

Разница между взрослыми и детьми  
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

# Автомобильный 4/2004 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

**ПИЛОТ+**  
АВТОМОДЕЛИ 1:87

**Vector-models**

НАСЛЕДИЕ ЛАЗа

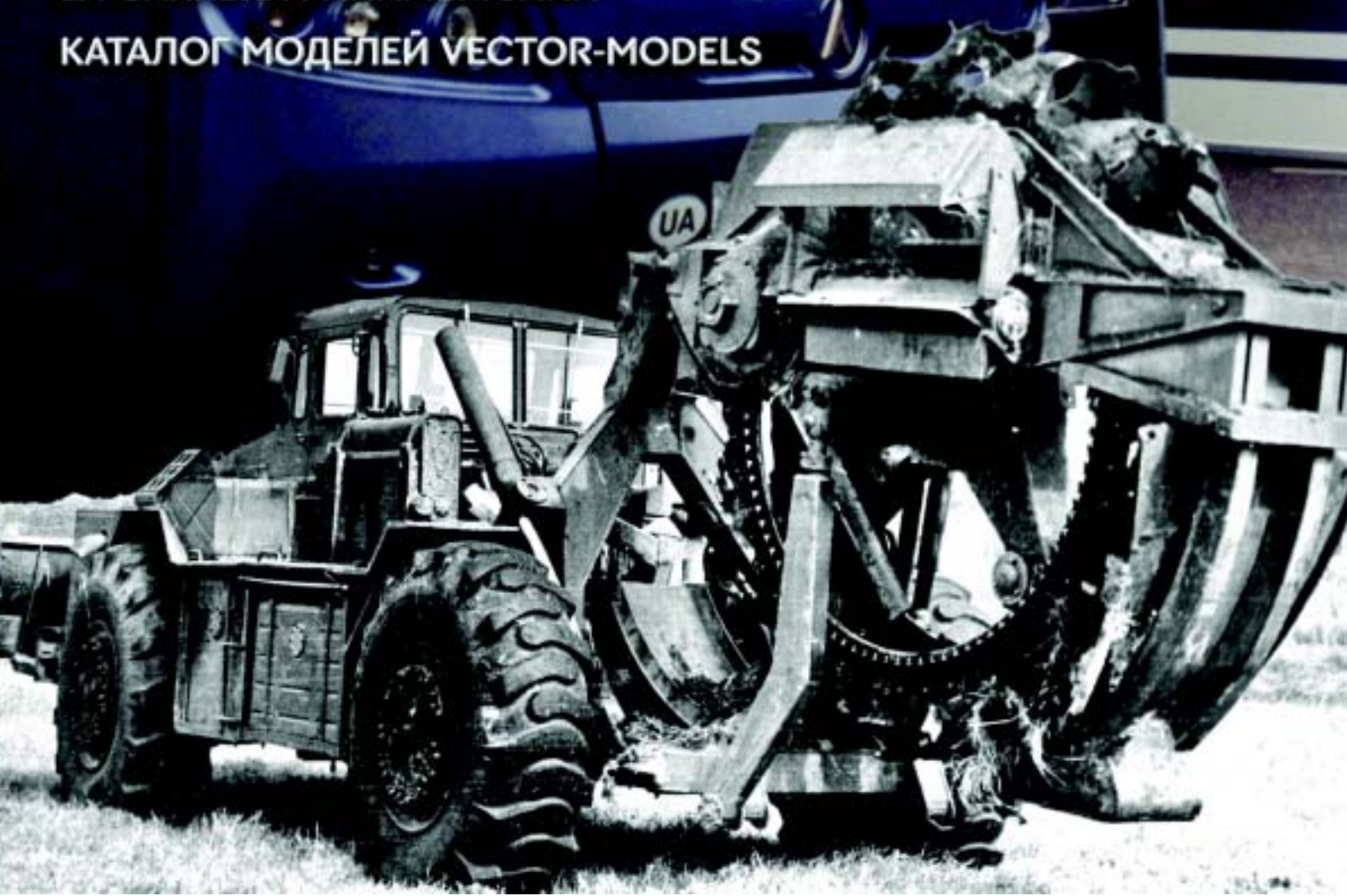
“ТЯНИ-ТОЛКАЙ” ПО-РУССКИ

АВТОМОБИЛИ 1966 ГОДА

СРАВНЕНИЕ МОДЕЛЕЙ УРАЛЗИС-355М

LA CARRERA PANAMERICANA

КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ VECTOR-MODELS





# 1:87 МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ НО

ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА (ЛЕГКОВЫЕ, АВТОБУСЫ, ГРУЗОВИКИ, АВТОПОЕЗДА, КОММУНАЛЬНАЯ И ПОЖАРНАЯ ТЕХНИКА, А ТАК ЖЕ ТАНКИ, БТР, КОМПЛЕКСЫ ЗРК И ПВО, ИНЖЕНЕРНЫЕ И СПЕЦИАЛЬНЫЕ МАШИНЫ)

## В МАГАЗИНАХ:

### МОСКВА:

#### МИР АВТОМОБИЛЕЙ

Торгово-деловой центр  
"Останкино", зал В, пав. 3  
· **КУТТ ХОББИ**

ВВЦ, павильон № 8

· "Юный натуралист"

#### · МАГАЗИН НА ТУЛЬСКОЙ

Варшавское ш., г. 9

Детская ярмарка

на Тульской, 2 эт. пав. 26-67

#### · ЛЕЙБЪ-КОМПАНИЯ

Сокольническая пл., г. 7А

#### · ТЕХНИКА-МОЛОДЕЖИ

СК "Олимпийский",

Олимпийский пр., г. 16,

подъезд 9А, 3 этаж

### САНКТ-ПЕТЕРБУРГ:

#### · ВОЕННЫЙ КОЛЛЕКЦИОНЕР

Загородный пр-т., г. 42

#### · МОДЕЛЬ ЭКСПРЕСС

Транспортный пер., г. 8

### КИЕВ

#### · MODEL STATION клуб-магазин

магазин "Авосяка"

пр-т Бажана, г. 3

### ЧАСТНАЯ РАССЫЛКА

#### ПО РОССИИ:

**КОСЯНИН Олег Васильевич**

107392, г. Москва,

ул. Халтуринская,

г. 12, корп. 1, кв. 59

# 1:87 МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ НО

## Страхование общества СТАНАЧАРТРЕЗЕРВ

ПРЕДСТАВЛЯЕТ:

### ГОЛДАЙМЕР ГАЛЕРЕЯ ИЛЬИ СОРОКИНА

Экспозиция старинных, редких и экзотических автомобилей



25-29 августа 2004

Москва, Экспоцентр на Красной Пресне, павильон 5

Мирный экспонат и автомобиль на стенде



ОФИЦИАЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ СПОНСОРЫ:



ОРГАНИЗАТОР ЭКСПОЗИЦИИ:  
Фонд изучения, сохранения и защиты коллективных технических культур  
«ВЕЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ»  
127980, Москва, а/я 94  
тел.: (095) 100-88-84  
факс: (095) 212-31-02  
e-mail: tools@aha.ru  
http://www.oldtimer.ru





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

# Автомобильный 4/2004 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор  
**А. Шкаев,**  
e-mail: [shkaev2004@mtu-net.ru](mailto:shkaev2004@mtu-net.ru)  
Зам. гл. редактора  
**Н. Макогонова**  
e-mail: [makogonova@mtu-net.ru](mailto:makogonova@mtu-net.ru)  
Редакционный совет:  
**А. Говоруха (Николаев)**  
e-mail: [govor@air.mk.ua](mailto:govor@air.mk.ua)  
**О. Курихин (Москва)**  
**Е. Прочко (Москва)**  
**Л. Суславичюс (Вильнюс)**  
e-mail: [liucijus@regitra.lt](mailto:liucijus@regitra.lt)  
Коллективный консультант:  
**Политехнический музей**  
**Л. Кожина**  
e-mail: [kojina@pm.isf.ru](mailto:kojina@pm.isf.ru)

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

Издатель  
**ООО «Благовест-В»**  
Генеральный директор  
**М. Гамаюнов**

Адрес для переписки:  
**129347, Москва,**  
**ул. Проходчиков, 4, оф. 131**  
**Шкаеву Александру Вадимовичу**  
**Тел. (095) 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 авторов статей.*  
*Данное издание не может быть воспроизведено полностью или частично без письменного разрешения издателя. При цитировании ссылка обязательна.*

© Автомобильный моделизм, 4(34)

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, 2004

## СОДЕРЖАНИЕ

Наследие ЛАЗа, 2  
**А. Говоруха**  
Маленькие «Шкоды» в СССР, 5  
**Л. Суславичюс**  
Трёхосники возвращаются, 9  
**Р. Исмаилов**  
«Тяни-толкай» по-русски. Инженерный колёсный тягач ИКТ, 10  
**А. Колеватов**  
Автомобили 1966 года – Renault R16, Rolls-Royce Silver Shadow, Oldsmobile Toronado, 16  
**А. Бармасов**  
Дело всей жизни, 18  
**А. Говоруха**  
ЛуАЗ-1901 «Геолог», 20  
**Н. Моргун**  
Сравнение моделей УралЗИС-355М, 22  
**М. Соколов**  
La Carrera Panamericana, 24  
**О. Маликов**  
Справочная информация, 28  
Наша почта, 30  
Отечественные новинки, 31  
Зарубежные новинки, 32  
Каталог моделей Vector-Models, 3-я стр. обложки

*Дорогие друзья и коллеги!*

*К сожалению число подписчиков на журнал сильно сократилось. Редакция принимаем все меры к продолжению выпуска журнала. Мы благодарны фирмам Vector-Models и Пилот+, оказавшим нам финансовую поддержку для выпуска этого номера. Возможна задержка выхода пятого номера журнала, за что просим извинения у всех наших подписчиков и читателей.*

*На журнал можно подписаться только через редакцию.*

*Тираж этого номера журнала сильно сокращён. Как говорится, кто не успел, тот опоздал.*

*Без вашей поддержки журнал прекратит своё существование.*

*Деньги необходимо перевести по адресу: 129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу*

## ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

● Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» на II полугодие 2004 года осуществляется через редакцию журнала перечислением почтового перевода в 300 руб. (за полугодие для России) и указанием в поле «Для письма» – Подписка за II полугодие и своего почтового адреса. Отправка журнала – заказной бандеролью.

