС-5 с открытой кабиной полностью механизированы операции наката и спуска лестницы

Модель Metz на шасси ЗИС-6 (Лаборатория минимodelей. Конверсия)



ницы производились вручную. В 1908 г. появилась механическая лестница с пневматическим приводом, установленная, как теперь говорят, на электромобиле. Подъём лестницы производился при помощи лебёдки с приводом от электродвигателя. Выдвижение ко-



Модель Metz на шасси ЗИС-6 (ЛОМО-АВМ)

лен осуществлялось сжатым воздухом или углекислым газом, подача которого достигала максимальной высоты.

Несмотря на ведущую роль русских изобретателей в деле создания первых образцов пожарных механических лестниц, их производство в царской России организовано так и не было.

В этот период конструкция автолестниц



Такими были наши первые лестницы



Лестница Metz-30 на шасси ЗИС-6. Фото М. Шелепенков

с автомобиля и установки её в боевое положение. Все эти операции производил одноцилиндровый четырехтактный двигатель внутреннего сгорания, укрепленный на раме автомобиля. Лестница была изготовлена из стали уголкового профиля.

К середине 30-х годов прошлого века появляются несъёмные автомеханические 30 и 45-метровые лестницы. Установкой их на удлиненное шасси ЗиС-6 и ЯГ-6 занимались по прежнему мастерские ЛГПО. Для разгрузки заднего моста, а также для большей устойчивости на автомобилях устанавливали четыре домкратных штыря. Лестницы «Magirus» и «Metz» (высотой 50 м) имели в своей конструкции по четыре колена, а в качестве материала для ступеней использовалось дерево, для арматуры – сталь.

Используя опыт при ремонте зарубежных автомеханических и электромеханических лес-

ла более элегантные очертания по сравнению с первенцем. В специальном кузовном цехе завод самостоятельно изготавливал двухрядную кабину на 6 бойцов, используя от базового ав-

1950-х гг. в Ленинграде появляется подобный автомобиль на шасси ЗиС-151 с немецкой лестницей, отслужившей свой срок и переставленной силами местных мастерских на новое шас-

Модель ЛГПО на шасси ЗИС-5 (ЛОМО-АВМ)



тниц завод «Промет» спроектировал более совершенную электромеханическую четырёхколенную 30,1-метровую лестницу на длинноразном шасси ЗиС-6. Автомобиль ПЭЛ-30 выпускался заводом с 1939 по 1941 гг.

Дальнейшим шагом на пути механизации стёмной механической лестницы «ЛГПО» явилась замена ручного привода механизма наката и спуска – механическим. В отношении колен эта лестница повторяла предыдущую конструкцию. В 1940 г. был выпущен первый автомобиль такой конструкции на шасси ЗиС-5. Привод механизма наката и спуска осуществлялся от двигателя автомобиля через основную коробку передач.

В 1939 г. на базе завода льноуборочных машин был создан «Новоторжский завод противопожарного оборудования». При этом предусматривалось изготовление машин на шасси тяжёлых марок автомобилей, в том числе 45-метровых автомеханических лестниц. В последние предвоенные годы завод выпускал пожарные автомобили на шасси ГАЗ-АА (ПМГ-1). С началом Великой Отечественной войны завод эвакуировали в Курганскую область.

Из эвакуации предприятие возвратилось в 1945 г., но знаменательным периодом в развитии были 50-е годы прошлого века. В 1951 г., говорят, по приказу самого Берия, попытались скопировать тридцатиметровую лестницу «Magirus» на заводе в Торжке. В результате чего в 1953 г. была выпущена первая автомеханическая лестница АЛМ-32 модели ЛА на шасси ЯАЗ-200. Этот первый автомобиль имел угловатую двоякую деревянную кабину, обшитую металлическими листами, причём конструкция кабины боевого расчёта была выполнена под стать заводской. Платформа также была выполнена в виде деревянного каркаса с металлической обшивкой. В следующем, 1954 г., работники завода представили новое достижение – автомеханическую лестницу АЛМ-45 модели ЛБ на том же шасси. Автомобиль приобрел обтекаемую двоякую кабину, которая придава-

томобили только капот, крылья и оперение. В крыше на стыке двух кабин сделан специальный вырез, через который проходит передняя опора колен. Кабина водителя оборудована мягкими сиденьями и в ней размещаются два члена боевого расчёта. В кабине боевого расчёта жёсткие деревянные сиденья. Боковины капота у автолестниц из Торжка украшались большими хромированными буквами «НЗ», что обозначало «Новоторжковский завод». В последующем автолестницы комплектовались только такими кабинами.

АЛМ-32 и АЛМ-45 были во многом похожи друг на друга: лестница первого автомобиля состояла из четырёх колен, а второго – из шести. База обеих машин удлинилась более чем на метр, в результате чего стала равной 5770 мм. На автолестницах устанавливались насосы ПН-45 для перекачивания воды к месту пожара. Впоследствии от такой усложненной конструкции отказались, и с тех пор (и до недавнего времени) пожарные автолестницы не комплектовались ни насосом, ни двоякой кабиной.

В 1957 г. 32-метровую лестницу на заводе начали устанавливать на шасси автомобиля ЗиС-151. Эта автолестница выпускалась в течение двух последующих лет. По сравнению с машинами минского автозавода, автомобиль стал намного легче, снизились габаритные размеры, но самое главное увеличилась его проходимость (благодаря полному приводу). Новая автолестница получила индекс АЛМ-32(151) модель ЛЕ. Нужно отметить, что ещё задолго до появления этой автолестницы, в середине

си. Большая 45-метровая лестница в том же 1957 г. была модернизирована: её базу укоротили до 5220 мм, в результате чего автомобиль стал более манёвренным. Кроме этого все ав-



Модель ПЭЛ-30 на шасси ЗИС-6 (ЛОМО-АВМ)



Модель ПЭЛ-30 на шасси ЗИС-6 (Лаборатория минимodelей)

толестницы стали изготавливать с металлическим каркасом и обшивкой с настилом из рифлёного железа.

В 1959 г. в конструкции сорокатииметровой лест-



Модель ЛГПО на шасси ЗИС-11 (ЛОМО-АВМ № 525)



Лестница АЛ-17(51)ЛЧ. Фото О. Чалков



Модель АЛ-17(51)ЛЧ  
(Лаборатория минимodelей)

нипы снова были внесены изменения: уменьшилась её длина (10150 мм против 10280 мм у автолестницы 1957–1959 гг.), на 120 мм автолестница стала выше, в результате чего с 14 285 до 13 350 кг была снижена масса автомобиля. Модернизированному автомобилю был присвоен новый индекс – АЛМ-45 (200) модель ЛД. Так же как и АМ-32(151)-ЛЕ лестница АЛМ-45 насосом не комплектовалась. Следует отметить, что на этих лестницах появилось новшество тех лет – лифт для транспортировки пострадавших с верхних этажей зданий. Выпускались эти автомобили до середины 1960-х годов.

В 1959 г. на новоторжском заводе была выпущена автолестница АЛМ-30(157) модели ЛР. В качестве базового шасси на заводе стали впервые применять ЗиЛ-157. По своей сути автомобиль копировал своих старших братьев.

Для небольших населенных пунктов на заводе разработали малые лестницы (17–18 м). Первенцем в этом классе стала лестница с ручным приводом АЛР-17(51) модель ЛТ, которую начали выпускать в 1958 г.

В 1960 г. её сменила лестница АЛМ-17(51) модель ЛХ с механическим приводом (от двигателя автомобиля). На автомобиле изменилась конструкция подъёмно-поворотного устройства, а комплекты колен по-прежнему оставались без изменения.

С 1962 г. стали выпускать более совершенную лестницу АЛГ-17(51)-ЛЧ с гидроприводом. Автомобиль базировался на шасси автомобиля ГАЗ-51А и имел максимальную высо-



Модель АЛ-45(200)ЛД (Киммерия)

ту подъёма 17 м. Этот автомобиль стал самым массовым среди автолестниц этого класса и поэтому его можно в сих пор встретить в некоторых городах.

Модернизированная автолестница АЛ-30 (157К)-Л20 выпуска-



Модель АЛ-17(51)ЛР  
(Киммерия)

лась с середины 1960-х годов. Автомобиль комплектовался лафетным стволом, закреплённым на вершине лестницы, и послужил переходной моделью для создания новых машин на базе ЗиЛ-131.

С 1970 г. освоен выпуск автолестницы АЛ-30(131)-Л21 на шасси ЗиЛ-131 и её модификации АЛ-30(131)-Л22, отличительной особенностью которой была люлька, монтируемая на вершине, и которая удерживает вертикальное положение под действием собственного веса. Нужно отметить, что на платформе этих автомобилей непосредственно за кабиной водителя размещались две откидных скамейки на которых при необходимости к месту пожара могли прибывать два дополнительных бойца. Этот элемент был унаследован ещё с автолестниц, выпускавшихся на шасси ЗиЛ-157.

В 1977 г. завод стал небольшими партиями выпускать 45-метровые лестницы, правда, на шасси КраЗ-257. Новые лестницы получили обозначения АЛ-45(257)-ПМ-109. Боевой расчёт составлял 3 чел. Лестница имела шесть основных колен и одно дополни-

тельное, в результате чего её длина становилась равной 47 м. На автомобиле был впервые применён механизм бокового выравнивания. Появление столь высокой лестницы было отчасти спровоцировано большим пожаром в московской высотной гостинице «Россия», когда 30-метровые автолестницы оказались не способными к борьбе с огнём в этой трагедии.

В начале 1980-х годов в считанных экземплярах появляется автолестница АЛ-



Модель АЛ-17(51)ЛР  
(Молотков, Лахтерман)



Лестница АЛ-17(51)-ЛР. Фото АО «Пожтехника»

45(133Г1) модели ПМ-501 на шасси трёхосного ЗиЛа. В конструкции платформы были применены двери шторного типа. Несколько подобных автомобилей было создано и на дизельном ЗиЛ-133Я.

После модернизации АЛ-30 модели Л21 завод стал выпускать АЛ-30(131)-ПМ-506. На автолестнице изменилась конструкция платформы (исчезли подножки в начале кузова, которые являлись продолжением подножек кабины водителя), увеличилась



Модель АЛ-45(200)ЛД  
(Молотков, Лахтерман)

Лестница АЛ-45(200)ЛД. Фото из архива А.Новикова



Модель АЛ-30(131)-Л21 (VFcars). Фото Ф.Волков

длина каждого колена (на 300 мм), а в аварийном приводе вместо ручного насоса установили насос с электроприводом от аккумулятора. Следующая моди-



Лестница АЛ-30(157)-ЛР. Фото из архива автора



Модель АЛ-30(157)-Л22 (ALF)



Лестница АЛ-30(131)-Л21. Фото из архива А.Новикова



Модель АЛ-30(131)-Л21 (Молотков)

фикация этого автомобиля АЛ-30(131)-ПМ-506В выпускается и по сей день. Автолестница АЛ-30(131)-ПМ-506 предназначена для подъёма пожарных к верхним этажам горящих зданий и сооружений, для спасения людей и ценностей. Кроме этого она может использоваться для тушения пожаров водой или воздушно-механической пеной. Для этого на самой вершине колен есть ствол и два пеногенератора. Но и это ещё не всё. При сложенных коленах машину можно использовать в качестве автокрана грузоподъёмностью 2 т. А почему бы и нет – лестница вращается вокруг оси на 360°, а

Лестница АЛ-30(131)-Л21. Фото П.Чилин



Модель АЛТ-30(131)-Л22 (Лаборатория минимodelей)

Модель АЛ-18(52-01)-Л2 (Pegas-Models). Фото автора



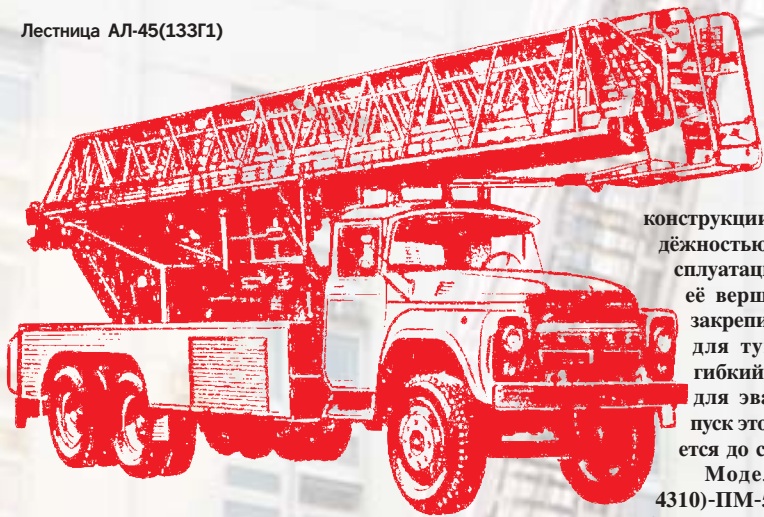
Лестница АЛ-17(52-01). Фото П. Чилин



Автолестница АЛГ-18(52) высотой 18 м с гидроприводом.



Лестница АЛ-45(133Г1)



конструкции и надёжностью в эксплуатации. На её вершине можно закрепить водяной ствол для тушения пожара или гибкий спасательный рукав для эвакуации людей. Выпуск этой машины продолжается до сих пор.

Модель АЛ-30 (КамАЗ-4310)-ПМ-512 представляет собой результат дальнейшего усовершенствования модели ПМ-506В. В ней применен новый механизм выдвигания, позволяющий сдвигать и выдвигать лестницы на любых углах подъёма от 7 до 75°. Автолестница оборудована съёмной люлькой, рассчитанной на двух человек. Выравнивание поворотного основания при помощи четырех телескопических опор обеспечивает устойчивость автолестницы во время работы. АЛ-30, но только более упрощенной и, следовательно, дешёвой конструкции так же предложена предприятием на шасси ГАЗ-3307.

На шасси ЗиЛ-5301 предприятие предлагает вариант, аналогичный выпускавшейся 20 лет назад, 18-метровой лестницы. Интересно отметить, что заводом была разработана и испытана ещё одна невысокая имеющая интересную конструкцию лестница – это выполненная на двухосном шасси КамАЗ-4925 совмещенная с автоцистерной АЦ-3-40-17. Ёмкость цистерны составляет 3000 л. 17-метровая лестница имеет подъёмно-поворотное устройство в средней части рамы, сразу же за кабиной водителя и во всем унифицирована с АЛ-18(5301). На этом комбинированном автомо-

угол подъёма достигает 78°.