● **ЖУРНАЛЫ № 3 за 2000 г. и №№ 2, 3, 4 за 2002 г. РАСПРОДАНЫ**

● **Реквизиты для почтового перевода:**

● 129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу  
● Номера журнала за 2000–2002 гг. можно приобрести в редакции или заказать по почте (стоимость одного номера за 2000–2001 гг. – 70 руб., за 2002 г. – 90 руб., за 2003–2004 гг. – 100 руб. с пересылкой по России). После перевода денег необходимо отправить открытку с указанием нужных номеров, их количества и своего почтового адреса.

● **В розницу старые и новые номера журнала можно приобрести:**

● **Москва:** магазин «ДОМ КНИГИ НА СОКОЛЕ» – Ленинградский пр-т, 78 (м. Сокол)  
● магазин «ДОМ ТЕХНИЧЕСКОЙ КНИГИ» – Ленинский пр-т, 40 (м. Ленинский проспект)  
● магазин-салон – ул. Менжинского, 38, корп. 1, стр. 2, торгово-деловой центр «Останкино», зал «В», 2-й эт., пав. 3 (м. ВДНХ)

● **Санкт-Петербург:** Санкт-Петербургский клуб коллекционеров – ул. Римского-Корсакова, д. 53, вход со двора. Масштабные модели – еженедельно в четверг с 16.00 до 18.00. Ченский Александр Иванович (тел. в указанное время – (812) 114-33-41).

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

● магазин «ДРАГУН» – ул. Коммунаров, д. 130

● **УКРАИНА:** 69006, г. Запорожье, Северное шоссе, д. 5, кв. 1. Никифоров В. (тел. 12-08-96), г. Ровно, тел. 24-19-23, Городный Василий, г. Полтава, тел. 2-46-59, Лаптев Олег

● **КАЗАХСТАН:** 492091, г. Усть-Каменогорск, а/я 157, Шипиленко В.А. (тел. 24-84-82, e-mail: [shipilenko4@rambler.ru](mailto:shipilenko4@rambler.ru))





# НАСЛЕДИЕ ЛАЗа

*Александр ГОВОРУХА  
г. Николаев (Украина)*



ЛАЗ-5252. Москва, КомТранс-2000. Фото А.Шкаев  
© Фото Александр Шкаев



ЛАЗ-52528. Фото завода-изготовителя



ЛАЗ-52528. Николаев, 2003. Фото автора



ЛАЗ-52528. Фото завода-изготовителя



ЛАЗ-A1414. Фото завода-изготовителя



ЛАЗ-A1414. Москва, Моторшоу-2000. Фото А. Шкаев



ЛАЗ-A1414 «Лайнер-9». Фото завода-изготовителя

лучил статус полностью приватизированного предприятия с коллективной формой собственности.

ревозки пассажиров покупали подержанные европейские микроавтобусы. Положение сложилось катастрофическое и завод оказался на грани закрытия. Несколько раз предприятие пытались приватизировать путем продажи части

Реконструкции провели в кратчайшие сроки и в феврале 2002 г., после более чем полугодового перерыва, предприятие заработало вновь. Следует отметить, что к серийному производству было подготовлено новое семейство пригородных и междугородных автобусов «Лайнер» длиной 9, 10 и 12 м, получивших соответствующие имена «Лайнер 9»

Нет ни одного человека, который бы ни разу в жизни не слышал про эти автобусы. Нет ни одного города, где бы вам не встретился хоть один такой автобус. Да, эти автобусы настолько вошли в нашу жизнь, что мы, зачастую проходим мимо и не замечаем их. Времена меняются, а вместе с ними меняется и продукция львовского автозавода.

Самое крупное предприятие в Европе, ежегодно выпускавшее до 14-15 тыс. машин, свои нелёгкие времена переживало с момента развала Советского Союза. Государству автобусы оказались не нужны, а небольшие фирмы для пе-

акций. И только 15 октября 2001 г. на очередном конкурсе по продаже контрольного пакета акций ОАО «ЛАЗ» их приобрело украинско-российское СП ООО «Сил-Авто» за сумму, ненамного превышавшую стартовую цену. С этого момента Львовский автобусный завод по-



ЛАЗ-42078 «Лайнер-10». Фото автора



ЛАЗ-42078 «Лайнер-10». Фото завода-изготовителя



ЛАЗ-42078 «Лайнер-10». Фото завода-изготовителя



ЛАЗ-42078 «Лайнер-10». Фото завода-изготовителя



(ЛАЗ-А1414 — пригородный, маршрутное такси, школьный, туристический, междугородный), «Лайнер 10» (ЛАЗ-42078 — пригородный, междугородный, туристический, школьный) и «Лайнер 12» (ЛАЗ-52078 — междугородный, туристический). Эти автобусы пришли на смену машинам-ветеранам ЛАЗ-695 и ЛАЗ-699, выпуск которых прекратили летом 2002 г. Нельзя сказать, что эти маши-

липтических рессорах в резиновых опорах с корректирующими пружинами и гидравлическими амортизаторами. Полная масса автобуса составляет 14 250 кг. Следующая модель



ЛАЗ-А1414N «Лайнер-9» школьный

ны являются абсолютно новыми по своей конструкции. Дизайн кузовов устаревший (вспомните автобус ЛАЗ-52523 конца 90-х гг. прошлого века и вам сразу станет ясно от чего отталкивались конструкторы). Познакомимся более внимательно с этими моделями.

Пригородный автобус «Лайнер 9» имеет 43 пассажирских сидений и способен перевозить до 79 чел. На машину установлен ярославский дизель ЯМЗ-236А, который способен разгонять автобус до 100 км/ч. Двигатель расходует 17,5 л топлива на 100 км пути. Передняя и задняя подвески А1414 зависимые, на двух полуэл-

– «Лайнер 10» – предназначена исключительно для туристических и междугородных поездок и имеет 39 мест для сидения. Несмотря на то, что база автобуса на 60 см больше, чем у пригородного варианта, двигатель на нём установлен тот же, полная масса автобуса – 13 020 кг. Изменилась, по сравнению с предыдущей моделью, подвеска колёс. И задняя и передняя – пневматические с рычажным направляющим устройством, автоматической регулировкой положения кузова и телескопическими амортизаторами.

Самый большой в новой линейке ЛАЗов – междугородный туристический автобус большого класса «Лайнер 12». Длина автобуса – 11 600 мм. В салоне расположены 47–50 комфортабельных сидений. Сердце автобуса – 240 сильный ярославский двигатель ЯМЗ-236НЕ, разгоняющий его до 110 км/ч. По остальным параметрам эта машина напоминает «Лайнер 10».

В 2002 г. было изготовлено 307 автобусов, 269 машин реализовано, 137 осталось в Украине, остальные проданы в России. В 2003 г. завод увеличил производство до 436 машин в числе которых 381 автобус нового модельного ряда. Сборка автобусов-ветеранов осуществлялась только по специальному заказу.

Существенной доработке подверглись городские модели. Свет увидели ЛАЗ-52528 «Сити-11» и 178-местный автобус особо боль-

ЛАЗ-52078 «Лайнер-12». Фото завода-изготовителя



ЛАЗ-52078 «Лайнер-12». Фото завода-изготовителя



ЛАЗ-А291 «Сити-17». Фото завода-изготовителя



ЛАЗ-А291 «Сити-17». Фото завода-изготовителя



шой вместимости («гармошка») ЛАЗ-А291 «Сити-17». Отметим, что основные узлы автобуса А291 импортные: коробка передач – PRAGA 6PS114, задний мост – RABA AU-10385. Рулевое управление белорусское – МАЗ-64229 с гидроусилителем. Длина автобуса – 17 600 мм.

Особые надежды заводчане возлагают на самую массовую модель – ЛАЗ-52528. Унифицированный по элементам кузова с туристическими машинами, городской автобус большого класса позволяет перевозить 97 пассажиров, в том числе 28 сидячих. Высота

мощностью 217,6 л.с., более экологичным, чем российский.

Львовская «гармошка» должна прийти на смену долгожителю из Венгрии – автобусу Ikarus-280. Салон автобуса спроектирован таким образом, что при перевозке пассажиров в

ЛАЗ-5208. Фото завода-изготовителя



ЛАЗ-52081 «НеоЛАЗ» 2004 модельного года. Фото завода-изготовителя



уровня пола в салоне составляет 790 мм. Автобус укомплектован ярославским дизелем мощностью 240 л.с. и задним мостом RABA A-418.83-3300. Предприятием заявлен ресурс ЛАЗ-52528 до капитального ремонта в 450 тыс. км. Львовскими автобусостроителями предложена модификация этого автобуса (ЛАЗ-52527) с венгерским двигателем RABA D10 TLL-160

был получен международный сертификат, подтверждающий, что на ОАО «ЛАЗ» внедрились и применяют систему качества на стадиях производства: проектирование, изготовление и ремонт, испытание, сервисное обслуживание и моделирование автобусов. Кроме того, качество автобусов ЛАЗ подтвердил и Госкомитет Украины по стандартизации, метрологии и сертификации, выдав об этом соответствующий сертификат.

Последняя новинка из Львова – школьный автобус ЛАЗ-А1414М «Лайнер-9Ш». Он разработан на базе модели «Лайнер 9» и внешне отличается от неё яркой окраской кузова. Но самое интересное скрывается внутри. Это 49 специальных детских кресел, оборудованных подголовниками и ремнями безопасности. Они обтянуты прочным материалом. Для лучшей безопасности сиденья расположены по-



Троллейбус ЛАЗ-52522. Фото завода-изготовителя



ЛАЗ-А0731. Фото автора

час пик в нём не должна возникать давка. 40 удобных сидений, обилие поручней ярких цветов, широкие проходы – вот лишь небольшая часть достоинств этого гиганта. При полной массе в 27 340 кг, двигатель RABA D10P6 мощностью 249 л.с. разгоняет автобус до 60 км/ч.

«ЛАЗ» так же предлагает троллейбусы ЛАЗ-52522, которые уже не первый год перевозят пассажиров во многих городах Украины.

В начале 2003 г.

тив хода движения – дети сидят спиной к водителю. С правого борта кресла размещены в два ряда, а с левого – в три. В салоне установлены специальные кнопки для остановки по требованию. Пневмоподвеска колёс обеспечивает хорошую плавность хода, а специальная система позволяет автобусу опускаться на остановках на 80 мм, облегчая посадку-высадку маленьких пассажиров. Новинка появилась как нельзя кстати. В начале этого года Кабинет министров Украины принял программу «Школьный автобус», согласно которой до 2010 г. планируется закупить 3 650 школьных автобусов.

В 2004 г. начато производство автобуса повышенной комфортности большого класса для междугородных и международных перевозок. Автобус относится к категории «полтораэтажных лайнеров».