Самая распространенная у нас модель автолестницы – это, конечно, АЛ-30(131)-ПМ-506В. Можно с уверенностью сказать, что это уже классика: практически каждая пожарная часть имеет на вооружении эту автолестницу, отличающуюся простотой



Лестница АЛ-45(133Г4). Фото из архива С.Говорова

биле установлен насос производительностью 40л/сек. А с 1999 г. подобная машина выпускается и на шасси ЗиЛ-4332. Так же как и на КамАЗе автомобиль может быть укомплектован насосами ПН-40УВ или НЦПК-40-100. Длина лестницы на ЗиЛе составляет



Лестница АЛ-30(4331). Фото АО «Пожтехника»

20 м при увеличенной до 9100 мм габаритной длине (по сравнению с 7700 мм на КамАЗе). Полная масса АЦ-3-40-20 составляет 13000 кг, что на 2200 кг легче АЦ-3-40-17.

На шасси ЗиЛ-131 для небольших населенных пунктов и объектов «Пожтехника» выпустила упрощенную модификацию «тридцатиметровки» – АЛ-22.

К среди-



Лестница АЛ-30(53213). Фото АО «Пожтехника»

не 1998 г. предприятие освоило принципиально новую автолестницу АЛ-37 (КамАЗ-53213, КамАЗ-43118) с шарнирным внешним коленом и стационарно закрепленной люлькой. Технические параметры лестницы соответствуют зарубежным аналогам.

Лестница АЛ-50(53213)-ПМ-513 представляла собой пример сотрудничества: в 1994 г. «Пожтехника» ставила на шасси КамАЗа комплект колен знаменитой германской фирмы IVECO Magirus и датскую гидравлику DANFOSS. А с 1995 г устанавливала комплект колен исключительно собственного производства. В её конструкции применён целый ряд технических новшеств. Так, одним из достоинств этой модели является автоматическое выравнивание поворотного основания после установки лестницы на опоры. Схемы выравнивания запатентованы и впервые применены при изготовлении этой автолестницы. Профиль нижних поясов шести колен данной модели имеет оригинальную конструкцию

Лестница А-45(133Г1). Фото из архива автора



Лестница АЦЛ-3-40-17(4925). Фото АО «Пожтехника»



Лестница АЛ-17(5301). Фото АО «Пожтехника»



Лестница АЛ-30 на шасси Tatra. Фото АО «Пожтехника»



и изготавливается непосредственно на прокатном стане предприятия. Лестница снабжена съёмной люлькой и лифтом. Всё это позволяет говорить об АЛ-50 как о современной и перспективной модели.

В 1999 г. появляется гигант среди автолестниц – АЛ-62 ПМ-553 на шасси Tatra 815 (66). Название машины говорит само за себя, далеко не каждая фирма, специализирующаяся на выпуске пожарной техники строит автолестницы такого класса. Впервые на всеобщее обозрение эта лестница была представлена в Москве в рамках «Автосалона-99». Её полная масса составляет 29000 кг, а нагрузка на вершину

идут полным ходом работы по приспособливанию под 62-метровую лестницу более дешёвого шасси Минского завода колёсных тягачей (МЗКТ), но это пока перспективы.

Среди масштабных моделей пожарных автолестниц следует отметить автомобили

Херсонская «Киммерия» предлагает целую гамму подобных автомашин, среди которых и 17-метровая лестница на базе ГАЗ-51, и 45-метровые гиганты на шасси МАЗ-200 и КраЗ-257. К этому списку можно добавить и совместную с «PEGAS models» модель АЛ-46 «SIMON», созданную на шасси КраЗ-260.

Совместное сотрудничество фирм «ALF» и «PEGAS models» способствовало появлению сразу двух моделей АЛ-30(157)-Л20 и АЛ-18(52-01)-Л2. Будем надеяться, что и другие мастерские и фирмы поддержат эту эстафету и наши коллекции пополнятся другими, ещё более интересными моделями пожарных автолестниц.

Список литературы:

Волков И.С. Машины и аппараты пожаротушения. – Москва, Ленинград: Издательство Наркомхоза РСФСР, 1941.

Гартыг И.Ю. Пожарные автонасосы и автомеханические лестницы. – Издание второе. – Москва, Ленинград: ОНТИ

производства «ЛОМО-АВМ», которые уже давно пополнили наши коллекции.

Не каждая мастерская способна организовать выпуск подобной техники. Особо хочется отметить модели Саратовской лаборатории минимоделей, в перечень выпускаемой продукции которых вошли две автолестницы на шасси ГАЗ-51 и ЗиЛ-131.



Модель АЛГ-45 на шасси КраЗ-257 (Киммерия)

лестницы – 300 кг. Не случайно заводскими специалистами было выбрано это чешское шасси с двигателем мощностью 313 л.с., ни один из отечественных автомобилей не способен выдерживать такие нагрузки, как Tatra 815. Правда, в Торжке уже

НКТП СССР, 1933.

НКТП СССР, 1933.

Дзикас Н.М. и др. Пожарная техника. Часть 1: пожарные автомобили и мотопомпы. Каталог-справочник. – М.: ЦНИИТЭСстроймаш, 1979.

Трушин В.И., Ожерельев И.И. Автомеханическая лестница. – М.: Издательство министерства коммунального хозяйства РСФСР, 1959.

Трушин В.И. Пожарные лестницы. – М.: Издательство министерства коммунального хозяйства РСФСР, 1968.

Трушин В.И. Пожарные автолестницы с механическим приводом. Учебное пособие. – М.: Научно-исследовательский и редакционно-издательский отдел, 1971.

Пожарная техника. Часть 1: Пожарные автомобили и мотопомпы. – М.: ЦНИИТЭСстроймаш, 1979.

Новоселов В. Торжокский машиностроительный завод. Страницы истории. – Т-ИНФО, № 1, Февраль 1998 г.



Лестница АЛ-62 на шасси Tatra. Фото АО «Пожтехника»

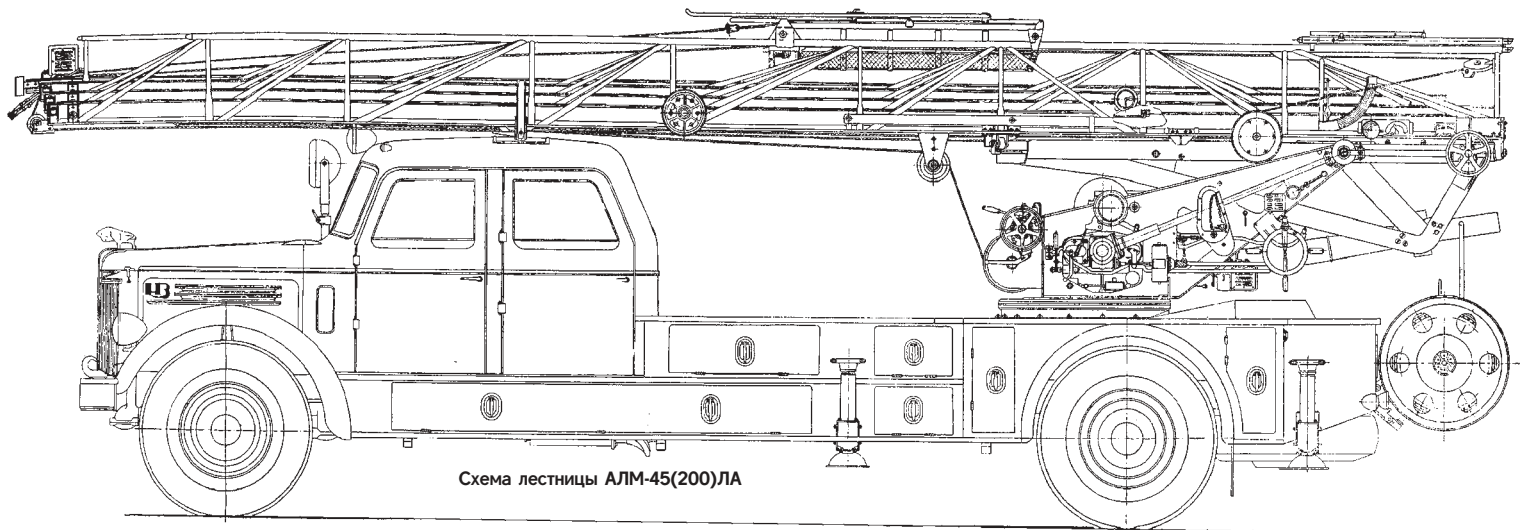


Схема лестницы АЛМ-45(200)ЛА

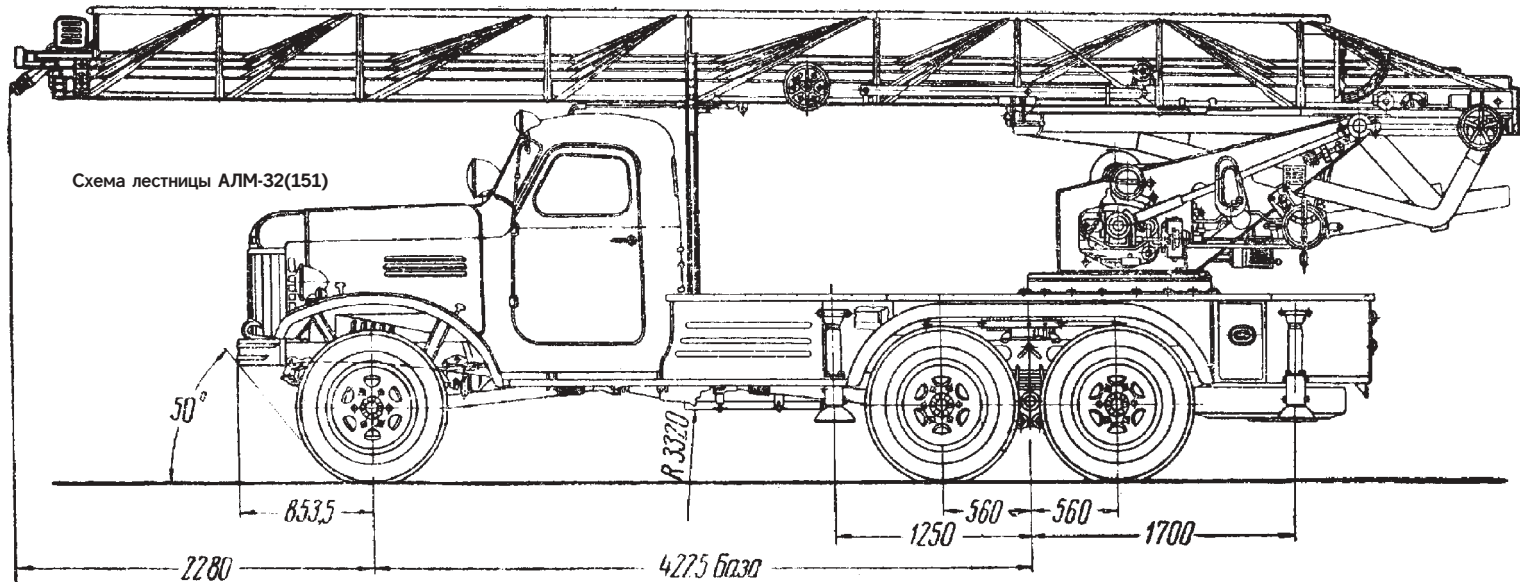


Схема лестницы АЛМ-32(151)

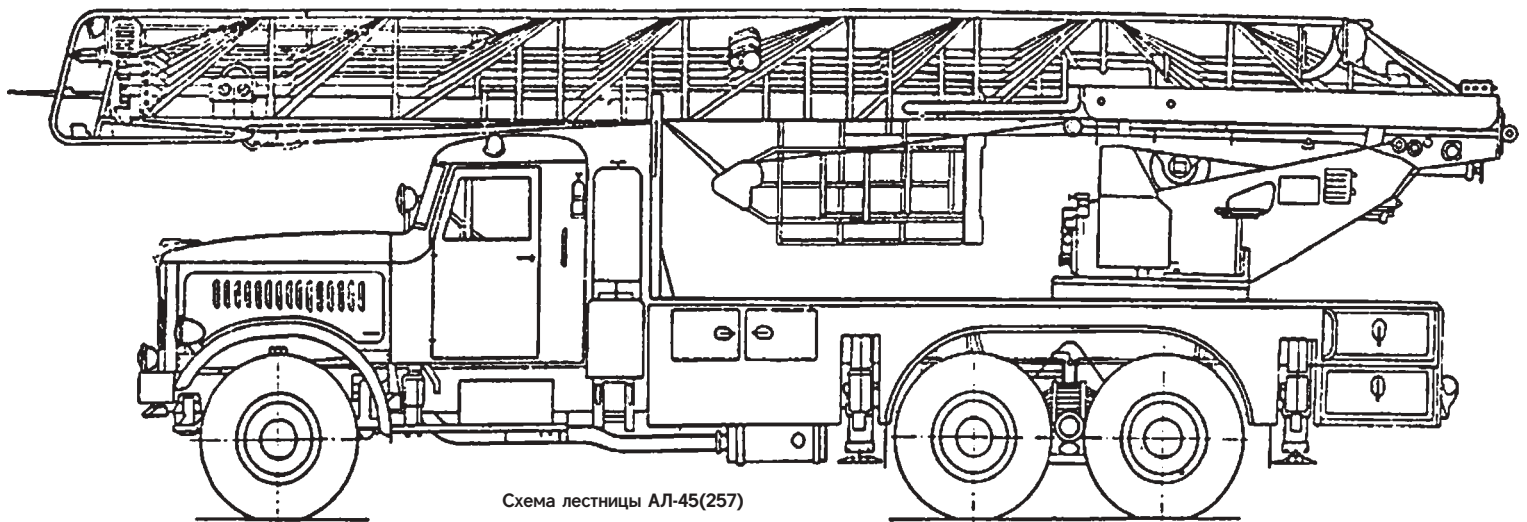


Схема лестницы АЛ-45(257)

Лестница АЛ-32(53213). Фото АО «Пожтехника»



Модель АЛ-46 SIMON на шасси КраЗ-260

# АВТОМОБИЛИ ИЗ ТАРТУ

*Людис СУСЛАВИЧЮС,  
(г. Вильнюс, Литва)*

автобусу, названному ТА-1, вмещать 28 пассажиров, причем автобусы, в отличие от прототипа, имели 2 двери – переднюю и заднюю. Кузов имел деревянный каркас, обшитый жёстью. По образцу довоенных «лайнеров» на крыше устроили площадку – багажник, куда вела гнутая лестница, закреплённая на задней стенке кузова.

Этот автобус с некоторыми изменениями выпускался почти десять лет. В 1958 г. Тартуский авторемонтный завод представил автобус вагонной компоновки на том же шасси ГАЗ-51. Хотя компоновка и была прогрессивней, автобус получился тяжёлым, нединамичным, к тому же вмещал лишь 25 пассажиров, поэтому производил-

музейный экспонат.

Начало производства автобусов во втором по величине городе Эстонии Тарту пришлось на 1949 год. В это время во многих регионах СССР начали делать копии небольшого капотного автобуса ГЗА-651. Он строился на единственно доступном шасси массового производства – ГАЗ-51.