Ведётся разработка низкопольной городской машины.



# МАЛЕНЬКИЕ «ШКОДЫ» В СССР

Санитарная Skoda 1201



Люцияс СУСЛАВИЧЮС,  
г. Вильнюс (Литва)  
Фото из архива автора

Грузовой фургон Skoda 1201 в Каунасе



Skoda 1201

© Фото Александр Кобриц



Skoda 1201

© Фото Александр Кобриц



Skoda 1201

© Фото Александр Кобриц



Skoda 1201

© Фото Александр Кобриц

Характерной особенностью и одновременно серьёзным недостатком автомобильного парка СССР долгие годы было преобладание в нём грузовых автомобилей средней (2,5–5 тонн) грузоподъёмности. Такая политика способствовала с одной стороны, чрезмерному

росту числа грузовиков, водителей и работников ремонтно-эксплуатационных служб, с другой — делала неэкономными перевозки, как междугородние, так и внутригородские. Из-за отсутствия малотоннажных автомобилей для перевозки нескольких сот килограммов груза выделяли как минимум ГАЗ-51 грузоподъёмностью 2,5 т.

Сегодня такое положение объясняют зачастую гигантоманией тогдашних руководителей, их неспособностью оценить преимущества небольших развозных автомобилей-фургонов и пикапов, которые поэтому производились в СССР в мизерных количествах.

Но, по видимому, дело было в другом. Эконо-



Skoda 1201 на московских улицах. Фото А.Конькова



Панель приборов Skoda 1201. Фото А.Кобриц



Фургон Skoda 1202



Фургон Skoda 1201

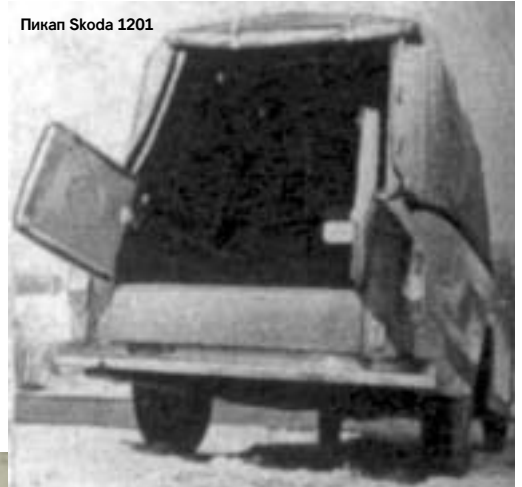


Skoda 1202

в войсках, а нормальные грузовики, которые в случае нужды можно мобилизовать. С другой стороны, отсутствие достаточных мощностей и недостаток сырья ставил перед заводами дилемму — что производить: легковые автомобили или их грузовые модификации? Несомненно, любой руководитель понимал — важнее обычные седаны, нужные как государственному сектору, так и населению. Вот и получилось, что многие годы в секторе развозных автомобилей един-

ственной моделью были грузовые модификации «Москвичей», выпускаемые в очень небольших количествах. А ещё на авторемонтных заводах переделывались в пикапы отслужившие своё «Победы», обычно бывшие такси.

Пикап Skoda 1201



Пикап Skoda 1202



Люди, руководившие экономикой и ответственные за развитие автотранспорта в СССР, создавая такое положение, пытались хоть частично покрыть потребности народного хозяйства за счёт импорта. Но и тут были свои сложности — импорт с Запада за валюту исключался, а автозаводы социалистических стран были в то время слишком маломощными, хотя в отличие от СССР, здесь на базе легковых автомобилей производились различные их грузопассажирские и грузовые модификации. Но раз уж СССР потребовались такие автомобили кому-то пришлось



Пикап Skoda 1202 в СССР не поставлялся. Фото В.Маршик



Пикап с длинной кабиной на базе Skoda 1201 для Южной Америки. Фото из архива В.Маршика



«ужать» свои внутренние потребности и начать работать для нужд «великого брата».

Из того, что имелось в наличии, советские специалисты сделали наиболее правильный выбор — для поставок в СССР они остановились на грузопассажирских и грузовых модификациях чехословацкой малолитражки **Skoda 1200**. И вот в конце пятидесятых годов прошлого века во многих городах СССР появились симпатичные, окрашенные в светлые — бежевый, салатный — тона фургоны и универсалы, а чуть позже — кремового цвета санитарные автомобили, отличавшиеся плавными, закруглёнными линиями кузова и смешно, с наклоном внутрь, стоявшими задними колёсами. На капоте, который венчал светящийся ночью белый пластмассовый плафон, была надпись «Skoda» и эмблема — тёмно-синяя крылатая стрела, вписанная в окружность.

Автомобили семейства Skoda 1200 начали вы-

пускать на заводе в г. Млада-Болеслав в 1952 г. По внешнему виду они резко отличались от своего предшественника — автомобиля Skoda 1102, более широко известного под названием «Тудор» из-за своего двухдверного кузова, унаследованного ещё от предвоенных легковых «Шкод». Новому 4-дверному цельнометаллическому 4–5-местному кузову понтонного типа чешские дизайнеры придали очень округлённые формы. Но шасси осталось предвоенного типа — с центральной рамой — трубой, в переднем разветвлении которой монтировался двигатель, а на заднем конце — главная передача. Подвеска всех колёс — независимая, спереди — на поперечных рычагах и поперечной эллиптической рессоре, сзади — качающиеся полуоси и опять же поперечная рессора. Эта конструкция «имеет корни» в легендарной малолитражке Tatra 11 1923 г., созданной гениальным Гансом Ледвиной. В межвоенный период все конкурировавшие с заводом «Tatra» местные производители — «Skoda», «Praga», «Вальтер», «Ява» — раньше или позже приходили к такому же типу шасси.

Двигатель на **Skoda 1201** стоял верхне-клапанный, 4-цилиндровый с рабочим объёмом 1221 см<sup>3</sup>, развивавший 45 л.с. при 2500 об/мин. Он

«питался» бензином А-72 из бака ёмкостью 35 л. Коробка передач — 4-ступенчатая с синхронизаторами (кроме 1-й передачи). Карданный вал проходил внутри центральной трубы-рамы.

Шасси имело централизованную систему смазки шарнирных соединений передней подвески, рулевых тяг, втулок шкворней, вала рулевой сошки и подшипника опоры карданного вала. При нажатии на педаль, расположенную у ног водителя, смазка подавалась ко всем смазываемым узлам.

На шасси автомобиля **Skoda 1200** помимо основного кузова типа «седан» устанавливаются ещё 4 модификации кузова: «фургон», грузоподъёмностью 500 кг и комбинированный, для това-

Skoda 1202 в Вильнюсе. 1991



Skoda 1202



Санитарный Skoda 1202



Санитарный Skoda 1201 с двумя носилками



Skoda 1201



Разрез санитарного Skoda 1202



Санитарный Skoda 1202



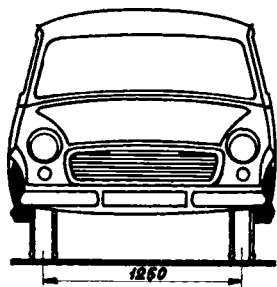
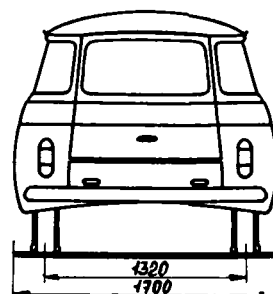
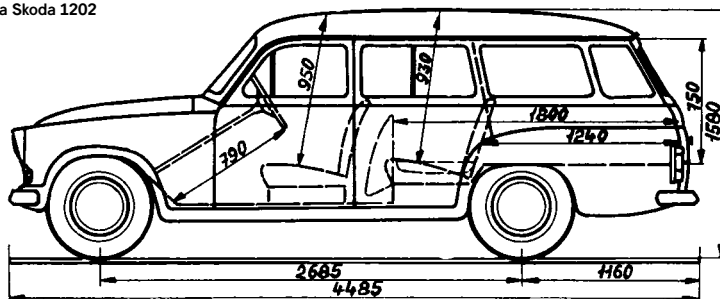


Схема Skoda 1202



ро-пассажирских перевозок. На базе первого выпускался санитарный автомобиль с двумя носилками и пикап, в том числе с двойной кабиной (для экспорта).

Особый интерес представлял комбинированный кузов. Он может применяться для перевозки трёх пассажиров и до 350 кг багажа или одного пассажира и 500 кг груза. В последнем случае заднее кресло убирается и всё пространство за спинкой переднего кресла используется для размещения груза. Справа — две двери, слева — одна. Широкая одностворчатая дверь, расположенная в задней стенке кузова, обеспечивает удобный доступ в его грузовую часть.

Санитарный вариант Skoda 1201 внешне отли-

чался от обычного универсала тем, что был несколько длиннее из-за необходимости разместить в автомобиле стандартные носилки. Его задняя часть, ещё более округлая, чем у универсала, имела откидывающуюся вниз дверь, образующую удобную площадку для носилок. В «Шкоде» помещались двое носилок (на левой стороне салона одна над другой) и кресло для медика. Водитель и ещё один медик находились в отделённой перегородкой передней части салона.

Маленькая «Шкода» с двигателем всего-то в 45 л.с. не была очень уж быстроходной, но независимая подвеска всех колёс, кстати, усиленная из-за большей нагрузки и более длинного заднего свеса, обеспечивала высокий комфорт транспортировки больных и приличную проходимость по плохим дорогам. К тому же в СССР производство санитарных автомобилей такого типа (на базе ГАЗ-22) ещё только планировалось и небольшие юркие «Шкоды» были весьма кстати.

зять, что они были лучше «Шкод», но их ремонт и снабжение запасными частями были проще.

Кстати, о ремонте. Так как запасные части почти не поступали «трудовую жизнь» весьма необходимых развозных «Шкод» умельцы на местах продлевали разными способами. Помню, в моём родном Каунасе, где АТП-6 эксплуатировало полтора десятка «1201-х», при ремонте их капитально переделывали, устанавливая двигатели, трансмиссию и ходовую часть от автомобиля ГАЗ-М20 «Победа». Фургончики выглядели страшновато, но зато ещё пару лет работали.

Санитарные автомобили, насколько мне известно, таким образом не переделывали. Отслужив свой срок, большинство из них были списаны, и лишь единичные экземпляры дожили до наших дней в руках частных владельцев.

Модели автомобилей Skoda-1200/1201 в вариантах седан, универсал, пикап, фургон и санитарный автомобиль в масштабе 1:87 выпускает чешская фирма «Igra».