Модель ТА-1 (Vector-Models)

Если заводишь разговор о производстве автомобилей в странах Балтии, все сразу



Модель ТА-1 (Vector-models)

вспоминают Ригу, автомобили «Руссо-Балт» и малые автобусы «Латвия». А о том, что автомобили производились также в Литве и Эстонии, уже и не вспоминают. Да, время литовских и эстонских автобусов и фургонов прошло – архаичная конструкция кузова, «привязка» к импортируемому из России шасси «поставили крест» на их выпуске в Каунасе и Тарту. Десять лет назад увидеть их в потоке транспорта не было проблемы, а сейчас они редкость,



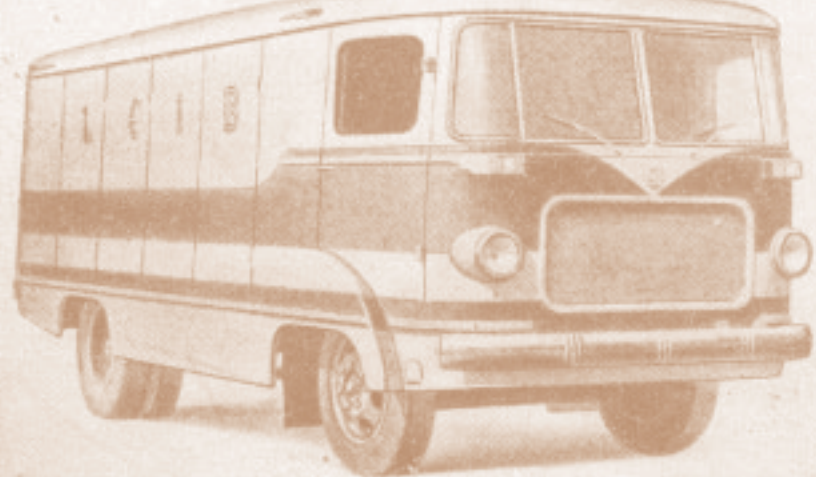
Пригородный автобус ТА-1

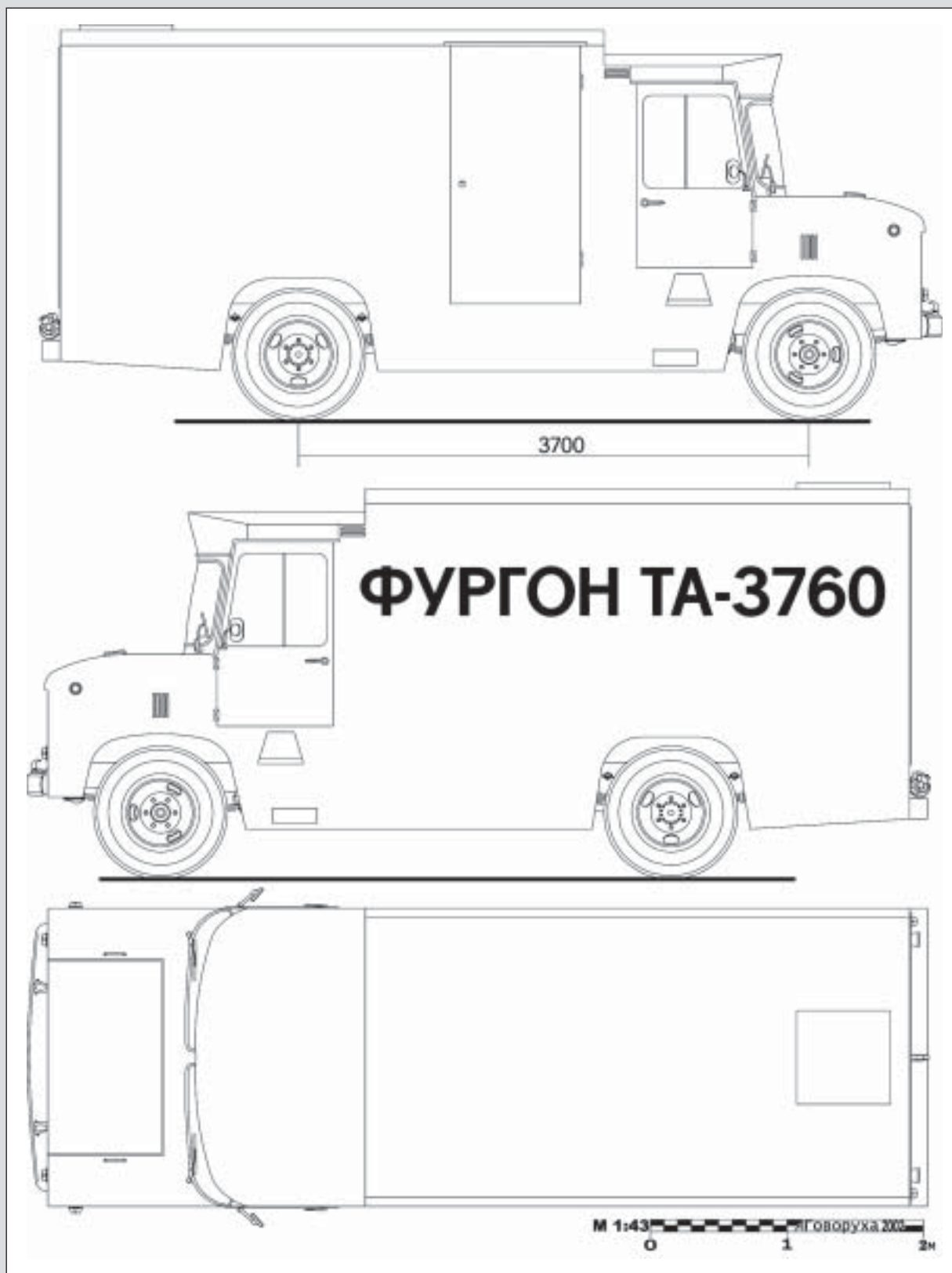
Горьковский завод автобусов (не путайте с гигантом ГАЗ) за год выпускал до 3,5 тысяч 23-местных автобусов, но это была «капля в море» для огромного Советского Союза. Поэтому в каждой республике было организовано собственное производство автобусов типа ГЗА-651.

Эстонский вариант, на мой взгляд, был самым оригинальным, т.к. его конструкторы удлиннили базу грузового шасси на 700 мм, а всю раму – 1050 мм, что позволило

ся недолго – в 1958–1960 гг. В ходе выпуска автобуса постоянно изменились его конструкция и внешний вид. Передняя панель «а ля ЗИС-155» была заменена характерным «ртом», а закрывавшие ниши передних колёс щитки трансформировались в полукруглые уширения по бокам кузова. С таким «лицом» и сниженной за ненадобностью и ставшей плоской крышей из цехов завода, переименованного в Тартуский опытный авторемонтный завод (эстонская

Фургон ТА-9 для перевозки хлеба





Модель ТА-6 (Кіммерія)

аббревиатура – ART) начали выезжать фургоны-хлебовозы ТА-9. Дело в том, что начало выпуска достаточно современных в то время цельнометаллических ПАЗ-652, более вместительных и удобных, сделало «кустарщину» типа ТА-6 просто нецелесообразной. Поэтому Тартускому заводу и поручили освоить выпуск специализированных фургонов.

ТА-9 имел всё тот же деревянный каркас и массу в 3,6 т. В пяти секциях на лотках он перевозил до 2-х тонн хлебобулоч-



Модель ТА-6 (Кіммерія)



Модель ТА-9А (Киммерия).  
Фото Ю.Ионов

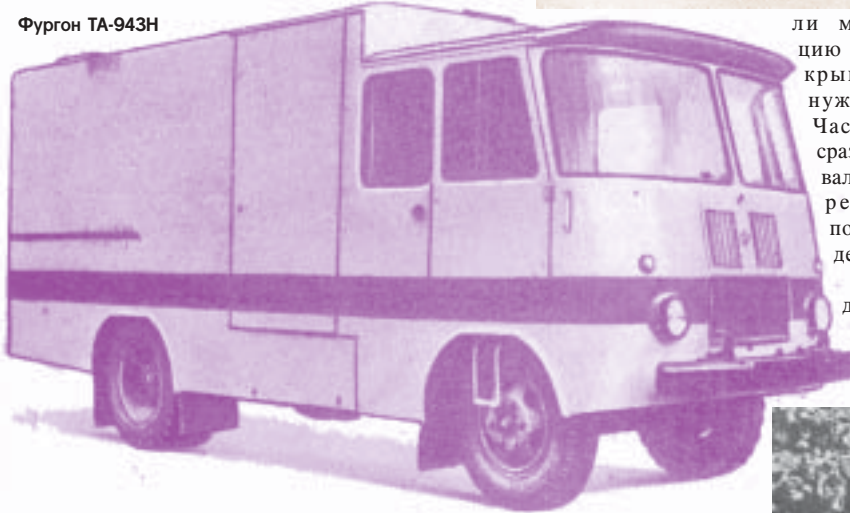
ных изделий. Параллельно выпускалась модификация ТА-9В для перевозки скоропортящихся продуктов.

Через год конструкцию изменили, применив металлический каркас кузова и кар-



Фургон ТА-9А для перевозки хлеба

Фургон ТА-943Н



динально изменив дизайн передней части. Конфигурация её стала проще, а вид – более запоминающимся. На базе этой модели тартуские автомобилестроители созда-

Фургон ТА-943 для перевозки хлеба



ной раз изменился. Эти модернизированные конструкции получили индекс ТА-943 – для хлебных изделий и ТА-9Е2 – для скоропортящихся продуктов. Грузоподъёмность у новых фургонов – 2 т, а вес в снаряжённом состоянии – от 3495 до 3715 кг. Их длина 6350 мм, ширина – 2210, а высо-

ли модификацию с высокой крышей для нужд почты. Часть из них сразу оборудовались как передвижные почтовые отделения.

В 1969 г. дизайн тартуских фургонов оче-

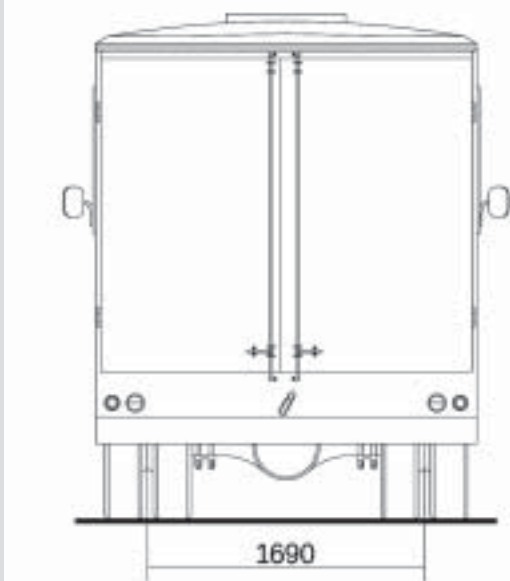
ред-та (в зависимости от назначения машины) – от 2540 до 2840 мм.

На них улучшены условия для работы водителя. Расположение органов управления удобнее; кабина, снабжённая полупанорамными ветровыми стёклами и дополнительными боковыми окнами, имеет хорошую обзорность. Усовершенствована система отопления и обогрева стёкол. Усилена конструкция дверей. Машины снабжали задним буксирным устройством. У фургона ТА-9Е2 в задней стенке кузова – двухстворчатая дверь, обе части которой открываются на 270 градусов, что намного облегчает погрузку и выгрузку.



Фургон ТА-943Н

## ФУРГОН ТА-3760



Характерным признаком новой серии фургонов ТА стал козырёк над ветровым стеклом. Возможно, он был функциональным, но одновременно придавал автомобилю какой-то кустарный вид. Одной из самых массовых моделей стал ТА-943/943А на шасси ГАЗ-52-01. Это машина с цельнометаллическим кузовом вагонного типа, снабжённым термоизоляцией. Снаружи кузов обшит стальным листом, а внутри – алюминиевым. Грузовое отделение оборудовано для перевозки хлебобулочных изделий в лотках. Однако этим область применения автофургона не была ограничена: в нём можно было перевозить многие скоропортящиеся продукты в специальной расфасовке.

А специально для таких перевозок с 1976 г. стали выпускать модель ТА-943Н с изотермическим кузовом повышенной вместительности. Конструкторы поступили просто – они сделали грузовой отсек выше. Просто и быстро!

Заводом выполнялись и политические решения – приняли постановление об улучшении бытового обслуживания населения, и «АРТу» «спустили» задание сверху – срочно освоить выпуск передвижных пунктов бытового обслуживания.

Фургон ТА-3760 (1986). Фото И.Клочков



Фургон ТА-943А

ния. На этот раз лёгкое шасси ГАЗ-52 уже не подходило, и взяли следующее по размеру – от ГАЗ-53А. Довольно оперативно тартуские конструкторы разработали типовой ряд специализированных фургонов на шасси ГАЗ-53. Первой моделью этого ряда был изотермический фургон ТА-942. За ним последовали модели ТА-942Т и ТА-942А – передвижные пункты бытового обслуживания населения с женской и мужской парикмахерской и отделением для починки обуви. На базе фургона ТА-942 завод изготовил партию передвижных механических мастерских, предназначенных для автоколонн, работающих в отрыве от своей базы. Каждая мастерская оснащена небольшой электростанцией, токарным и сверлильным станками, гидравлическим прессом, оборудова-

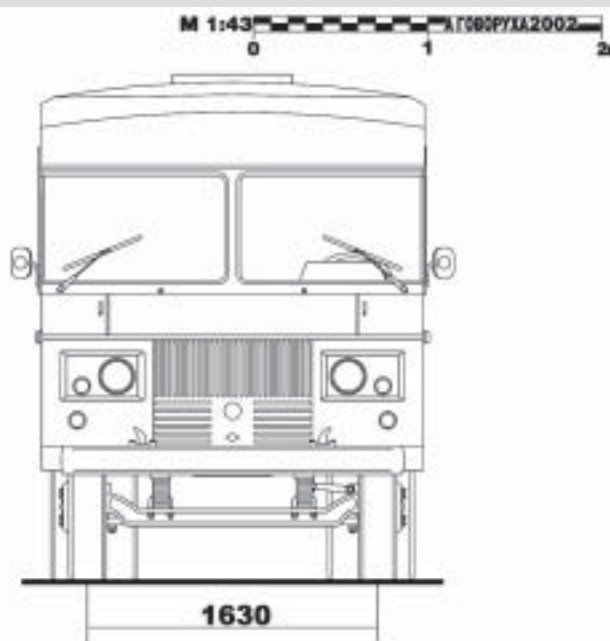
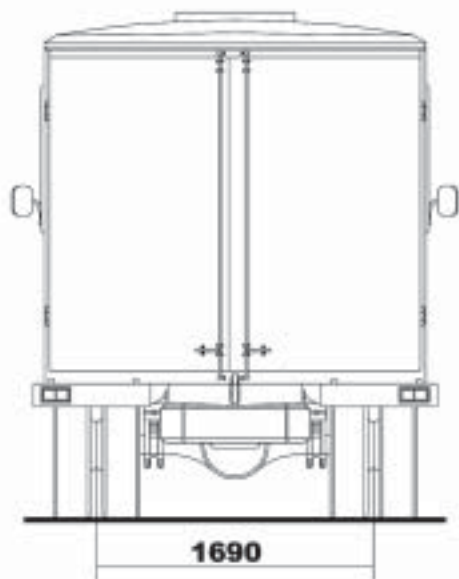
нием для электрической и газовой сварки, зарядки аккумуляторов.

Фургоны Тартуского завода помогали значительно расширить виды обслуживания населения в ряде регионов страны. Завод видел перспективу, поэтому уже по собственной инициативе здесь принялись совершенствовать конструкцию. Были спроектированы и изготовлены опытные модели универсального фургона на шасси ГАЗ-53А, снабжённого комплектами полок, контейнеров, сидений и переставляемой перегородкой. Комбинируя по-разному это оборудование, фургон можно было

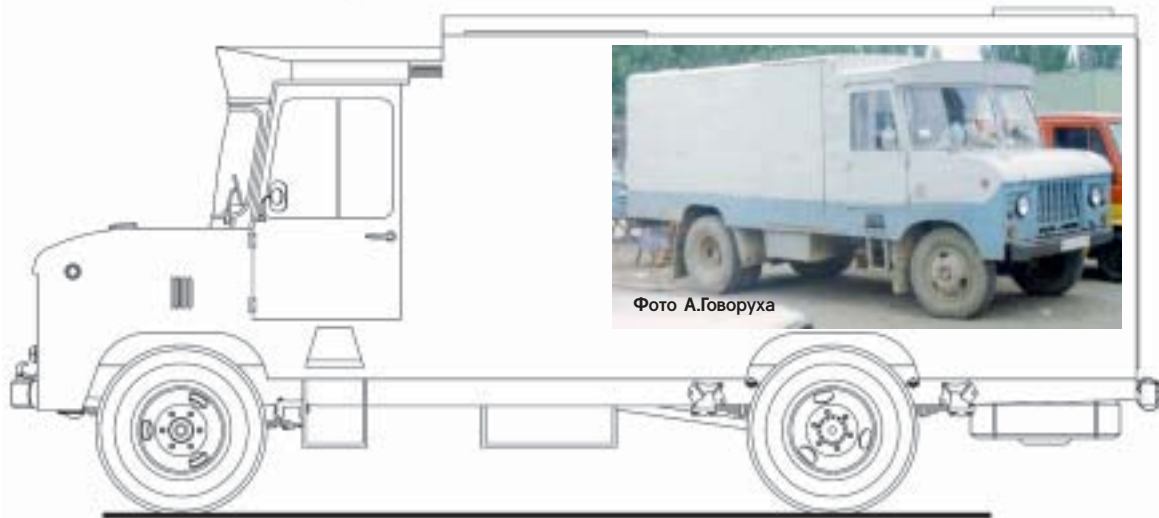
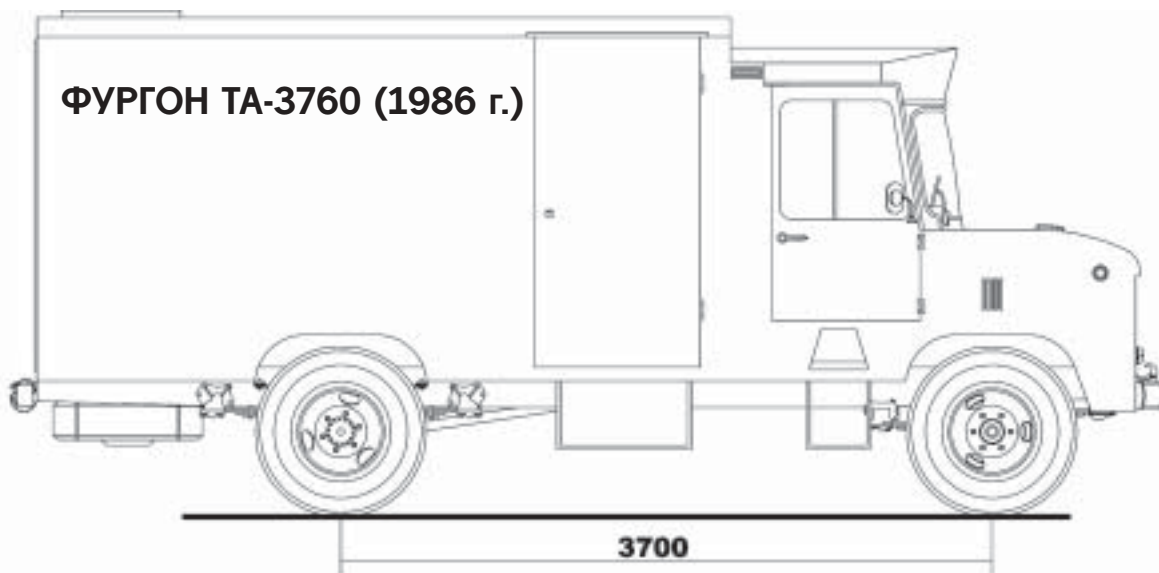


Модель ТА-6Е (Киммерія)

## ФУРГОН ТА-3760 (1986 г.)



**ФУРГОН ТА-3760 (1986 г.)**



Модель ТА-6 Люкс (Кіммерія)

превратить в передвижной пункт, принимающий заказы на обслуживание, или в передвижную мастерскую, в пункт проката для обслуживания экскурсий.

Всего же заводом «ART» до развала СССР было разработано и выпущено свыше 20 разных моделей автобусов и фургонов, некоторые выпускались тысячами. Всё же слабая техническая база не позволила создать автомобиль европейского уровня. Прimitивные грубоватые формы фургонов – не столь вина дизай-

неров, сколь вина отсутствия прессовой оснастки. Вместо того чтобы штамповать элементы кузова, гнули их на простейших болванках как в начале XX века. Шасси автомобилей Горьковского автозавода со слабым двигателем, к тому же приспособленное для сельских дорог не очень подходило для городских развозных машин. Но легко критиковать завод «ART» сейчас, когда имеем «фольксвагены», «мерседесы», «форды», «ивеко», «газели». Несколько десятилетий назад всё выглядело иначе.



# ПАРИКМАХЕРСКАЯ НА КОЛЁСАХ

Максим ШЕЛЕПЕНКОВ,  
г. Москва.

Фото из архива автора

В 60-е годы, уже прошлого столетия, на волне хрущёвской оттепели ударными темпами начала развиваться в стране «Служба Быта». Люди старшего поколения очень хорошо помнят сочетание этих двух заглавных букв в витринах пунктов проката, химчисток, парикмахерских и ремонтных мастерских. Какое это имеет отношение к нам с вами? А самое прямое – вместе с развитием этой отрасли появились автомобили её обслуживающие. И среди них есть достаточно интересные. Об одном таком автомобиле «Службы Быта» мы и поговорим сегодня.

Хорошо было жителям больших и не очень городов, им радости «Служба Быта» преподносила буквально домой. С доставкой на дом. А как быть жителям сёл, деревень и посёлков? За новой причёской ехать в город? А если башмак прохудился? Вот для таких бедолаг в 1964 г. и был создан автомобиль ТА-942Т. Он представлял собой передвижную мастерскую, где размещались женская и мужская парикмахерские и сапожная мастерская. Автомобиль выпускался небольшими партиями Тартуским авторемонтным заводом № 3 в течении нескольких лет на шасси автомобиля ГАЗ-53Ф с удлинённой рамой. Он представлял собой цельнометаллический фургон вагонного типа. Кабина была изолирована от «бытового» отсека глухой перегородкой. В кабине было всего два посадочных места, между ними располагался кожух двигателя. Торпедо автобуса было сварено из листового металла и особым изяществом не отличалось. Кузов фургона был

разделён на две не равных части. В более обширной, размещённой ближе к переднему автобуса было парикмахерское отделение и занимало оно, если считать по оконным проёмам, четыре окна из пяти. В задней части автобуса была расположена обувная мастерская. Ей отводился всего один «оконный проём». Каждое отделение имело свой вход и не имело внутреннего перехода в соседнее. Сверху, на крыше устанавливался багажник. Лестница для доступа к нему располагалась на задней стенке автобуса.

Вентиляция салона осуществлялась через два вентиляционных люка спереди на крыше автобуса. Между этими двумя лючками располагался короб вентилятора, для вентиляции салона на стойке. Задний отсек «сапожника» имел вентиляционный люк в крыше. Внутренние размеры кузова: длина 4980 мм, ширина 2120 мм, высота первого отделения 1740 мм, второго – 1850 мм. Габаритные размеры автобуса 7150x2260x3280 мм. База – 3700 мм.

Трудно сказать насколько эти автобусы помогли повысить уровень бытового обслуживания населения в сельских районах. Скорее всего эта миссия не удалась, так как продолжения подобная техника не получила. Зато есть место где эти автобусы очень хорошо прижились и эксплуатировались до



Так ТА-942Т был показан в автомобильном справочнике 1968 года. Обратите внимание, что на этой машине нет информационного аншлага спереди

конца 1980-х годов. Это «Мосфильм». Трудно представить более удобный автомобиль для гримёрки. Уже всё готово, кресла, зеркала, даже переделывать ничего не надо. Только вот сапожника пришлось удалить. Это отделение использовали как кладовую. В дальних киносъёмочных экспедициях к автобусу цепляли одноосный бортовой прицеп для дополнительной поклажи, благо форкоп входил в стандартную комплектацию автобуса.

Справедливости ради, нужно отметить, что наш герой не являлся самостоятельной разработкой, а был создан на базе изотермического фургона ТА-942, выпускаемого тем же авторемонтным заводом.

Если кому-то этот уникальный автобус времён «развитого социализма» показался интересным, и он соберётся сделать его модель, позволю себе обратить его внимание на некоторые детали.

Поводки очистителя лобового стекла не прилегают к самому стеклу, а «растут» почти из середины капота. Непосредственно перед лобовым стеклом расположена пробка радиатора системы охлаждения двигателя. Номер на переднем бампере стандартно крепился на левой его части по ходу движения. Для облегчения посадки в кабину и в задний отсек, на заводе устанавливались подножки, но на машинах побывавших в эксплуатации их как правило уже не было. Окна в дверях салона несколько меньше окон самого салона. Окна в дверях кабины сделаны сдвижными. Сзади на ТА-942Т устанавливались фонари ФП-101, которые применялись почти на всех советских грузовиках того времени. Задний номер крепился около левого фонаря, по

Этот автобус ТА-942Т использовался в качестве гримёрки на «Мосфильме». Вполне серийный экземпляр, таких автобусов было большинство



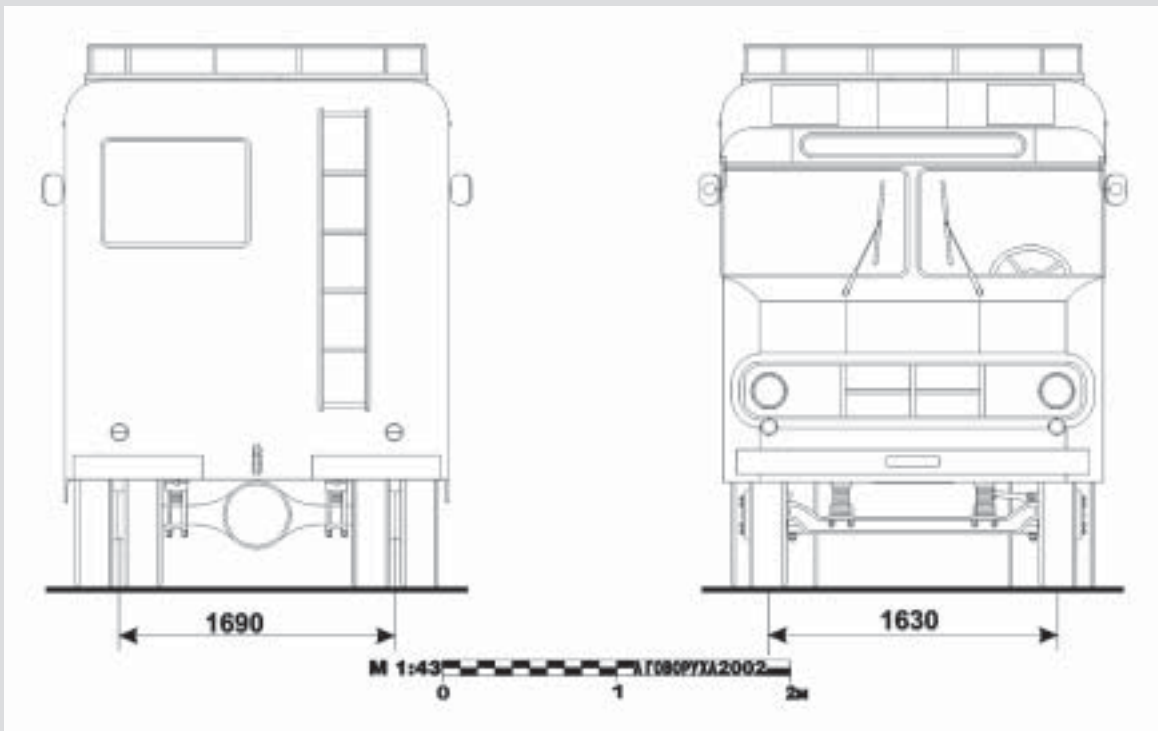
Автобус очень часто становился выставочным экспонатом. Один из таких автобусов на ВДНХ СССР. У этого экземпляра не совсем стандартная решётка радиатора и зеркала заднего вида установлены сверху.