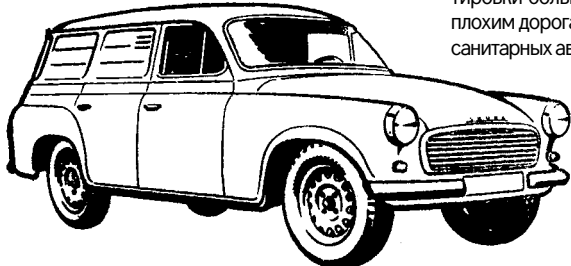
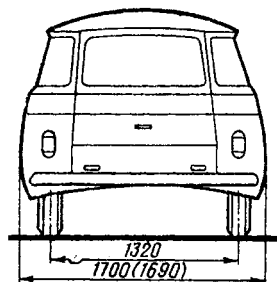
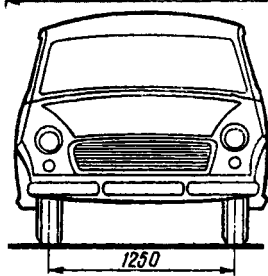
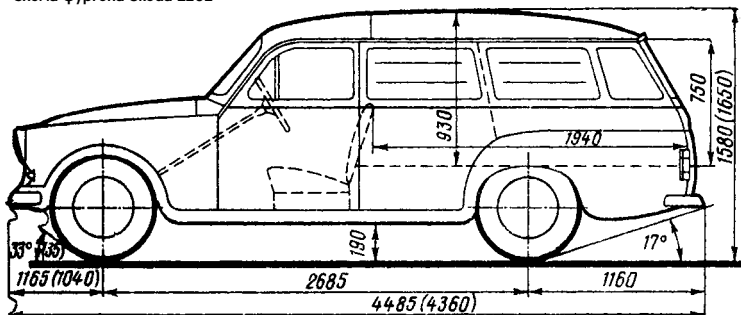


Схема фургона Skoda 1202



Skoda 1201. Ижевск. Фото С.Чекалкина



Skoda 1201. Ижевск. Фото С.Чекалкина  
Этот автомобиль с 1959 г. был на автокомбинате «Минздрав Удмуртии» и до 1975 г. работал на центральной подстанции, сначала в качестве машины бригады интенсивной терапии, а затем в качестве терапевтической фельдшерской машины. Автомобиль на ходу и находится в частных руках.

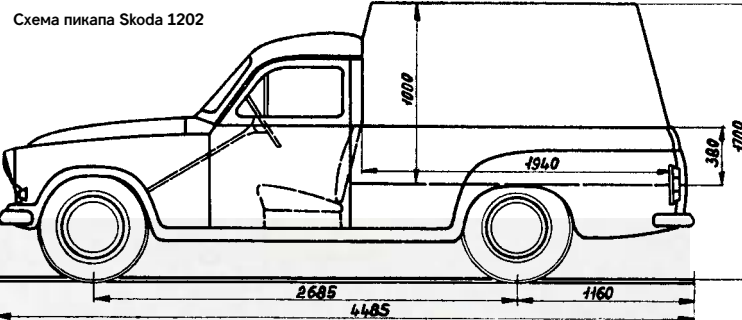


Схема пикапа Skoda 1202

Модели автомобилей Skoda 1200/1201 в масштабе 1:87 чешской фирмы Igra





# Трёхосники возвращаются

Рустэм ИСМАГИЛОВ



Автобусное производство в Минске развива­ется восьмой год [2003] и на сегодня выпущено свыше тысячи машин 12 типов и модификаций. Автобусы несут марку «МАЗ» и мало напоминают по дизайну и конструкции исходный образец фирмы NEOPLAN. Одной из новинок этого года [2003] явился трёхосный низкопольный автобус **МАЗ-107**, который был впервые показан широкой публике в августе 2001 г. на Московском международном автосалоне.

До этого в СССР и СНГ никто таких машин серийно не выпускал. Известны единичные образцы советских автобусов, построенных в 30-е годы прошлого столетия в Ярославле. Это 50-местный ЯА-1 и 100-местный ЯА-2, которые были опытными машинами. Заметного успеха не имели также попытки создать трёхосные автобусы меньшей пассажироместности на базе грузовиков ГАЗ-ААА и ЗИС-6.

За рубежом трёхосная схема автобусов получила широкое распространение ещё до II мировой войны и широко используется сегодня, но в основном для двухэтажных машин и автобусов междугородного сообщения. Типичными в этом отношении являются межрегиональные эк-

спрессы немецкой фирмы Setra.

Проблема увеличения пассажироместности до последнего времени минчанами решалась применением сочленённой схемы автобуса, аналогичной венгерскому Ikarus 280. Минская «гармошка» **МАЗ-105** имеет полную массу почти 30 т, длину около 18 м и номинальную пассажироместность/сидячих мест — 160/35. Этот автобус неплохо зарекомендовал себя на улицах, но оказался тяжёлым и дорогим из-за применения импортного поворотно-сцепного узла и уплотнения.

В новой модели МАЗ-107 конструкторам удалось значительно уменьшить длину автобуса (до 14,5 м), снизить до 24,5 т полную массу (принеся в жертву лишь четыре сидячих места. Номинальная пассажироместность при этом составляет 150 чел., хотя известно что в часы пик возможна перевозка 220 чел. — но это будет уже «биткобус»!

Конструкция МАЗ-107 традиционна для минских городских низкопольников. Двигатель Renault 06.02.26Y41 установлен в левом заднем углу корпуса вертикально и через автоматическую КПП передаёт крутящий момент на жёсткую балку заднего моста с двойной главной передачей. Подвеска пневматическая с телескопическими амортизаторами. Рулевое управление с гидроусилителем, привод всех трёх дверей — пневматический. Конструктивная простота, отработанность всех элементов автобуса и хорошие технические данные дают возможность предположить, что МАЗ-107 будет иметь низкую начальную цену и приемлемый уровень эксплуатационных расходов.

Другой транспортной новинкой станет минский трёхосный троллейбус завода «Белкомунмаш» с индексом «331». Его модель в масштабе 1:10 была показана на выставке «Интердизайн-2001». Интересно, что до этого в СССР серийно уже выпускался трёхосный «усатый», но это было до войны и троллейбус был двухэтажным. Этот ЯТБ-3 располагал 32 местами для сиденья на первом этаже и 40 — на втором. Общее число пассажиров составляло 100 чел. За 1938—1939 гг. их было сделано всего 10 шт. и все они эксплуатировались только в Москве.

Минчане конечно не ограничатся столь мизерным числом своих «электротрёхосников» и узкой географией их применения. Уже в конце этого — начале следующего года новый троллейбус выйдет на испытания и тогда мы опубликуем его точные данные и характеристики.





# «ТЯНИ-ТОЛКАЙ» ПО-РУССКИ. ИНЖЕНЕРНЫЙ КОЛЕСНЫЙ ТЯГАЧ ИКТ

Андрей КОЛЕВАТОВ,  
г. Орлов, Кировской обл.

Поздней осенью ночью железнодорожный состав из Челябинска с инженерной техникой предназначенной для Мелитопольской ракетной дивизии, вволю погромыхав на бесчисленных перегонах, замер на глухой станции назначения под неприметным названием Юрья-2. Рано утром команда инженерного батальона приступила к разгрузке машин. На сей раз вместо мощных гусеничных путепрокладчиков БАТ-М на шасси тяжёлого артиллерийского тягача АТ-Т на платформах стояли малознакомые машины с бульдозерными отвалами внешне напоминавшие колёсные трактора, но как и положено военной технике окрашенные в стандартный защитный цвет «хаки». При ближайшем знакомстве оказалось, что интересные «трактора» не имеют ничего общего со своими гражданскими собратьями. Огромный покатый капот, под которым спрятался один из вариантов знаменитого танкового дизеля В-2, толстые высокие шины с крышками колёсных редукторов внутри, мощная рама, герметичная кабина с электрообогреваемыми стёклами и небольшая грузовая платформа сзади неё указывали на специальное назначение машины, да и поворачивалась она как-то странно, по-автомобильному, а не «складыванием» рамы, как близкий по габаритам трактор. Вот уже сняты все крепёжные узлы, прочно державшие машины на платформах и открыты кабины. Взору тут же предстали спартанское убранство интерьера со множеством рычагов, педалей, обилием контрольно-измерительных приборов, лампочек, переключателей, всевозможных табличек. Пожалуй, самым интересным было расположение двух имевшихся в кабине сидений. Левое, возле которого, как и положено размещалась «баранка» механика-водителя, стояло по ходу машины, а правое, пассажирское (или командирское, ибо в армии пассажиров не должно быть по определению), смотрело назад, то есть было установлено спиной вперёд. Ба, да перед ним сзади тоже смонтированы панель приборов (правда, приборов на ней всё же поменьше), педали и рулевой вал с заглушкой сверху. Молоденький лейтенант, недавно прибывший в часть после окончания Тюменского военного инженерного училища и знакомый с подобной техникой, бойко уселся на правое командирское сиденье, переставил рулевое колесо на свой вал. Загудел маслосакачивающий насос и мгновения спустя машина, взревев дизелем уже съезжала с платформы задним ходом, а весёлый лейтенант лихо вращая баранку, поднял вверх большой палец: «Инженерный колёсный тягач – ИКТ! Мы такие машины изучали в училище. Класс техника!» Послушный умелым рукам тягач занял место в колонне. А лейтенант помчался к следующей машине, и лицо его расплывалось в какой-то озорной мальчишеской улыбке!

Нельзя сказать, что машина эта была уж очень секретной. Некоторые сведения о ней встречались в различных открытых источниках информации, образец путепрокладчика ПКТ на базе инженерного колёсного тягача длительное время экспонировался на открытой площадке Ленинградского музея артиллерии, инженерных войск и войск связи. Даже многие журналы середины 80-х годов минувшего века, такие как «Военные знания», «За рулем», «Юный техник» в своих рубриках, посвящённых будущим воинам знакомили читателей с инженерным воо-

оружием армии, среди которого неизменно присутствовал колёсный путепрокладчик ПКТ. Но почему-то на всех фотографиях и рисунках тягач был запечатлён сзади, то есть со стороны рабочего органа и многие любители техники, в том числе и моделисты, были в не-

Фото 1. Инженерный тягач МА3-528. Опытный образец



Фото 2. Опытный образец балластного тягача МА3-532



Фото 3. Инженерный колёсный тягач МА3-528 (ИКТ) с бульдозером БКТ



доумении – а как выглядит эта необычная во всех отношениях машина спереди, что там? Практически не встречалась информация о конструктивных особенностях инженерного колёсного тягача, об истории его появления, имеющихся разновидностях машин и т.п. Сегодня настало время восполнить этот пробел и рассказать читателям об удивительной машине, отечественном «тяни-толкай» или ИКТ, как лаконично именуется тягач на сухом армейском языке.