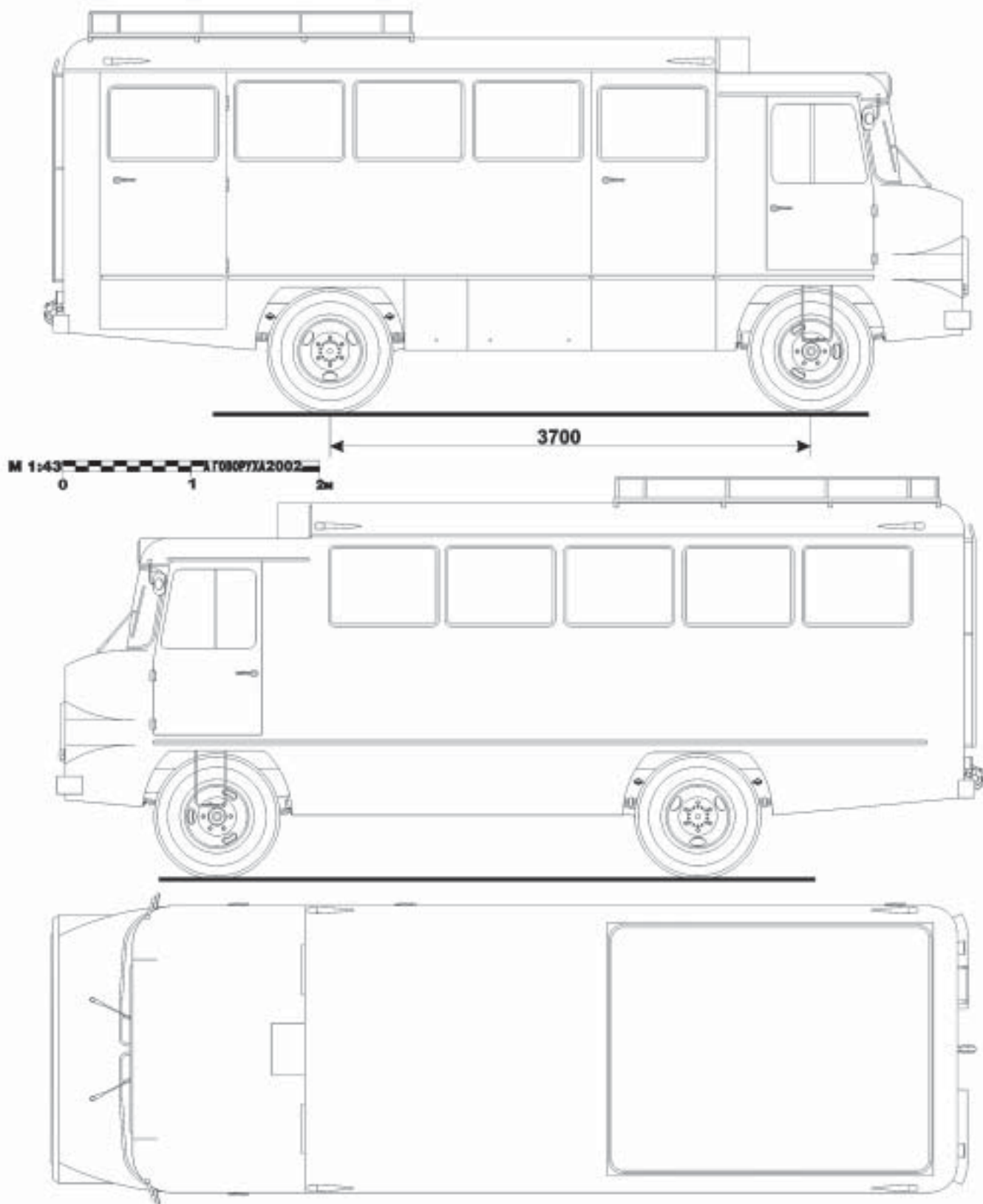


ходу автобуса. Автобус который видел я лично, с завода был окрашен в зелёный цвет. Не в хаки, а именно в зелёный (такой цвет обычно имеет листва деревьев к середине лета). Но что бы модель не получилась мрачной лучше применить зелёный цвет более светлого оттенка. Не исключено, что эти автобусы могли окрашиваться и в синие цвета. Бытовое помещения автобуса, всегда имело занавески на окнах, поэтому салон автобуса можно в модели не прорабатывать, тем более что его оборудование не совсем понятно, особенно мастерской сапжника. А вот надпись типа «Служба Быта» на боку ему не помешала бы. И в таком виде на полочку, в коллекцию!



Останки «Мосфильмовского» ТА-942Т на задворках киностудии. Очень хорошо видно лестницу к верхнему багажнику, которого на автобусе уже нет. 1999. Фото автора.





## Моделизм

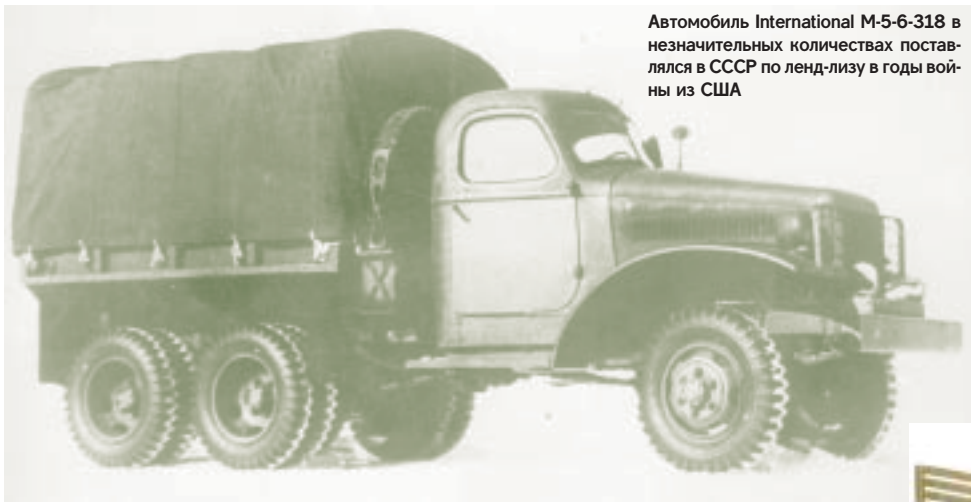
Более 500 наименований моделей, литературы, аксессуаров, красок, декалей — в одном почтовом каталоге!  
 В «Моделизме» Вы найдете модельные новинки раньше, чем они появятся на прилавках.

ICM, СКИФ, Завода, Italeri, Моделист, Academy, Alan, Amodel, Восточный Экспресс, Махет, AER, ВЭС, Condor, Dragon.  
 Мы предлагаем: ФУД и траки из белого металла, расходные материалы, инструмент и 300 разных красок. Доступные цены.  
 Чтобы получить каталог — пришлите свой адрес. 125413, Москва, а/я 45. Телефон: (095) 453-02-28

# КАК «ТРУМЕН» РОССИИ ПОМОГАЛ

Андрей КОЛЕВАТОВ,  
(г. Орлов, Кировская обл.)  
Фото из архива автора

Прежде чем начать рассказ о хорошо известном грузовике ЗиЛ-157, без преувеличения знаменитом автомобиле повышенной проходимости, автор хотел бы пояснить цель данной публикации. Поскольку история создания ЗиЛ-157 довольно подробно освещена в ряде изданий для моделлистов, не имеет смысла вновь останавливаться на этом вопросе. Однако в мой адрес поступает большое количество писем, авторы которых спрашивают об отличиях различных выпусков столь популярной машины. Действительно, за те 33 года, что ЗиЛ-157 находился на конвейере, он претерпел не одну модернизацию и вполне естественно, что автомобили разных лет выпуска существенно отличались друг от друга. Чтобы провести какую-то аналогию, заметим, что всемирно известный танк Т-34-85 выпуска 1945 года никак не мог присутствовать на диораме обороны Москвы в 1941 году, поскольку это не соответствовало бы исторической справедливости. То же самое можно сказать и о грузовике ЗиЛ-157, а чтобы у читателей нашего журнала не возникало путаницы в определении модификаций этого автомобиля и служит данная статья.



Автомобиль International M-5-6-318 в незначительных количествах поставлялся в СССР по ленд-лизу в годы войны из США

который на поверку оказался старым знакомым, выдавшим виды грузовиком ЗиЛ-157К. Далеко не новая машина была переведена в транспортную автороту из строевого подразделения, где прежде служила базой передвижной армейской машины технического обслуживания МТО-60. Вместо цельнометаллического кузова-фургона КМ-157 автомобиль имел бортовую платформу для перевозки грузов и вид его был совсем не боевой. – Что, «Трумэн» получил? – посмеивались старослужащие над новым шофером, – ничего, накачаешь мускулы! В самом деле, почему же «Трумэн»? – недоумевал боец. Из школьных уроков истории он хорошо помнил, что президент Гарри Трумэн занимал свой пост с апреля 1945 до начала 1953 г., после чего его сменил Дуайт Эйзенхауэр. Может быть эта кличка прилипла к машине, как

– А ты, боец, – указательный палец замотехна батальона уперся в грудь рослого солдата, прибывшего в подразделение с пополнением молодых водителей, – будешь осваивать «Трумэн». Парень крепкий, справишься. Счи-

тай, что приказ о закреплении машины уже подписан. А, сейчас в парк, принимать технику!

Так началось знакомство молодого солдата-водителя с каким-то непонятным «Трумэнном»,



Модель ЗиЛ-157К (Замятин и Казанцев)



Автомобиль ЗиЛ-157 первых выпусков. г. Москва, 1958 год. Шины модели И-111, разъёмные диски колёс, отсутствует правое зеркало, рычажные амортизаторы. Буфер старой конструкции, открывающаяся половинка окна водителя, борта платформы старого типа

напоминание о поставлявшихся по ленд-лизу американских полноприводных грузовиках International M-5-6-318. Ведь архитектура кабины и оперения, и даже внутренний интерьер кабины International очень сильно повлияли на формирование внешнего облика ЗиЛ-157. Правда, International M-5-6-318 по типу ходовой части больше соответствовал ЗиС-151, благодаря двойным задним скатам колёс и двумя вертикальными «запасками» смонтированными между кабиной и платформой. Но ЗиС-151 за крайне низкую проходимость и чрезмерный собственный вес прочно укоренился в сознании военных под условным наименованием «колун». Целое поле стоящих на длительном хранении «колунов», расположенное за забором воинской части, не оставляло сомнений в собственном имени ЗиС-151, но почему же тогда ЗиЛ-157 – «Трумен». Может быть это каким-то образом можно было считать нашим ответом на создание послевоенных американских полноприводных армейских автомобилей аналогичного класса и близких ЗиЛ-157 по своим характеристикам М-34 и М-135. Однако точно установить происхождение прозвища «Трумен» за два года службы так, к сожалению,



ЗиЛ-157 с лебёдкой во дворе завода. г. Москва, лето 1960 г.  
Хорошо видны шины модели И-111

выглядел несколько архаично, но по степени готовности к выезду не уступал им. Не отставал тяжело нагруженный «Трумен» от колонн на марше, разве что только старенький двигатель частенько грелся при движении на затяжных забайкальских подъёмах. Интересно, что и по проходимости в условиях бездорожья ЗиЛ-157, благодаря своему низкооборотистому шестцилиндровому двигателю (мощностью 109 л.с. при 2800 об/мин колёвала и крутящим моментом 34 кгм при 1100–1400 об/мин), ненамного уступал своим более молодым коллегам, а иногда и превосходил их. Кстати сам мотор, ве-

157, наблюдались поломки узлов крепления раздаточной коробки, а чтобы не потерять её во многих автобатах раздаточную коробку привязывали к раме с помощью мощной цепи. Иногда из-за перегрузок автомобилей (а при наращенных бортах в кузовах ЗиЛ-157 можно было загрузить до 6–7 т зерна) выходили из строя мосты. Болты, стягивающие половинки картеров моста, лопались и ведущий мост «разъезжался» на две части. По компоновочным соображениям на ЗиЛ-157 был применён раздельный привод задних мостов. Такое решение безусловно имеет свои преимущества, во-первых позволяет продолжить движение при поломке

или обрыве полуоси любого из мостов, во-вторых, сделанный очень красиво раздельный привод позволил использовать практически



Серийный ЗиЛ-157К московского Автозавода им. И.А.Лихачева

и не удалось, поскольку никто толком ничего объяснить не смог.

Между тем ЗиЛ-157КЕ, поскольку машина имела экранированное электрооборудование и два топливных бака по 150 л каждый) честно и добросовестно, как подобает настоящему солдату, нес свою нелёгкую армейскую службу. Конечно, на фоне более современных сослуживцев по автороте ГАЗ-66, ЗиЛ-131 и «Уралов» «сто пятьдесят седьмой»

дующий свое происхождение от послевоенного ЗиС-120, оказался на редкость надёжным, неприхотливым и долговечным силовым агрегатом. Сравнительно простыми и крепкими были также узлы трансмиссии – сцепление, коробка передач, раздаточная коробка. Правда, в условиях интенсивной эксплуатации, характерной для армейских «целинных» батальонов, формируемых каждый год для уборки урожая, и состоящих, как правило, из транспортных автомобилей ЗиЛ-



Модель ЗиЛ-157  
(Уральский Сокол)



Колонна автомобилей ЗиЛ-157К с урожаем из состава армейских целинных автомобильных батальонов. Сер. 1970-х годов.

На автомобили установлены кузова от автомобилей ГАЗ-53А в условиях воинских частей

одинаковые задние мосты. Однако, по сравнению с полноприводными грузовиками, имеющими проходной средний мост (ЗИЛ-131, Урал-375, КраЗ-260), в трансмиссию автомобиля ЗИЛ-157 пришлось включить один «лишний» карданный вал и промежуточную опору карданного вала заднего моста, которая крепилась на верхнем рычаге, приваренном к кожуху среднего моста. Эта опора, именуемая на шоферском жаргоне «поросёнок» была одним из слабых мест автомобиля и требовала к себе постоянного внимания, так как имела свойство часто обрываться с мест крепления со всеми вытекающими последствиями. Достаточно хорошей была подвеска автомобиля, а его рама заслуживает особой похвалы. Очень прочная и долговечная, она могла безболезненно выдерживать значительные перегрузки и, как правило, работала весь срок службы машины. К сожалению, у более нового ЗИЛ-131 рама оказалась значительно слабее и её поломки



Модель АЦМ-4-157К (Замятин и Казанцев)  
Фото А.Кобриц

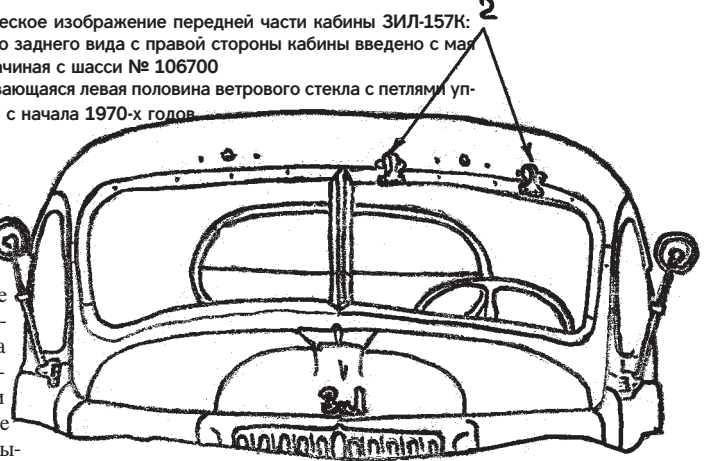
случались довольно часто. Отличными были и тормоза ЗИЛ-157. Действовали они безотказно в любых условиях, будь то жара или лютый мороз, шоссе с твёрдым покрытием или грязный просёлочек. Ходовая часть автомобиля, колёса и шины тоже служили вполне надёжно. Конечно, перебортовывать проколотое колесо было проблематично из-за разъёмного обода. Чтобы разъединить его части нужно было предварительно раскрутить 17 стягивающих болтов, а они в свою очередь часто оказывались на смерть проржавевшими и шиномонтаж колёс старались отложить до лучших времён. Как ни странно, этому способствовала и система централизованного регулирования давления воздуха в шинах, которая позволяла восполнить небольшие утечки воздуха и поддерживать оптимальное давление в шинах. В 1977 г. конструкторы Московского автозавода «ЗИЛ» устранили трудоёмкую операцию по монтажу-демонтажу шин и внедрили на ЗИЛ-157К новые колёса с неразъёмным ободом. Шины на них крепились с помощью замочных колец и шиномонтаж существенно упростился. Упомянув о системе централизованного регулирования давления