Начать повествование хотелось бы с крупного скандала, разгоревшегося на высоком уровне командования Советской Армии. Анализируя опыт решения инженерных за-

дач в годы Великой Отечественной войны, маршал инженерных войск С.Х. Аганов делает вывод: «... В ходе войны большие трудности при инженерном обеспечении обороны войска испытывали из-за слабой механизации работ. Почти все инженерные задачи выполнялись вручную...». Вскоре после войны с учётом её горького опыта начались работы по созданию высокопроизводительных средств механизации землеройных и дорожностроительных операций. Однако в то время возможности отечественной промышленности были весьма ограничены, особенно в части производства базовых самоходных шасси, которые могли бы использоваться для создания широкой гаммы машин инженерного вооружения. Вскоре необходимость создания инженерной землеройной техники ещё более обострилась по причине угрозы использования ядерного оружия, что в корне меняло стратегию и тактику ведения боевых действий войск и соответственно на порядок увеличивало объёмы землеройных и дорожных работ. Казалось бы, реализация этого замысла должна была осуществляться быстро и эффективно, но на пути оказались трудности не столько технические, сколько политические. Самым трудным препятствием стало категорическое не восприятие проблемы со стороны руководства технического комитета, ведавшего



Фото 4. Инженерный колёсный тягач МАЗ-528 (ИКТ) с путеукладчиком ПКТ и бульдозером БКТ



разработкой и производством артиллерийских тягачей и средних танков. Была даже выдвинута целая теория о невозможности использования шасси тягачей и танков для навешивания на них оборудования при проведении инженерных работ на местности. Противоборство было резким и энергичным, но настойчивая позиция в этом вопросе действующего начальника инженерных войск В.К.Харченко, подкреплённая тактико-техническими и конструктивными обоснованиями, подготовленными в НИИИ им. Д.М.Карбышева позволила рассмотреть этот непростой вопрос у руководства Министерства обороны СССР. В результате маршал Советского Союза Г.К.Жуков, а затем и заместитель председателя Совета Министров СССР В.А.Малышев одобрили предложения командования инженерных войск по использованию шасси артиллерийских тягачей (в первую очередь тяжёлого АТ-Т) и средних танков для создания семейств инженерной землеройной техники. Параллельно с использованием гусеничных машин предлагалось разработать тактико-технические требования (ТТТ) на специальный колёсный многоцелевой тягач в полной мере отвечающий специфике инженерных войск. Вскоре ТТТ, созданные НИИИ им. Д.М.Карбышева и ОКБ инженерных войск были утверждены и переданы в СКБ Минского автозавода руководимое Б.Л.Шапошником. В результате в конце 1950-х годов на МАЗе появился опытный образец инженерного тягача **МАЗ-528** (фото 1). Машина имела компоновку с передним расположением кабины и размещенным сзади шестицилиндровым двухтактным дизельным двигателем ЯАЗ-А206 мощностью 165 л.с. Трансмиссия включала в себя пятиступенчатую коробку передач, двухступенчатую раздаточную коробку с блокируемым межосевым дифференциалом и реверсом, дающим тягачу возможность работы вперёд-назад. Два ведущих моста имели шины размером 21,00-28 и планетарные колёсные редукторы, значительно разгружающие главную передачу. Между двигателем и кабиной размещалась оригинальная двухбарабанная лебёдка с тяговым усилием 3000 кг на каждом барабане. МАЗ-528 имел снаряжённую массу 15850 кг и мог работать с комплектом инженерного землеройного и дорожно-строительного оборудования: бульдозером, скрепером, катком, путеукладчиком, грейдером, а также использоваться в качестве буксировщика самолётов фронтовой авиации. Проведенные испытания выявили ряд недостатков:

малую удельную мощность и, как следствие, неудовлетворительные тягово-динамические показатели;

сложность и не высокую надёжность тросового управления рабочими органами прицепных и навесных инженерных машин;

плохую обзорность с места водителя;

отсутствие грузовой платформы для транспортировки военно-технического имущества.

специальных прицепов в условиях бездорожья. Кстати, на шасси МАЗ-532 разрабатывался трёхосный агрегат для лесной промышленности. Конструкция машины была широко унифицирована с МАЗ-528. В целом МАЗ-532 были присущи те же недостатки, что отмечались и у МАЗ-528. Необходимо отметить, что для данного периода характерна особенно напряжённая работа конструкторского коллектива СКБ МАЗа (впоследствии ОГК-2) связанная с освоением серийного производства большого количества принципиально новых изделий собственного производства и передачей конструкторской документации на вновь созданные специализированные заводы. Самосвалы МАЗ-525 и МАЗ-530 передавались для производства в г. Жодино на БелАЗ, одноосные тягачи осваивались на Могилёвском автомобильном заводе (МоАЗ), колёсные тягачи МАЗ-535 и МАЗ-537 – на Курганском заводе колёсных тягачей (КЗКТ). Всё это требовало огромного напряжения сил, средств и выдержки. В этой суе теме инженерного колёсного тягача временно пошла в воздухе, а с начала 1960-х гг., когда страсти понемногу стали утихать, получила своё дальнейшее развитие, правда, уже на более высоком техническом уровне.

Здесь уместно сделать небольшое отступление и напомнить, что начало 60-х годов прошлого века явилось своего рода «золотым веком» развития концепции трактора-тягача с колёсной формулой 4x4. Массовое увлечение этой идеей охватило многие конструкторские коллективы ведущих машиностроительных предприятий страны. Харьковчане разработали целую серию колёсных тракторов-тягачей Т-90, Т-91, Т-92 воплотившуюся впоследствии в широко разрекламированный в печати трактор Т-125 «Украина». Конструкция последнего в свою очередь легла в основу семейства тракторов Т-150К. Заказ на разработку мощного колёсного трактора получило возглавляемое Ж.Я.Котиним КБ Кировского завода в г. Ленинграде. Результатом этой работы стал знаменитый трактор К-700 «Кировец». Созда-

нием подобных машин занимались конструкторы НАМИ (колёсный тягач НАМИ-044), Алтайского (трактор КДТ-70) и Онежского (колёсный тягач Т-210) тракторных заводов. Даже на вновь организованных автомобильных заводах в г. Жодино и Могилёве появились собственные конструкции колёсных тягачей БелАЗ-550 и МоАЗ-542. Разумеется, все эти машины имели оригинальную компоновку, разные силовые агрегаты, конструктивное исполнение, рассчитанное на конкретный уровень производства, были существенные различия по условиям применения и тяговому классу, а также монтажным параметрам, но объединяла их общая концепция колёсного трактора-тягача с двумя ведущими мостами и колёсами одинакового размера. С позиций сегодняшнего дня такой широкий фронт работ и расплывённость средств кажутся далеко не бесспорными, но приходится согласиться с тем, что именно этот подход к решению проблемы позволил создать уникальные, опережающие своё время конструкции. Многие из этих машин и по ныне соответствуют мировому уровню и сохраняют конкурентоспособность. К тому же проведенные опытно-конструкторские работы дали дальнейший импульс развитию агрегатов трансмиссий, приводов управления, гидравлических навесных систем и позволили получить необходимый опыт проектирования таких изделий.

Конструкторы СКБ Минского автозавода также широко использовали опыт работы над многоосными машинами МАЗ-535, МАЗ-537, МАЗ-543 и постарались при создании инженерного колёсного тягача максимально внедрить в его конструкцию хорошо себя зарекомендовавшие узлы и агрегаты освоенных в производстве изделий. В конце 1960 г. появились первые образцы двухосного тягача получившего индекс **МАЗ-538** (фото 3). На новой машине применили надёжный, прекрасно отработанный 12-цилиндровый, быстроходный четырёхтактный ди-

Фото 5. Инженерный колёсный тягач МАЗ-528 (ИКТ) с бульдозером БКТ и прицепным пневмоколёсным катком



Фото 6. Инженерный колёсный тягач МАЗ-528 (ИКТ) с путеукладчиком ПКТ в работе





Фото 7. Инженерный колёсный тягач МАЗ-528 (ИКТ) в составе агрегата БКТ-РК в работе



Фото 8. Инженерный колёсный тягач МАЗ-528 (ИКТ) модернизированный



зельный двигатель жидкостного охлаждения с непосредственным впрыском топлива Д-12А-375А рабочим объемом 38,8 л и максимальной мощностью 375 л.с. при 1650 об/мин коленчатого вала. Данный мотор являлся дефорсированным вариантом танкового дизеля В-2 и широко применялся на других минских машинах: тягачах МАЗ-535А и МАЗ-535В, самосвале МАЗ-525 (в несколько измененном варианте). Для Д-12А-375А были характерны система смазки с «сухим» картером, четыре клапана на цилиндр, по два распределительных вала в каждой головке блока цилиндров, прицепные шатуны одного ряда цилиндров и двойная система запуска: основная – электростартером, дублирующая – сжатым воздухом. Вместо механической коробки передач установили гидромеханическую трансмиссию, состоящую из одноступенчатого гидротрансформатора и трёхступенчатой коробки передач планетарного типа. Этот агрегат также был заимствован у четырёхосных машин. Дополнительно в трансмиссию установили:

раздаточную коробку – двухрядный, четырёхвальный редуктор с двумя передачами вперед-назад (реверс);

ходоуменьшитель с четырьмя передачами, позволяющий получить широкий диапазон скоростей движения от 0,65 км/ч до 45 км/ч.

Для привода навесного оборудования предусмотрели коробку отбора мощности, а для управления – гидравлическую систему. Тягач имел два ведущих моста, главные передачи которых были унифицированы с аналогичными узлами четырёхосных машин, причём для повышения проходимости и создания максимального тягового усилия в переднем редукторе применялся межколёсный дифференциал повышенного трения, а в заднем – самоблокирующийся межколёсный дифференциал, выполненный по типу

муфты свободного хода. Внутри каждого колеса размещался планетарный колёсный редуктор. В виду небольшой колёсной базы в 3000 мм (колея составляла 2520 мм) привод ведущих мостов был выполнен блокированным, не отключаемым. В конструкции передних управляемых колёс применили поворотное устройство с шарнирами равных угловых скоростей шарикового типа. Колёса на ступицах крепились гайками на шпильках через нажимной барабан. Шины – высокой проходимости, модели ДФ-27А или Я-131 размером 21.00–28. Колёса заднего моста крепились к раме жёстко и подвески не имели. Рычажно-балансирная подвеска передних колёс – на четырёхзвеннике трапециевидного типа с поперечной балансирной тягой обеспечила перемещение колёс в поперечной плоскости на вильчатых рычагах.

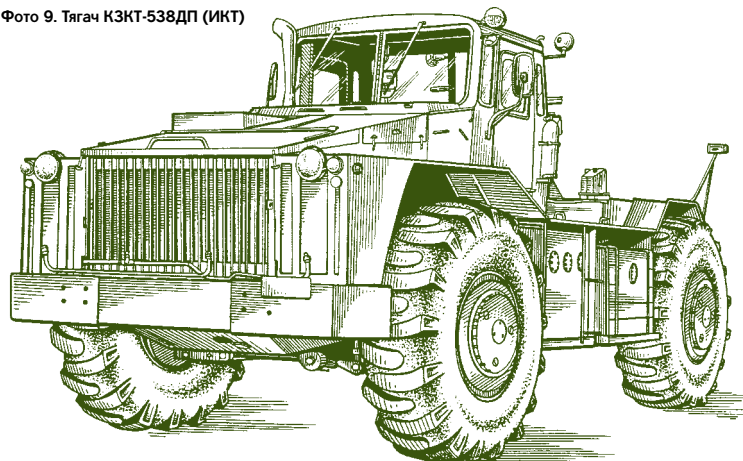
Рулевое управление автомобильного типа с гидроусилителем. Его особенностью являлось наличие двух постов управления. Помимо основного рулевого механизма в состав привода входили промежуточный и дополнительный рулевые механизмы, позволявшие управлять тягачом при движении вперед и назад. При этом водитель всякий раз располагался лицом по ходу движения. Рулевое колесо быстрорестомное. Достаточно было установить его на передний или задний (в зависимости от направления движения) вал. Дублированными были также кнопки воздушного сигнала, педали управления подачей топлива и тормозной системы. Тормозная система имела ножной тормоз с пневматическим приводом, воздействующий непосредственно на силовую передачу.

Несколько слов о компоновке тягача. В передней части жёсткой рамной конструкции устанавливался силовой агрегат и обслуживающие его системы, закрытые капотом. В средней части машины размещалась герметичная двухместная кабина. Герметизация кабины обеспечивалась применением сплошных сварных швов, пайки и промазки швов герметиком, а дверные проёмы имели двойные уплотнения, откидные окна и замки ригельного и клинового типа. При выполнении работ на участках с радиоактивным заражением

кабина экипажа оснащалась фильтровентиляционной установкой, создававшей избыточное давление внутри кабины и очищавшей поступающий воздух. Внутри кабины монтировались прибор ДП-3Б и дифманометр-напорометр. Для отопления использовалась работающая на бензине отопительная установка независимого действия О15Б. Позади кабины крепилась небольшая грузовая платформа для перевозки различных грузов массой до 1 т. В полу платформы имелись два люка для обслуживания агрегатов, расположенных в задней части машины. На задней стенке крепился лом, на правой – топор, на полу платформы – горные упоры. Так же предусматривались кронштейны для крепления дополнительной ёмкости. На задней поперечине рамы располагался буксирный прибор с двойной амортизацией (фаркоп). Спереди и сзади тягача могли навешиваться инженерные машины и оборудование. Для этой цели на Челябинском заводе дорожных машин им. Д.В. Колпащенко с участием представителей 15 ЦНИИИ Министерства обороны были разработаны путепрокладчик ПКТ (путепрокладчик – колёсный тягач) и бульдозер БКТ, которые навешивались на МАЗ-538 (фото 4). Используя данное оборудование можно было устраивать переезды через рвы, овраги, траншеи и другие препятствия, расчищать местность от кустарников, мелколесья и пней, устраивать съезды к мостам и переправам, прокладывать пути на косогорах, производить расчистку дорог и аэродромов от снега, отрывать котлованы при самоокапывании. Бульдозерное оборудование БКТ монтировалось впереди тягача, а оборудование путепрокладчика ПКТ сзади. Управление осуществлялось с помощью гидросистемы из кабины водителя. Путепрокладчик имел два крыла, которые могли устанавливаться в двухотвальное, бульдозерное или грейдерное положение. Ширина захвата отвала в двухотвальном положении 3300 мм, в бульдозерном – 3820 мм, в грейдерном – 3240 мм. Скорость прокладки колонного пути по среднепересечённой местности – 3–6 км/ч, по снежной целине с глубиной снежного покрова до 0,8 м – 6–10 км/ч. Вес навесного оборудования путепрокладчика ПКТ – 2900 кг. Помимо навесных машин тягач мог работать в сцепке с прицепными катком (фото 5) и грейдером или с гидрофицированным прицепным скрепером. Серийное производство МАЗ-538 началось на Минском автомобильном заводе в 1964 г.

Однако вскоре встал вопрос о расширении производственных площадей спецпроизводства МАЗа в связи с увеличением выпуска четырёхосных автомобильных шасси МАЗ-543 и созданием на его базе целого семейства машин

Фото 9. Тягач КЗКТ-538ДП (ИКТ)





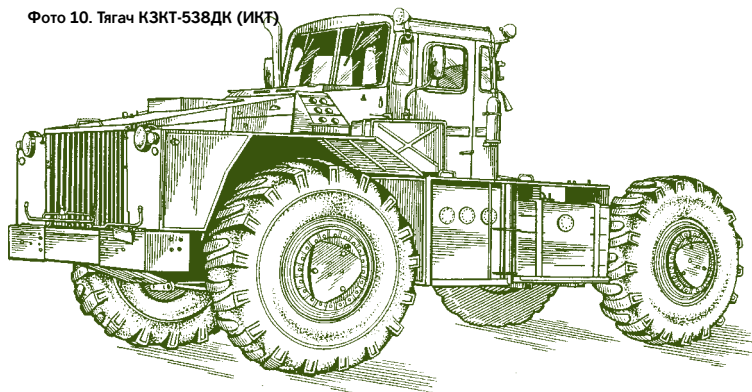
специального назначения. В результате было принято решение Совета Министров СССР о переводе производства инженерного колёсного тягача МАЗ-538 на Курганский завод колёсных тягачей. Выпуск тягачей в Кургане был начат в 1967 г. Молодой конструкторский коллектив КЗКТ под руководством главного конструктора А.Г.Дорачева активно взялся за сопровождение серийного производства и совершенствование конструкции МАЗ-538. Многие узлы и детали были доработаны и унифицированы с действующим производством автомобилей семейства МАЗ-538. Велись обширные работы над созданием гаммы инженерного оборудования для комплектования МАЗ-538, а первые курганские инженерные тягачи уже поступали в Челябинск на завод дорожных машин им. Д.В.Колошненко, где на них монтировали навесное оборудование путепрокладчиков **ПКТ** (фото 6). К сожалению, бульдозерное оборудование БКТ по опыту войсковой эксплуатации первых партий машин не оправдало в полном объёме своего назначения. По производительности и универсальности применения БКТ значительно уступал путепрокладчику и использовался в основном в качестве вспомогательного рабочего органа тягачей прицепных дорожных машин или буксировщиков прицепов-тяжеловозов. В отдельных случаях бульдозер дополнял рабочие функции путепрокладчика. Для расширения возможностей бульдозерного оборудования переднего расположения БКТ оборудовали задней навесной системой с рыхлителем. Навесной рыхлитель-корчеватель позволял производить

предварительное рыхление грунтов, корчевание пней, извлечение из грунта камней. Максимальный диаметр корчюемых пней составлял 400 мм, а объём извлекаемых камней – 0,3 куб. м. Модернизированная машина получила индекс **БКТ-ПК** (бульдозер колёсный тягач-рыхлитель-корчеватель) (фото 7).

С 1968 г. на Дмитровском экскаваторном заводе (Московская обл.) началось производство траншейной машины **ТМК**, предназначенной для рытья траншей различного профиля и конфигурации в мерзлых и талых грунтах, глубиной 1,1–1,5 м, шириной – по верху 0,9–1,1 м, по низу – 0,6 м. Эксплуатационная производительность до 300 м/ч. В качестве рабочего органа используется бесковшовый роторный экскаватор задней навески. Его особенностью является наличие в роторе тубингов с зубьями вместо ковшей, что значительно повышало производительность машины за счёт более полного использования мощности силовой установки. В качестве вспомогательного применялось бульдозерное оборудование передней навески, которое расширяло диапазон выполняемых работ, позволяя производить планировку местности, засыпку ям и рвов, рытьё котлованов.

Таким образом, применение в качестве базы быстросходного инженерного тягача с установленным рабочим оборудованием позволяло обеспечивать проведение боевых высокоманевренных действий, совершать марши на большие расстояния, вести наступление сухопутных войск в высоком темпе, подготавливать оборонительные позиции. Наряду с использованием путепрокладчиков **БАТ-М** и траншейных машин **БТМ-3** на шасси тяжёлого артиллерийского тягача **АТ-Т**, появление в инженерных войсках высокопроизводительных машин на колёсном полноприводном шасси МАЗ-538 позволило поднять мобильность и маневренность выполнения дорожных работ при подготовке и содержанию войсковых колонных путей, а также фортификационного оборудования позиций войск при одновременном сохранении ресурса ходовой части гусеничных машин.

Фото 10. Тягач КЗКТ-538ДК (ИКТ)



программа выпуска инженерных колёсных тягачей была направлена на удовлетворение нужд основного заказчика – управление начальника инженерных войск Министерства обороны. В народное хозяйство машины не поступали. С годами накапливался опыт эксплуатации, проводились работы по увеличению срока службы и надёжности основных узлов и агрегатов, совершенствовалась конструкция, сокращалось время обслуживания. В модернизации машины принимали участие: главный конструктор КЗКТ Г.А.Домрачева, ведущий конструктор МАЗ-538 В.Г.Якунин, конструкторы ОГТ В.Я.-Дорн, Я.М.Шитман, А.Ю.Соколов, Б.И.Рудаков, Ю.Е.Мурзин, В.Н.Прокопов, А.В.Андрис, будущий главный конструктор КамаЗа Р.А.Азаматов и многие другие. Так, к началу 70-х гг. минувшего века изменилась конструкция раздаточной коробки, ручной топливоподкачивающий насос крыльчатого типа РНА-1а заменили на мембранный РНМ-1к. Насос рулевого управления НШ-46 уступил место НШ-46у, так же как и насосы гидропривода навесного оборудования. Отопительную установку 015Б заменили отопителем 015Г большей производительности. Изменениям подверглись электрооборудование, главные передачи ведущих мостов. Увеличилась до 16680 кг снаряженная масса и что характерно, изменился внешний облик тягача (фото 8). Невыразительную, подслеповатую конструкцию с низкими передними крыльями и расположенными возле кабины фарами заменили высокими, выполненными на одном уровне с облицовкой радиатора крыльями передних колёс, в верхней части которых гармонично вписались фары, подфарники и отражатели белого цвета (катафоты). Тягач получил суровую напоминающую внешность, как бы подчеркивающую его мощь, скрытую под огромным покатым капотом и уникальные возможности этой необычной во всех отношениях армейской машины. Только не понятно, для чего нужно было долгие годы скрывать от посторонних глаз такой неповторимый облик инженерного колёсного тягача.