нужно сказать, что до 1968 г. автомобили комплектовались блоком шинных кранов, расположенном на полу в кабине водителя. Вещь несомненно полезная, но очень часто она являлась

дополнительным источником утечки воздуха из системы, была нетехнологичной в производстве и могла работать только при открытых колёсных кранах. Таким образом происходило неоправданное дублирование, а упразднение блока шинных кранов в кабине почти не отразилось на удобстве пользования системной подкачки, потому что при исправной системе колёсные краны оставались всегда открытыми и если нужно было поднять или снизить давление в какой-то определенной шине, достаточно было выйти из кабины и открыть или закрыть нужный колёсный кран. Такие ситуации возникали очень редко, а снижение давления в шинах при преодолении тяжё-

лого участка пути, как правило производилось одновременно и равномерно во всех шинах сразу. Кстати, интересная особенность. При движении с полной нагрузкой в течение длительного

Схематическое изображение передней части кабины ЗИЛ-157К:  
1. Зеркало заднего вида с правой стороны кабины введено с мая 1964 г. начиная с шасси № 106700  
2. Открывающаяся левая половина ветрового стекла с петлями упразднены с начала 1970-х годов



Модель АЦМ-4-157К (Замятин и Казанцев)  
Фото А.Говоруха



Обмывочно-нейтрализационная машина 8т311 на шасси автомобиля ЗИЛ-157Е с двумя топливными баками по 150 л

времени по шоссе давление в шинах от нагрева воздуха повышалось до 5–5,5 кг/кв. см, а после стоянки и охлаждения шин оно снижалось до требуемых инструкций 3–3,5 кг/кв. см. Рассказ о ЗИЛ-157 был бы не полным, если не упомянуть об условиях работы водителя. Маленькая, тесная, с недостаточной обзорностью кабина обладала минимумом комфорта и завидной долговечностью. Интерьер сугубо спартанский, никаких излишеств: выкрашенная в цвет хаки панель приборов, серая картонная обивка на потолке, сиденья обитые дерматином, серебристые металлические рычаги – всё в соответствии со строгими армейскими законами. Чтобы управлять такой машиной, действительно требовались физически крепкие водители с накаченными мышцами, поскольку гидросилитель руля на ЗИЛ-157 не предусматривался. Если при движении

автомобиль ещё более-менее слушался руля, то при маневрировании на мягких грунтах в ограниченном, стеснённом пространстве нужно было прилагать нечеловеческую силу, чтобы вывернуть в нужную сторону руль. При вождении машины по колее, особенно при поворотах, руль часто вырывало из рук, да так сильно, что вполне могло выбить большие пальцы рук. Не случайно, все учебники шоферов того периода времени категорически запрещали держать руль «в обхват». Чтобы не травмировать большие пальцы их рекомендовалось держать вдоль обода рулевого колеса, ни в коем случае не обхватывая ими руль.

Вот таким был «Трумэн» в жизни, но моделям вероятно будет интересно узнать как совершенствовался он в процессе производства. Ведь 33 года конвейерного выпуска не могли оставить без изменений даже самую консервативную конструкцию. Даже знаменитый Ford T на

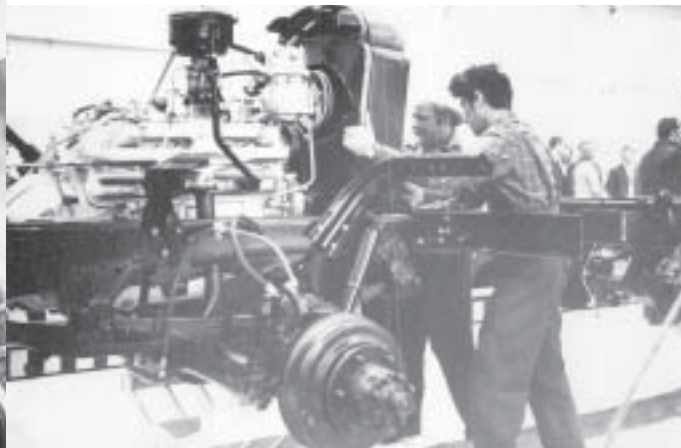
протяжении своего выпуска подвергался неоднократной модернизации, и, конечно, герой нашего повествования, ЗиЛ-157, постоянно совершенствовался. Я умышленно не буду концентрировать ваше внимание на чисто технических изменениях, поскольку это не относится к нашей тематике, а читатели интересующиеся данным вопросом могут ознакомиться с этими изменениями в специальной литературе, касающейся автомобиля ЗиЛ-157 и его модификаций. Мы же рассмотрим только внешний облик «сто пятьдесят седьмого». Внешний вид первых ЗиЛ-157, поставленных на конвейер в сентябре 1958 г., полностью соответствовал приведенному здесь

снимку. Вопреки бытующим легендам никакие автомобили с внешним подводом воздуха к шинам серийно не выпускались, поскольку к нача-



Сборка первого автомобиля ЗиЛ-157К на Уральском автомоторном заводе 27 ноября 1977 г. Монтаж колёс с шинами модели К-70 на шасси автомобиля. Хорошо различимы тормозные камеры и подвески задних мостов

Сборка первого автомобиля ЗиЛ-157К на Уральском автомоторном заводе 27 ноября 1977 г. Установка облицовки радиатора



Первые десять автомобилей ЗиЛ-157К проходят в праздничной колонне на демонстрации 7 ноября 1977 г. по центральной площади г. Свердловск-44 (ныне г. Новоуральск)



Первые десять автомобилей ЗиЛ-157К во дворе Уральского автомоторного завода. 4 ноября 1977 г.



Автомобиль ЗИЛ-157КГ с лебедкой, кузовом-фургоном и экранированным электрооборудованием. Хорошо видны телескопические амортизаторы спереди. Фото В.Дмитриева



лу выпуска ЗИЛ-157 внутренний подвод воздуха через ступицы колёс и сальниковые уплотнения уже был освоен на бронетранспортерах БТР-152В1 и его модификациях. Автомобили ЗИЛ-157 могли комплектоваться лебедкой для самовытаскивания, которая устанавливалась в передней части рамы на удлинённых лонжеронах. Наличие лебёдки не вносило каких-то дополнений в индекс машины. На базе ЗИЛ-157 выпускались модификации: ЗИЛ-157В – седельный тягач для буксировки специальных полуприцепов, ЗИЛ-157Е – шасси для монтажа кузовов-фургонов с двумя топливными баками до 150 л каждый, ЗИЛ-157Г – с экранированным электрооборудованием не создающим помех радиоприему.

БРДМ-2, но их шины не были взаимозаменяемыми с шинами ЗИЛ-157К и ГАЗ-66, имели другой размер по наружному диаметру и ширине профиля, а также другие параметры по максимальной нагрузке и внутреннему давлению воздуха. Следующие изменения внешности ЗИЛ-157К пришлось на начало 1970-х годов. В целях упрощения конструкции кабины конструкторы отказались от открывающейся левой половины ветрового стекла и сделали его (стекло) глухим. При этом исчезли петли окна на передней части крыши. В начале 1972 г. на базовом автомобиле и его модификациях для снижения веса была уменьшена с 6 до 5 мм толщина переднего бампера, а чтобы сохранить его жёсткость на верти-

В конце 1961 г. базовый автомобиль был модернизирован и получил индекс ЗИЛ-157К. Его модификации именовались ЗИЛ-157КЕ, ЗИЛ-157КВ, ЗИЛ-157КГ. Для комплектования армейскими кузовами-фургонами стала производиться модификация с двумя топливными баками и экранированным электрооборудованием ЗИЛ-157КГЕ. По внешнему виду автомобиля с индексом ЗИЛ-157К можно было отличить от ЗИЛ-157 благодаря наличию в подвеске переднего моста телескопических амортизаторов, которые были хорошо заметны на виде спереди. В мае 1964 г. автомобили ЗИЛ-157К стали оснащать вторым зеркалом заднего вида с правой стороны кабины. Оно имело такую же круглую форму и выдвигной кронштейн, как и левое зеркало. Несколько ранее на машинах появились колёса с новыми шинами модели К-12А вместо устанавливаемых прежде шин И-111. В целях унификации точно такие же колеса и шины ставились на первые автомобили ГАЗ-66. А подобный рисунок протектора до последнего времени имели бронетранспортеры БТР-60ПБ, БТР-70, БТР-80 и боевая разведывательно-дозорная машина



Модель ЗИЛ-157КГ (Уральский Сокол)

кальной полке бампера появились ребра жёсткости. Машины с такими бамперами выпускались до окончания производства. Автомобили, оборудованные лебёдками, сохранили передний бампер старой конструкции. С ноября 1972 г. для ЗИЛ-157К и ГАЗ-66 на Кировском шинном заводе начали выпуск шин К-70 с новым рисунком протектора и улучшенными характеристиками. Машины с такими колёсами производились до окончания выпуска. Интересно, что с появлением в 1967 г. реальной замены для ЗИЛ-157К – нового полноприводного грузовика ЗИЛ-131 того же класса – по существующим в Советском Союзе правилам социалистической экономики выпуск старичка ЗИЛ-157К должен был быть свернут, но этого не произошло. Во-первых, автомобиль ЗИЛ-131 оказался намного сложнее и дороже в производстве, во-вторых, его проходимость была даже несколько хуже, чем у ЗИЛ-157К, к тому же «сто пятьдесят седьмой» оказался хорошо освоенным эксплуатационниками и было решено сохранить производство обеих моделей. Решающую роль в этом сыграло и Министерство обороны – в то время основной заказчик автомобилей повышенной проходимости. Простой и надёжный ЗИЛ-157К и его модификации всё ещё были востребованы в армии и спрос на них был достаточно высоким. В создавшейся ситуации оказались перегруженными производственные мощности автозавода им. Лихачева, вынужденного производить сразу несколько семейств автомобилей. Было решено организовать специализированное предприятие по выпуску деталей, узлов и агрегатов для грузовиков ЗИЛ-157К и запасных частей для ЗИЛ-164А. 10 мая 1967 г. вышло Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 416 о начале строительства филиала Московского автомобильного завода им. И.А. Лихачева в городе Свердловск-44 по соседству с крупным оборонным предприятием Уральским электрохимическим комбинатом, на который и было возложено строительство нового предприятия. 4 ноября 1968 г. филиал «ЗИЛа» дал первую продукцию – ведущие мосты для ЗИЛ-157К, а уже в сентябре 1972 г. начался выпуск шестицилиндровых карбюраторных двигателей ЗИЛ-157К. Тем временем на головном заводе в Москве был разработан усовершенствованный вариант этого мотора под индексом ЗИЛ-157Д. Модернизированные «шестерки» стали устанавливать на автомобили ЗИЛ-130АН и ЗИЛ-130К с мая 1974 г. В середине 1970-х годов войска стали насыщаться грузовыми автомобилями ЗИЛ-131 и военные заказы на ЗИЛ-157К стали постепенно сокращаться. Однако потребность в этих неприхотливых и простых машинах по-прежнему сохранялась, так как многим отраслям народного хозяйства требовался именно такой автомобиль. Правда, для транспортных нужд ЗИЛ-157К подходил не лучшим образом ввиду грузовой платформы армейского типа с откидным задним бортом и откидными боковыми скамейками, дугами и тентом. Для автомобилей поставляемых народному хозяйству была



Автомобиль-самосвал ЗИЛ-ММЗ-4510 на шасси ЗИЛ-157КД последних лет выпуска. Отсутствуют решётки фар. Хорошо видны колёса с неразъёмным ободом



Реактивная установка залпового огня БМ-13 на шасси автомобиля ЗИЛ-157КДЕ на Параде Победы. г. Москва, 1985 г.



разработана упрощённая грузовая платформа с тремя открывающимися бортами, выполненная по типу ЗиЛ-130. Выпуск машин с новым кузовом постепенно увеличивался и составил более половины производственной программы ЗиЛ-157К. Другим важным новшеством в конструкции ЗиЛ-157К стало освоение в 1977 г. новых колёс. Если прежние колёса с разёмным ободом были очень трудоёмки при шиномонтажных работах и недостаточно технологичны в про-

Машина технического обслуживания МТО-60 на шасси автомобиля ЗиЛ-157КГЕ



157К уже семь лет комплектовались ими. Почти одновременно с введением указанных выше изменений была модернизирована и армейская грузопассажирская платформа. Автомобили с такими кузовами получили надставные борты состоящие из трёх досок, две из которых использовались в качестве откидных скамеек, а верхняя доска – в качестве спинки-ограждения. Платформа прежней конструкции имела надставные борты из шести досок (четыре – скамейка и две – спинка).

К концу 70-х годов прошлого века на «ЗИЛе» намечалась коренная реконструкция производства и для высвобождения необходимых площа-

дей было решено часть производственных мощностей вывести на заводы-филиалы. Уральскому автомоторному заводу предстояло принять сборку ЗиЛ-157К. С одной стороны автомобиль ЗиЛ-157К имел неплохую репутацию и сотни тысяч грузовиков около двадцати лет надёжно работали на дорогах и в условиях бездорожья не только в СССР, но и в других странах мира. ЗиЛ-157К требовали геологи, лесозаготовители, энергетики, связисты, труженики сельского хозяйства. С другой стороны, все прекрасно понимали, что участь этой модели предрешена и вскоре её придётся снимать с производства. В любом случае, освоение выпуска автомобилей позволяло Уральскому автомоторному заводу (УАМЗ) подняться на более высокую технологическую ступень. В феврале 1977 г. вышел приказ № 61 «О создании на УАМЗ цеха сборки автомобилей». День 27 октября 1977 г. вошёл в историю Уральского филиала ЗИЛа как дата сборки первого автомобиля ЗиЛ-157К, а первые десять грузовиков прошли по городской площади под приветственные возгласы участников демонстрации 7 ноября 1977 г. Выпуск машин возрастал с каждым месяцем. В 1978 г. собрали 163, в 1979 – 2591, в 1980 г. уже 7045 автомобилей ЗиЛ-157КД. В 1978 г. в результате проведенных УКЭР «ЗИЛ» мероприятий по совершенствованию конструкции и повышению надёжности автомобилу ЗиЛ-157К был присвоен индекс ЗиЛ-157КД. Необходимо отметить, что внешне ЗиЛ-157КД практически не отличался от ЗиЛ-157К 1977 года выпуска. Все изменения были сконцентрированы внутри автомобиля – это модернизированный двигатель ЗиЛ-157Д, контактно-транзисторная система зажигания, запуск двигателя поворотом ключа в замке зажигания, новый карбюратор К-88АЖ, усиленные карданные валы и подвеска, другие усовершенствования. Чтобы всё-таки отличить ЗиЛ-157КД от ЗиЛ-157К достаточно заглянуть в кабину. Справа на панели приборов появилась красная контрольная лампочка перегрева охлаж-



Серийный автомобиль ЗИЛ-157КДЕ с грузовой платформой транспортного типа и двумя топливными баками по 150 л. Машина производства УАМЗ

изводстве, то новые колёса 228Г-457 были лишены этих недостатков. Особенностью этих колёс являлась тороидальная форма поверхности посадочных полок обода и посадка бортов шины на полки обода с гарантированным натягом, что обеспечивает возможность снижения давления в шине до 0,5 кгс/кв. см и надёжное закрепление шины на ободу без применения распорного кольца. Примечательно, что такие колёса появились на ГАЗ-66 только в 1984 г., в то время как грузовики ЗИЛ-



Автомобиль ЗИЛ-157КД с новой платформой армейского типа. На переднем плане справа опытный образец ЗИЛ-157КД с кабиной и платформой от ЗиЛ-131Н. Обратите внимание на колёса и ведущие мосты. На заднем плане первый автомобиль ЗИЛ-157К, воздвигнутый на постамент возле проходной Уральского автомоторного завода



Модель ЗИЛ-157  
(Замятин и Казанцев)

дающей жидкости, а с пола исчезла маленькая педаль включения стартера, изменилась также обивка сидений. Основная масса ЗиЛ-157КД выпускалась в виде транспортного автомобиля с народнохозяйственной платформой и лишь отдельные партии машин, сделанные по особому заказу, комплектовались армейским типом кузова. Ещё меньше автомобилей оснащались лебёдками. Интересно, что выпуск ЗиЛ-157КД до 1982 года осуществлялся параллельно на обоих заводах. 14 апреля 1982 г. с конвейера Московского автозавода им. И.А. Лихачева сошёл последний ЗиЛ-157КД. Его производство полностью передавалось на Уральский моторный завод. С 1958 по 1982 г. страна получила от москвичей более 500 тысяч грузовых автомобилей ЗиЛ-157 различных модификаций. Настал черёд «УАЗ» насыщать народное хозяйство испытанными, заслужившими добрую славу машинами. Труженики Урала не подвели. Уже в ноябре 1983 г. с конвейера «УАЗ» сошёл 50-тысячный автомобиль с начала производства, а к 1985 г. выпуск увеличился в 2,6 раза и составил 18160 грузовиков ЗиЛ-157КД. В этом же году завод выполнил важное правительственное задание. Для участия в юбилейном параде Победы на Красной площади по особому заказу для Министерства обороны была изготовлена партия специальных шасси ЗиЛ-157КДЕ, на которые были смонтированы легендарные «Капоши» – реактивные установки БМ-13. Таким образом сам «сто пятьдесят седьмой» выполнял как бы театрализованную роль «американского автомобиля повышенной проходимости» времён Великой Отечественной войны. Кстати, такую миссию ЗиЛ-157 несёт довольно часто и сейчас. Во многих фильмах о войне он играет роль «Студебекера» или «Интернационала».

Наверно, никто не будет отрицать, что к концу 80-х годов прошлого века, даже такой выдающийся автомобиль, каким без сомнения являлся ЗиЛ-157, безнадежно устарел физически и морально. Непрерывные 30 лет выпуска говорят сами за себя. Уже в комплексном плане экономического и социального развития Уральского моторного завода на 1986–1990 годы предусматривалось вместо ежегодных 18 тыс. автомобилей ЗиЛ-157КД освоить производство более современного грузовика ЗиЛ-131НА в тех же объёмах. 27 октября 1987 г. в цехе сборки автомобилей был



Модель ЗИЛ-157КД (Скейл)

собиран первый на «УАЗ» ЗиЛ-131НА из деталей и узлов поступивших с головного завода «ЗИЛ» в Москве. До конца года собрали ещё 50 таких грузовиков, а с 1988 г. началось их серийное производство. Сборка новых машин велась одновременно со «старичком» ЗиЛ-157КД, который казалось вовсе не собирается покидать конвейер. Конечно, автомобиль постоянно подвергался текущей модернизации. Машины, выпущенные в конце 1980-х годов отличались от предшественников отсутствием защитных решёток перед фарами и более совершенной светотехникой. Правда, на сей раз изменили лишь оптические элементы фар и расцеиватели задних указателей поворота. Корпуса приборов остались прежними, видимо посчитали нецелесообразным устанавливать на старую машину фонари нового типа.

На шасси ЗиЛ-157 выпускалось более 100 наименований различных специализированных автомобилей военного и гражданского назначения. Одним из последних был самосвал ЗиЛ-ММЗ-4510 выполненный на шасси автомобиля ЗиЛ-157КД и оснащенный металлической платформой с самосвальным механизмом, унифицированным по многим элементам с самосвалом ЗиЛ-ММЗ-4505 на шасси ЗиЛ-495710 (ЗиЛ-130). Серийный выпуск самосвалов ЗиЛ-ММЗ-4510 начался в 1989 г. Интересно, что во всех рекламных проспектах Мытищинский машиностроительный завод

(ММЗ) представлял эту машину, как самосвал, изготовленный на прошедших капитальный ремонт шасси ЗиЛ-157КД, тем не менее основная масса шасси поступала под комплектацию совершенно новыми, а часть машин брали с баз хранения и военных складов. В 1992 г. выпуск самосвала ЗиЛ-ММЗ-4510 был прекращён. 8 февраля 1991 г. с конвейера «УАЗ» сошёл последний автомобиль ЗиЛ-157КД, но производство их было свернуто только в начале 1990-х годов по причине сложившейся в стране трудной экономической ситуации, когда спрос на автомобили повышенной проходимости резко упал. В то время и более совершенный ЗиЛ-131Н уже не мог удовлетворить потребности рынка. Территория завода стала заполняться невостребованной продукцией – достаточно дорогостоящими при приобретении и не менее расточительными в повседневной эксплуатации автомобилями. Ненамного дольше прожил и двигатель. В июле 1991 г. был подписан приказ «О снятии с производства линейного карбюраторного двигателя ЗиЛ-157Д». Золотой век «сто пятьдесят седьмого» закончился. Без малого 33 года эта машина стояла на конвейере, оставив после себя добрую память в сердцах не одного поколения автомобилистов, и сегодня тысячи грузовиков ЗиЛ-157 продолжают свою трудовую деятельность, как частные и добросовестные труженики разбитых дорог и россий-



Модель ЗИЛ-157К (ALF)

ского бездорожья.

Тем временем наш солдат закончил срочную службу, вернулся домой, получил профессию инженера-автомобилиста и попал по распределению на крупное промышленное предприятие на должность начальника гаража. Его предшественник, передавая документацию на основные средства, перечислял на память количество и марки имеющейся техники.

А ещё у нас есть четыре «Трумена», – упомянул он.

– Почему «Трумен»? – не понял молодой специалист.

– «Трумен» есть «Трумен». Как его иначе назовешь? – вопросом на вопрос ответил умудренный жизненным опытом старый завгар.



Модель ЗИЛ-157К  
(Замятин и Казанцев)

Использованная литература:

1. Инструкция по эксплуатации автомобилей ЗиЛ-157, ЗиЛ-157К, ЗиЛ-157КД.
2. История Московского автозавода им. И.А. Лихачева. – М.: Мысль, 1966.
3. Каталоги узлов и деталей автомобилей ЗиЛ-157, ЗиЛ-157К, ЗиЛ-157КД и их модификаций.
4. Конструктивные изменения автомобилей ЗиЛ. Сборники бюллетеней.
5. Каталог изделий основного и опытного автомобильного производства. ММЗ. Издание 6-е. – М., 1992.
6. Уральский «ЗиЛ». Летопись Уральского моторного завода. – Екатеринбург, 1993.



Модель ЗИЛ-157  
(VFCars). Фото Ф.Волков

# ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ

ПРИГЛАШАЕТ ДЛЯ ТВОРЧЕСКОЙ, НАУЧНОЙ И ПЕДАГОГИЧЕСКОЙ РАБОТЫ.

1. Молодых специалистов-выпускников:

- технических ВУЗов;
- университетов (специалистов в области физики, химии);
- педагогических ВУЗов (специалистов в области физики, химии, истории);
- педагогических колледжей (специалистов по работе со школьниками начальных классов);
- библиотечных ВУЗов и колледжей.

2. СПЕЦИАЛИСТОВ СО СТАЖЕМ В ВОЗРАСТЕ до 60 лет,

имеющих опыт педагогической, инженерно-технической работы в области космической техники, энергетики, транспорта и других областях техники.

ДЛЯ СПРАВОК ОБРАЩАТЬСЯ ПО ТЕЛЕФОНАМ: 923-79-79, 921-02-90

Коллекционеры, собиратели, реставраторы — крупным планом

Великие люди и легендарные машины

Фантастические разработки, смелые эксперименты, несбывшиеся надежды

История мирового автомобилестроения на письменном столе

**ИГРУШКИ  
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ**

Общероссийский журнал по истории техники  
Второй год издания. 56 иллюстрированных страниц. Разничная цена 20 руб.  
Телефон редакции: (365) 363-91-01

Миниавто

Обзоры книжных новинок

Уникальные архивные фотоматериалы

Не так часто встречаются в зарубежной прессе описания и отклики о российских моделях... Тем более приятно читать в журнале модельного клуба Mercedes-Benz (МВМС) статью о «русском Mercedes». Автор публикации – председатель североамериканского отделения МВМС по достоинству оценил филигранную работу нашего соотечественника Анатолия Губских, изготовителя моделей ручной работы в масштабе 1:43.

С дружеского разрешения автора, Berndt D. Loosen, «Автомобильный моделизм» решил поделиться со своими читателями мнением известного мерседесовского эксперта об этой уникальной модели. В своей статье Berndt D. Loosen использовал материалы об А. Губских и его моделях из журнала «Автомобильный моделизм». Мы же в свою очередь печатаем его впечатления о грузовике Mercedes-Benz Lo 2750 «made in Russia».

## SERDECHNYJ PRIVET iz TROICKA!

(Mercedes-Benz Lo 2750 – ручная работа в масштабе 1:43)



... В русском журнале «Автомобильный моделизм» № 6/2001 был напечатан очень интересный репортаж об одном производителе моделей ручной работы из России. Я бы назвал его скорее не производителем, а ... художником...

Первую фотографию модели Анатолия Губских Mercedes-Benz Lo 2750 в цветах Вермахта я получил в виде чёрно-белой ксерокопии. Моей первой реакцией был вопрос: «Что изображено на снимке, модель или настоящий грузовик 1932–1937 гг.?».

Когда я понял, что речь идет о модели в масштабе 1:43, мне сразу же захотелось её иметь. Легче сказать, чем сделать. Господин Губских живёт на Урале, а я на берегу озера Онтарио... Однако благодаря хорошим связям, примерно через 10 недель перед моими глазами стояла эта модель, и я был очарован.

Есть на свете люди с золотыми волшебными руками и Анатолий Губских без сомнения принадлежит к этой категории – настоящий «художник», мастер своего дела! Когда я держал в руках Mercedes-Benz Lo 2750, я понял что модель отвечает всем параметрам и выглядит как оригинал, фотография которого напечатана на странице 26 в книге Рейнхарда Франка «Мерседес на войне» (Reinhard Frank «Mercedes im Kriege», издательство «Podzun-Pallas»). Трудно представить, что этот прекрасный грузовик в масштабе 1:43 рождён из консервной банки или из других каких-либо обрезков жести. Все де-

тали вырезаны руками, отчеканены, отделаны и спаяны. Естественно нигде не видно грубых швов – с паяльником мастер работать умеет!

Мельчайшие детали, даже сама звезда на радиаторе сформированы и спаяны из медной проволоки. Все эти мелкие детали сделаны великолепно и, на мой взгляд, даже лучше, чем серийные промышленные образцы.

Рама в виде U-профиля сделана безукоризненно из 0,5 мм жести, всё на своих местах, не забыты картеры мотора и коробки передач, карданный вал и выхлопная труба. Грузовая платформа изготовлена также из жести, причём так мастерски, что на металле виден рисунок фактуры деревянных досок – работа филигранная. Очень удачно получились крылья, широкие и круглые, типичные для Mercedes серии «Lo» 30-х годов прошлого века. Жестяные диски колёс с покрывками из резины выглядят очень хорошо, причём протектор на шинах нарезан, очевидно, тоже вручную. Трёхлучевые звёзды в своей форме верны на все 100%, как маленькая звезда, так и большая на передней части радиатора, однако здесь,

обошлось без огорчения – надпись «DIESEL» получилась укороченной, досадная ошибка мастера, он написал «DISEL», пропустив букву «E»...



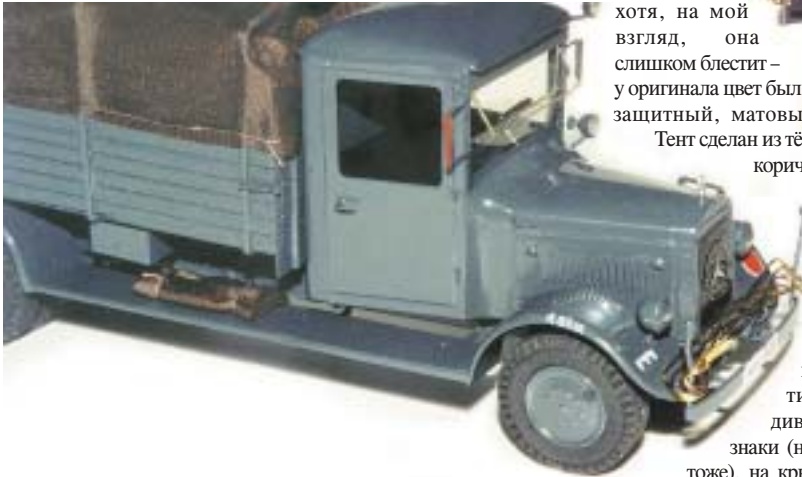
Очень много на модели всяких мелких деталей – две дополнительные поисковые фары, абсолютно правильные качающиеся указатели поворотов, подрамник для флажка на левом крыле, ограничители габаритов на бампере, буксировочные крюки спереди, дверные ручки, запасное колесо под рамой и многое другое.