Наряду с текущей модернизацией проводились широкомасштабные мероприятия по коренному улучшению конструкции выпускаемого изделия с целью значительного повышения основных параметров технической характеристики. Анализируя полученный опыт войсковой эксплуатации колёсного тягача МАЗ-538 и выполненных на его базе инженерных машин, конструкторы ОКГ КЗКТ пришли к выводу о необходимости увеличения колёсной базы тягача. Несмотря на компактность габаритных размеров (5870x3120x3100 мм) и высокую маневренность (наименьший радиус поворота составлял всего 11,5 м) МАЗ-538 не отвечал в полной мере требованиям разработчиков навесного инженерного оборудования. Особенно остро эти недостатки выявились при монтаже тран-

Фото 11. Инженерный колёсный тягач КЗКТ-538ДП (ИКТ) в составе путепрокладчика ПКТ-2. Рабочий орган установлен в бульдозерное положение



Фото 12. Инженерный колёсный тягач КЗКТ-538ДП (ИКТ) в составе путепрокладчика ПКТ-2. Рабочий орган установлен в грейдерное положение





Фото 13. Инженерный колёсный тягач КЗКТ-538ДП (ИКТ) в составе агрегата БКТ-РК2. Работа бульдозерным оборудованием



Фото 14. Инженерный колёсный тягач КЗКТ-538ДП (ИКТ) в составе агрегата БКТ-РК2. Работа рыхлительно-корчевальным оборудованием



шейной машины ТМК, где небольшая по размерам колёсная база не обеспечивала заданной курсовой устойчивости и необходимых сцепных качеств во время работы навесного оборудования. Малая габаритная длина тягача создавала трудности размещения рабочего органа машины. Для оптимальной работы роторного экскаватора предпочтительно было бы иметь бесступенчатую трансмиссию с принудительным регулированием скорости движения в пределах от 0 до 1,5 км/ч. Недостатки малой колёсной базы и отсутствие мягкой подвески передних колёс проявлялись и на машинах с пассивными рабочими органами – ПКТ и БКТ-РК. В связи с этим были разработаны тактико-технические требования для создания на основе МА3-538 нового тягача с улучшенными эксплуатационными параметрами и монтажными характеристиками, обеспечивающими согласованность работы базовой машины с навесным инженерным оборудованием. Ведущим конструктором длиннобазного тягача был назначен Виктор Михайлович Бурдин. Много новшеств в конструкцию модернизированной машины внесли заместители главного конструктора Н.К. Комаров, И.Г. Щербина и В.А. Ляхов, начальники бюро и конструкторы В.А. Антонов, В.П. Дрыгалов, А.Ф. Лакович, В.А. Колебаев, Л.Ф. Морозюк и многие другие. Большую помощь оказали военные 965 Военного представительства Министерства обороны при КЗКТ, а также конструкторы Челябинского завода дорожных машин им. Д.В. Колощенко и Дмитровского экскаваторного завода. Основываясь на особенностях использования инженерного колёсного тягача с разными типами машин было решено разрабо-

вать две модификации ИКТ, которые получили заводское обозначение **КЗКТ-538ДП** (фото 9) и **КЗКТ-538ДК** (фото 10). Несмотря на схожесть внешнего вида и применённых технических решений колёсный тягач КЗКТ-538ДП предназначался для размещения на его базе навесного оборудования с пассивными рабочими органами (путепрокладчик, бульдозер, рыхлитель, корчеватель), а его модификация КЗКТ-538ДК служила базой для монтажа навесного оборудования с активными рабочими органами (роторный экскаватор). Основной отличительной особенностью машин нового семейства являлась увеличенная с 3000 до 4200 мм колёсная база, что соответственно увеличило и габаритную длину тягачей – 6980 мм у КЗКТ-538ДП и 6720 мм – у КЗКТ-538ДК. Ширина машин осталась прежней – 3120, а высота за счёт выведенной

вверх выхлопной трубы несколько увеличилась (3180 против 3100 мм у МА3-538). Силовую установку с двигателем Д12А-375А решили сохранить в целях унификации с машинами прежних выпусков и взаимозаменяемости с силовыми агрегатами другой военной техники. Масса тягача возросла на 1320 кг. Соответственно увеличилась нагрузка на ведущие оси. Изменениям подверглась конструкция механической части трансмиссии. Дополнительная четырехступенчатая коробка с ходоуменьшителем и раздаточная коробка (реверс) были переработаны и конструктивно объединены в один узел, что позволяло на тягаче КЗКТ-538ДП получить три передачи для движения вперёд и три передачи заднего хода. Тягач КЗКТ-538ДК имел двухступенчатую дополнительную коробку и гидравлический ходоуменьшитель для бесступенчатого принудительного регулирования рабочей скорости движения в пределах от 0 до 1,3 км/ч и привод отбора мощности, смонтированный в картере редуктора гидромеханической коробки передач. Дополнительная коробка оборудовалась и редуктором привода агрегатов роторного экскаватора. Рама тягача КЗКТ-538ДК не имела в задней части буксирного прибора, крыльев задних колёс и грузовой платформы. Для исключения циркуляции паразитной мощности в

трансмиссии (в связи с увеличившейся колёсной базой) при движении по дорогам с твёрдым покрытием был введен механизм отключения привода переднего ведущего моста. Из привода передних ведущих колёс исключили шариковый шарнир равных угловых скоростей (ШРУС). Его заменили обычными карданными шарнирами с крестовинами на игольчатых подшипниках. Для обеспечения необходимой плавности хода, снижения динамических нагрузок, передаваемых на раму тягача и перераспределения нагрузок на колёсах передней оси при движении по пересечённой местности применили гидробалансирную подвеску передних колёс с двумя гидропневматическими рессорами. Рулевое управление осталось практически без изменений, но на тягаче КЗКТ-538ДК упразднили его дублированный привод исключив из конструкции дополнительный и промежуточный рулевые механизмы. Отсутствовало и дублированное управление тормозной системой. Кстати, для повышения эффективности торможения и унификации элементов тормозного привода с изделиями действующего производства новые тягачи оборудовали рабочей тормозной системой с раздельным пневмогидравлическим приводом. В результате значительно повысилась её надёжность, а тормозной путь сократился с 15 до 12 м. Интересно, что многие аппараты пневматической части тормозного привода были заимствованы у автомобилей КамАЗ. Некоторым изменениям подверглись и другие системы модернизированных тягачей. Так система питания вместо одного получила два топливных бака по 420 л каждый, что значительно увеличивало запас хода. Более надёжной стала гидравлическая система навесного оборудования, несколько изменилось электрооборудование.

В целом конструкция тягачей КЗКТ-538ДП и КЗКТ-538ДК была готова к 1976 г. В то же время они прошли полный комплекс испытаний, в которых помимо заводских специалистов принимали участие представители управления начальника инженерных войск, министерства, сотрудники 15 ЦНИИИ МО СССР и другие заинтересованные стороны. По результатам приёмочных испытаний модернизированные тягачи были приняты на вооружение и рекомендованы к серийному производству. Выпуск КЗКТ-538ДП начался в 1978 г., а КЗКТ-538ДК – в 1980 г. В том же году прекратился выпуск прежней модели – короткобазного тягача МА3-538, а Курганский завод колёсных тягачей полностью переключился на производство длиннобазных модификаций.

Одновременно с началом подготовки производства КЗКТ-538ДП в Челябинске на заводе им. Д.В. Колощенко велись работы по освоению улучшенной конструкции путепрокладчика **ПКТ-2**, предназначенного для прокладыва-

Фото 15. Инженерный колёсный тягач КЗКТ-538ДП (ИКТ) в составе агрегата БКТ-РК2. Работа с прицепным гидрофицированным скрепером





Фото 16. Инженерный колёсный тягач КЗКТ-538ДК (ИКТ) в составе траншейной машины ТМК-2. Транспортное положение



Фото 17. Инженерный колёсный тягач КЗКТ-538ДК (ИКТ) в составе траншейной машины ТМК-2. Машина в работе



ния колонных путей, подготовки и содержания дорог. Рабочий орган путепрокладчика мог устанавливаться в бульдозерное (фото 11), грейдерное (фото 12) или путепрокладочное положение. Масса снаряженного путепрокладчика – 23000 кг, производительность при отрывке котлованов до 75 куб. м в час и 3–6 км/ч – при прокладывании колонного пути в кустарнике и мелколесье. Другой машиной, выполненной на базе КЗКТ-538ДП, являлся бульдозер-рыхлитель *БКТ-РК2* с навешенным впереди бульдозерным оборудованием, а сзади рыхлителем-корчевателем. Назначение и основные тактико-технические характеристики БКТ-РК2 соответствуют его предшественнику *БКТ-РК*. Масса машины – 23000 кг. Габаритные размеры: длина – 9350, ширина – 3300, высота – 3300 мм. Производительность при отрывке котлованов в грунтах 3–4 категорий – 70–75 куб. м/ч, при расчистке дорог 4–6 км/ч. Производительность рыхления грунта 3–4 категорий на глубину 0,4 м – 4–7 км/ч. Кроме использования буль-

дозерного (фото 13) и рыхлительно-корчевательного оборудования (фото 14) БКТ-РК2 можно было применять в качестве тягача прицепного гидрофицированного скрепера (фото 15) для чего КЗКТ-538ДП оснащался раздельной гидравлической системой.