Если посмотреть внутрь кабины, то можно увидеть четырёхспицевую руль, рычаги ручного тормоза и переключения скоростей, коричневое





сиденье. Лобовое стекло в приоткрытом состоянии вырезано из тонкого оргстекла.



Вместе с Lo 2750 я получил и одноосный прицеп для перевозки кабеля с катушкой (очевидно известный в регистре Вермахта под обозначением *Sd. Anh. 50*), который также великолепно спаян, как и грузовик.

Вся модель прекрасно декорирована как оригинал: краска подобрана по образцу немецких военных машин до 1935 г. – «единый серый» цвет состоит из смеси 2/3 серой и 1/3 коричневой краски, хотя, на мой взгляд, она слишком блестит – у оригинала цвет был защитный, матовый.

Тент сделан из тёмно-коричневой материи, вероятно из шёлка и смотрится очень реально. Все надписи тоже на месте: тактические и дивизионные знаки (на прицепе тоже), на крыльях стоят цифры рекомендованного давления в шинах – 4 и 5 atm., а на заднем борту написано «Дистанция 100 м». Стоп-сигналы окрашены очень чисто красной краской, фары сделаны по военному с маскировочными щелями. Машина имеет номер WH 102341 написанный, как и другие надписи, тонкой кисточкой очень чисто. Однако здесь не обошлось без второй маленькой ошибки: буквы WH (*Wehrmacht*) выполнены в половину величины цифр, что характерно для русских номеров, но никогда такой шрифт не использовался в Германии, буквы и цифры должны быть одинаковой величины.

Я вообще удивлён, где смог А. Губских достать материалы и чертежи этой машины? Очевидно, модель была изготовлена по фотографиям, но какая точность пропорций, поразительно! Недалеко от Москвы в Кубинке есть музей трофейной техники, но мне неизвестно, есть ли там подобный грузовик, но даже если и есть, путь туда для господина Губских не близкий и вряд ли у него есть возможность там часто бывать.

Тем не менее, модель прекрасна и точна по отношению к оригиналу, и я не перестаю удивляться мастерству Анатолия Губских, который в своё свободное время в домашних условиях изготовил эту чудесную модель? Я снимаю перед ним шляпу!

*Перевод  
Станислав Кирилец*



**В МОСКВЕ РАБОТАЕТ МАГАЗИН-САЛОН ОТЕЧЕСТВЕННЫХ И ЗАРУБЕЖНЫХ КОЛЛЕКЦИОННЫХ МОДЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ РУЧНОГО ПРОИЗВОДСТВА**

**Адрес магазина:**  
Москва  
Ул. 1-я Останкинская, д. 35  
(метро "ВДНХ")  
торгово-делового центра  
"ОСТАНКИНО"  
зал "В", 2 эт., пав. 7  
Время работы  
с 11.00 до 19.00  
(ежедневно, без выходных)



УАЗ-3172.  
Празднование  
Дня города  
в Ульяновске  
9 июня 2002 г.  
Фото В. Боченков



Плавающий автомобиль  
УАЗ-3907. Празднование  
Дня города в Ульяновске  
9 июня 2002 г.

Фото В. Боченков

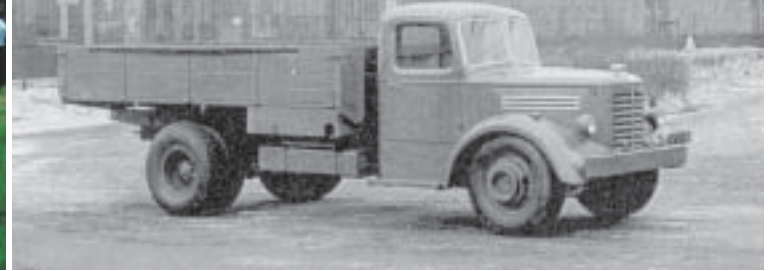
Лаборатория мобильная  
дефектоскопическая  
ЛДМ-1 на базе  
автомобиля УАЗ-3153 на  
комбинированном ходу.  
Выставка на заводе  
«Ремпульташ». г. Калуга.  
27 июля 2000 г.  
Фото В. Боченков



Самосвал на шасси ГАЗ-63. 2002 г.  
Фото А.Крылов



Прототип автомобиля ЯАЗ-200. Кабина и крылья от Mack LM.  
Москва, 1948 г.  
Фото из архива Л. Сусливичуса



# ЛОКОТРАНС

e-mail: [lokotrans@iskra.stavropol.ru](mailto:lokotrans@iskra.stavropol.ru)  
[www.lokotrans.narod.ru](http://www.lokotrans.narod.ru)

ИНФОРМАЦИОННЫЙ АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ,  
ТРАНСПОРТНОЙ ТЕХНИКИ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА  
355012, СТАВРОПОЛЬ, а/я 362, СЕРГЕЕВУ О.А.

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

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

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

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

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несет.

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

• Продаю коллекцию советских и зарубежных моделей в М 1:43. тел. (095) 330-79-15, 8-926-213-82-63 (моб), e-mail: [scalecars@mail.ru](mailto:scalecars@mail.ru)

• Продам модели ручного изготовления в М 1:43: ЗАЗ, ЗИС-101, ГАЗ-М1, ГАЗ-М20, МАЗ-200, МАЗ-500, ЗИЛ-164, Супер-МАЗ и др. Керн Н.Д. 350007, г. Краснодар, ул. Захарова, д. 23, а/я 6025.

• Продаю КИТы ЗИС-5В в кол. 100 шт. или обмена на модели серии King Star из 8 автомобилей. Иванченко Ю.И. Украина, 69000, Запорожье, ул. Победы, д. 93, кв. 4

• Куплю чертежи VW Beetle 1300 по вашей цене. Панибрат А.В. Беларусь, 225320, ул. Тельмана, д. 177/5, кв. 50

## 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"/>	

Здравствуйтесь, уважаемая редакция!

Я очень обрадован, что в России появился собственный журнал «Автомобильный моделизм» с красочным каталогом. Узнал об этом случайно. Я сейчас живу и работаю в Финляндии. У меня все журналы. Желая в дальнейшем увидеть его полностью красочным и намного большим по объёму. Думаю – это случится.

Мне 52 года. Много лет собираю модели всех марок машин, а также изготавливаю их сам. Меня очень интересуют отечественные автомобили довоенных и первых послевоенных лет. К примеру, нигде не встречал «Колхиду» самых первых выпусков с неоткидывающейся кабиной. Может быть ваш журнал опубликует её устройство и внешний вид. Был бы очень этому рад. Да, думаю, и не только я один. Посылаю вам фото одной из последних моих моделей – автобус ЗИС-155. У него открываются все двери. Сиденья обиты натуральной кожей. Стоят поручни

внутри салона.

Окна вставлены в рамки из натурального дерева. Внутренние плафоны освещения, освещение щитка приборов, фары, габаритные огни и стоп-сигналы питаются от маленькой трёхвольтовой батарейки, спрятанной под капотом двигателя.

Резина, рессоры, карданный вал и мосты также выполнены вручную. Передние колёса поворотные.

Ещё раз спасибо за хороший журнал.



С уважением

Владимир СМОЛЬКОВ,  
г. Турку (Финляндия)

Здравствуйтесь, уважаемые коллеги!

Обращаюсь к вам за консультацией. Я приобрёл модель МАСК серии СН/СЛ (1:87, Непра). На этой модели установлен двигатель V6. Во всех источниках, к которым я обращался, есть информация только о двигателе V8 и P6. Не может ли кто-нибудь подсказать, устанавливались ли на автомобили МАСК СН/СЛ двигателя V6.

Заранее благодарен.

Алексей РОГОВ,  
142190, Московская обл.,  
г. Троицк, ул. Юбилейная, д. 4, кв. 56

Здравствуйтесь, уважаемая редакция!

Всегда с интересом читаю Ваш журнал. Я тоже занимаюсь автомоделлизмом. Посылаю Вам фотографию модели КамАЗ-5425, переделанного мною из казанского КамАЗ-5325.

С уважением  
В. Михайлов



Здравствуйтесь, уважаемая редакция  
журнала «Автомобильный моделизм»!

Я занимаюсь автомоделлизмом и всегда с интересом читаю ваш журнал. Посылаю Вам фотографию моих моделей автомобилей ВИС, которые я переделал из саратовских моделей с помощью чертежей, опубликованных в вашем журнале.

С уважением  
Сергей

## Бланк заказа на журнал "Автомобильный моделизм"

1/2000 60 руб.	2/2000 60 руб.	4/2000 60 руб.	5/2000 60 руб.	6/2000 60 руб.	1/2001 60 руб.	2/2001 60 руб.	3/2001 60 руб.	4/2001 60 руб.	5/2001 60 руб.
6/2001 60 руб.	7/2001 60 руб.	8/2001 60 руб.	9/2001 60 руб.	10/2001 60 руб.	11/2001 60 руб.	12/2001 60 руб.	1/2002 60 руб.	2/2002 60 руб.	3/2002 60 руб.

Ф.И.О. \_\_\_\_\_  
Почтовый адрес \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

4/2002  
60 руб.

Для выполнения заказа необходимо сумму (за нужное количество номеров журнала) перечислить на расчетный счет издателя и выслать бланк заказа в адрес редакции

# ОТЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



Автобус Я-6 (Волчанецкий)



ЗИЛ-41042 (Миниград, конверсия)



УАЗ-3162 (Киммерия)



ЯГ-6 (Волчанецкий)



Мусоровоз на шасси КамАЗ-53212 (Миниград, конверсия)



Самосвал ЯАЗ-210 (Киммерия)



Пожарная лестница на шасси КамАЗ-53213 (Николаев, конверсия)



Москвич-2901 (Омск, конверсия)



Тягач ЯАЗ-210Г (Киммерия)



Экскаватор ЕА-17 на шасси Урал-4320-10 (Санкт-Петербург, конверсия)



ВИС-1705 (Омск, конверсия)



ИЖ-2717 (Москва)



УАЗ-3151 (Омск, конверсия)

## БЛАНК ЗАКАЗА НА ЖУРНАЛЫ "ИГРУШКИ ДЛЯ БОЛЬШИХ"

Стоимость одного номера журнала с пересылкой по России - 50 руб.

ИГРУШКИ  
ДЛЯ БОЛЬШИХ

АВТОТЮНИНГ

ПУТЕШЕСТВИЯ

РЕТРОМОБИЛИ

ИСТОРИЯ ТЕХНИКИ

			№ 14
<input type="checkbox"/> № 5	<input type="checkbox"/> № 6	<input type="checkbox"/> № 7	№ 15
(VIII/2001)	(IX/2001)	(IX/2001)	№ 16
			№ 17
			№ 18
			№ 19
			№ 20
			№ 21
<input type="checkbox"/> № 8	<input type="checkbox"/> № 9	<input type="checkbox"/> № 10	
(XI/2001)	(XII/2001)	(I/2002)	
<input type="checkbox"/> № 11	<input type="checkbox"/> № 12	<input type="checkbox"/> № 13	
(III/2002)	(III/2002)	(IV/2002)	

Для получения заказа необходимо отметить в бланке нужные номера журнала, перечислить получившуюся сумму на расчетный счет нашего журнала и выслать бланк-заказ в адрес редакции с указанием своего обратного адреса.





BRK54 Airstream Wanderer (1953)



BRK55A Packard Havfair (1951)



BRK57 Lincoln Continental Convertible (1960)



BRK58 Ford Falcon Sprint (1963)



BRK59 (Nash) Rambler Rebel (1957)



BRK61 Chevrolet Impala Convertible (1960)



BRK63 Plymouth Fury (1956)



BRK64 Ford Thunderbird (1959)



BRK66 Packard Partician (1966)



BRK67 Chrysler Imperial (1961)



BRK68 Chevrolet Bel Air (1954)



BRK69 Mercury Sportsman (1946)



BRK70 Dodge Wayfarer Coupe (1949)



BRK74 Cadillac Convertible (1947)



BRK75 Edsel Ranger Convertible (1960)



BRK77 Mercury 4door Commuter (1959)



BRK78 Stout Scarab (1956)



BRK76 Ford F-1 Pick-Up (1948)



BRK79 Chrysler Imperial Convertible (1951)



BRK80 Pierce-Arrow Travel (1937)



BRK81 Pierce-Arrow 1601 (1936)



BRK82 DeSoto Adventurer (1959)



BRK83 Ford V-8 Station Wagon (1947)



BRK84 LaSalle Coupe (1934)



BRK85 Chrysler New Yorker Convertible (1941)

*Дорогие друзья! Во втором номере журнала за 2002 г. в разделе «Зарубежные новинки» по вине редакции не было указано название моделей автомобилей, изготавливаемых фирмой Brooklin Models». В этом номере журнала мы исправляем свою ошибку.*

*Фотографии фирмы Brooklin Models  
www.brooklinmodels.co.uk*

# ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Alfa Romeo 147 (Minichamps # 430120000)



Ferrari 250MM (Top Model # 3003)



Ford MK IV (IXO # lmc004)



Alpine-Renault F110 (Trofeu/Cofradius # 02)



Ferrari 360 Modena GT (BBR # bg221)



Hillman MINX IIIA (Yanguards # va06800)



Audi R8 (Starter # LM001)



Ferrari 360 Montezemolo (BBR # bg219)



Honda Fit (Ebbro # 43217)



Austin Healey SPRITE (EXEM # EXRLM007)



Ferrari 500 Mondial (Glamour # glp04)



Honda Integra R2002 (Ebbro # 43221)



Bristol 400/1947 (Landsdowne # 031)



Ferrari 512BB (Tokolosche # tok11)



Hyundai Accent WRC EVO2 (IXO # ram023)



Cadillac Series 61 (Lilliput # NC)



Ferrari 550 Millenio (BBR # bg205)



Jaguar XJR-9 (IXO # lmc002)



Chrysler Viper GTS-R (IXO # lmm007)



Ferrari Rossa (BBR # bg216)



Lamborghini Murcielago (Auto Art # 54511-1)



Citroën XSARA WCR (Solido # 1567)

# МОТОРШОУ 2002



ГАЗ-311 ПИМУЗИН



ВАЗ-2151



ВАЗ-2151



ВИС-2347



ВАЗ-11113

ОКА кабріолет

ВАЗ-11113  
ОКА кабріолет



ГАЗ-29751 ТИГР

ГАЗ-29751 ТИГР



ГАЗ-3901 ВЕПРЬ



КрАЗ-7133М4



ВАЗ-23632



ВИС-КАПРАЛ

# МОТОРШОУ 2002



ИЖ-2126 4x4



ИЖ-2126 НИКА



ВАЗ-2120 УТИЛИТЕР



ИЖ-27171 4x4



ВАЗ-2111-90 ТАРЗАН ДМ



ЛАДА 112 КУПЕ



Урал-636142-02



ЗИЛ-433360



ЗИЛ-434362



ЗИЛ-540100



ГАЗ-3110 стретч такси