Тягачи КЗКТ-538ДК поступали в г. Дмитров Московской области, где на экскаваторном заводе на них устанавливалось рабочее оборудование траншейной машины ТМК-2 (фото 16, 17 и 18). Данное изделие предназначалось, как и ТМК, для рытья траншей в мерзлых и талых грунтах. Траншеи могли быть полного или неполного профиля, прямолинейные или выполненные «змейкой». Установленное на машине вспомогательное бульдозерное оборудование позволяло производить устройство проходов через траншеи, засыпку ям и воронок, планировку местности и самоокапывание. Рабочая скорость при работе бульдозером – 3–5 км/ч, эксплуатационная производительность роторного экскаватора – до 300 м/ч. Масса ТМК-2 – 27200 кг, габаритные размеры: длина – 9750, ширина – 3200, высота – 4180 мм.

Все вышперечисленные машины нашли широкое применение в инженерных войсках Советской Армии. Поставлялись они и на экспорт в вооруженные силы стран Варшавского Договора и некоторых других стран. Большая заслуга в популярности инженерного колёсного тягача принадлежит последующим главным конструкторам КЗКТ В.П.Косову, Ю.Т.Бутрову, руководству Представительства заказчика № 965.

В начале 1990-х гг. прошла очередная модернизация ИКТ. На тягачи установили изменённое электрооборудование с новыми типами внешних светосигнальных приборов, новым генератором переменного тока со встроенным регулятором напряжения, клавишными переключателями. Тормозная система получила вододетельитель, регулятор давления и некоторые другие аппараты тормозного привода. Для рас-

ширения сферы применения инженерного колёсного тягача были разработаны и поставлены на производство ещё две модификации (фото 19), которые почти не отличались от серийных тягачей. *КЗКТ-538ДС* предназначался для установки на его шасси оборудования снегоочистителя фрезерно-роторного типа *КО-817 «Тайфун»*. Тягач был выполнен на основе *КЗКТ-538ДК* и отличался от последнего изменённым гидравлическим ходоуменьшителем с бесступенчатой регулировкой скорости движения в пределах 0–9,87 км/ч и наличием реверсивного поста управления (как у КЗКТ-538ДП). Другая модификация тягача получившая индекс *КЗКТ-538ДТ* служила в качестве базы для аэродромной тепловой гололёдной машины *ТМГ*, и имела изменённый гидроходоуменьшитель с диапазоном рабочих скоростей 0–9,87 км/ч. Тягачи КЗКТ-538ДС и КЗКТ-538ДТ поставлялись на Северодвинский завод дорожных машин «Севдормаш», где на их базе монтировали навесное оборудование. Так универсальная уборочная машина *КО-817 «Тайфун»* предназначена для очистки от снежных заносов автомагистралей и взлётно-посадочных полос аэродромов имела производительность до 1800 т снега в час и ширину очищаемой полосы – 3400 мм. Дальность отбрасывания снега составляла не менее 30 м, а высота убираемого сугроба – до 1,8 м. Тепловая гололёдная машина *ТМГ* служила для удаления гололёдных образований толщиной до 5 мм и имела производительность до 10000 м<sup>2</sup>/ч. Тепловой поток создавал установленный спереди авиационный двигатель Р13-300. В задней части тягача устанавливалась ёмкость для топлива. Обе машины хорошо зарекомендовали себя в опытной эксплуатации. К сожалению, начавшиеся в стране рыночные отношения и резкое сокращение военных заказов поставили крест на перспективных высокопроизводительных аэродромных машинах. Значительно сократился выпуск инженерной техники, да и заказы на сам базовый тягач упали настолько, что его штучное производство вряд ли могло быть рентабельным. Тем не менее, следует отдать должное трудовому коллективу и руководству КЗКТ, которые всеми правдами и неправдами сумели сохранить до настоящего времени производство двухосного инженерного тягача. Отдел главного конструктора готов рассмотреть любые предложения потенциальных заказчиков по установке на машину различных типов двигателей, агрегатов трансмиссии, обеспечить необходимые монтажные параметры под любой тип размещаемого оборудования. Значит, жив ещё наш оборонный потенциал, а уникальный «тяни-толкай» со своей почти сорокалетней историей всё ещё остается в строю и мало в чём уступает своим именитым зарубежным аналогам!

Фото 19. Общий вид тягача КЗКТ-538ДС (ИКТ)



Фото 18. Траншейная машина ТМК-2





# Автомобили 1966 года – Renault R16, Rolls-Royce Silver Shadow, Oldsmobile Toronado

Александр БАРМАСОВ,  
Санкт-Петербург  
e-mail: barmasov@pobox.spbu.ru  
<http://home.lanck.net/peresvet/SMR/smr.htm>



произвёл первые 56 тысяч масштабных моделей автомобилей. Фактически все эти модели – ремейки снятых с производства моделей фирмы Politoys. Производство началось с моделей Renault R16. В течение 1975 г. было произведено уже 150 тысяч моделей. Позднее Донецкая фабрика игрушек была переименована в ОАО «Донецкий завод игрушек»); Renault R16, 1965, СССР, металл, ремейк; Renault 16, 1965, Minichamps #113102, металл, зелёный ме-

Renault 16 pompier, Norev #511604, 2003;



Renault 16TL, 1966, NOSTALGIE #018;  
Renault 16TL, Norev #511604;  
Renault 16/16TX, 1965, Norev #3, пластмасса, длина 96 мм, 1965–1980;  
Renault 16TS, Minialuxe #S-10, пластмасса, длина 98 мм, 1968;



## Renault R16

**Первое место** на конкурсе «Автомобиль 1966 года» в 1965 г. с 98 очками занял французский **Renault R16**, впервые показанный на Женевском автосалоне.

Переднеприводный с полуторалитровым двигателем Renault R16 в 1965 г. стал пионером внедрения в производство кузова «хэтчбек» и предвестником нового поколения машин. Это была первая массовая машина с трансформируемым кузовом. Универсальный и комфортабельный салон, характерная французская мягкая торсионная подвеска колёс создали образ изысканного и практичного автомобиля для среднего класса. Автомобиль комплектовался двигателем объёмом 1470 см<sup>3</sup>, полностью изготовленным из алюминиевых сплавов.

С 1965 г. буква R из обозначения моделей Renault была исключена.

В 1999 г. решением международного жюри Renault R16 вошёл в число **100 лучших автомобилей XX в.**

### Масштабные модели Renault R16

Renault R16, 1965, Politoys, производство прекращено;



Renault R16, 1965, Донецкая фабрика игрушек (Донецкая фабрика игрушек (ДФИ) – один из первых промышленных изготовителей масштабных моделей в СССР. Производство масштабных моделей на ДФИ началось в 1974 г., когда цех механической игрушки



таллик, производство прекращено, 3024 экз.; Renault 16, 1965, Minichamps #113101, металл, золотистый металлик, производство прекращено, 2016 экз.;



Renault 16, 1965, Minichamps #113104, металл, тёмно-красный;  
Renault 16, 1965, Dinky Toys #537;



Renault 16, 1977, Norev #511605;



Renault 16TX, 1974, Norev #841, металл, длина 97 мм, 1974–1982;  
Renault 16TX, 1974, Norev #511612;



Renault 16TX, 1978, Norev #511613, металл;



Renault 16TX Taxi Radio, Norev #205-3, 1973–1977;



Renault 16TX Taxi Radio, Norev #852, металл, 97 мм, 1975–1979.







V7-31 Opel Blitz 3t, автобус Wehrmacht (1939)



V7-31 Opel Blitz 3t, автобус Wehrmacht (1939). Старый вариант. Выпуск прекращён

V7-32 Opel Blitz 3t, автобус медицинский с прицепом (1939)



V7-33 Opel Blitz 3t, автобус с кузовом «торпедо»



V7-34 Opel Blitz 3t Шмитц, автобус (1947)



V7-35 Opel Blitz 3t Элеганс, автобус



V7-37 Opel Blitz 1.75t, фургон-кофр



V7-38 Opel Blitz 1.75t FW, бортовой с тентом



V7-39 Opel Blitz 1.75t, автобус медицинский



V7-41 Opel Blitz 1.75t, бортовой с тентом



V7-59 Ford 3500, автобус



V7-60 Ford 2500TLF, пожарный насос



V7-79 Magirus Sirius 90D, бортовой с тентом



V7-80 Magirus Sirius 90D, бортовой



## СОВРЕМЕННЫЕ ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ РОССИИ И УКРАИНЫ



Z0-01 IЖ 2126 «Ода», хэтчбек



Z0-06 IЖ 2717 «Ода-Версия», фургон с металлическим верхом



Z0-07 IЖ 2117-90 «Ода-Версия», фургон грузопасса-жирский



Z0-08 IЖ 2117-90 «Ода-Версия», фургон с пластиковым верхом

Vector-models

В каталоге использованы фотографии: Vector-models, Сергея Колоха, Александра Шкаева, Юрия Мильмана, Ильи Левченко, [www.pb-scalemodels.com](http://www.pb-scalemodels.com), [www.mdiecast.com](http://www.mdiecast.com)

Vector-models

## ТРОЛЛЕЙБУСЫ И АВТОБУСЫ НА ИХ БАЗЕ ПРОИЗВОДСТВА СССР



V1-09 МТБ-82М, троллейбус на шасси ЯТБ (1946)



V1-11 МТБ-82Д, троллейбус после капитального ремонта



V1-10 МТБ-82Д, троллейбус производства ЗИУ (1947)



V1-10 + V1-12 МТБ-82, два троллейбуса в







сцепке  
**V1-20 KTB-4 «Київ»**,  
троллейбус (1962)



**V1-21 KTB-4M «Київ»**,  
троллейбус (1967)



**V1-26 ЗИУ-5Б**,  
троллейбус с узкими  
форточками (1961)



**V1-28 ЗИУ-5Г**, трол-  
лейбус с широкими  
форточками (1966)



**V1-29 ЗИУ-5Д**, трол-  
лейбус (1969)



**V1-30 ЗИУ-6**,  
автобус (1959), спа-  
ренный двиг.



**V1-31 ЗИУ-6-2М**,  
автобус (1972), по-  
здний вариант



**V1-22 + V1-22 KTB-4 «Київ»**, два троллейбуса в сцепке



## МОДЕЛИ, СНЯТЫЕ С ПРОИЗВОДСТВА



**V6-40 Mercedes-Benz O.3100**,  
автобус



**V6-41 Mercedes-Benz O.3500**,  
автобус



**V6-44 Mercedes-Benz O.5000**,  
автобус пригородный



**V6-45 Mercedes-Benz O.5000**,  
автобус городской



**V6-93 Setra Голден Илл**  
(1956) автобус меж-  
дугородный для США



**V7-01 Citroën C46 Currus**,  
автобус



**V7-10 Berliet PHL «Гран Рейд»**,  
автобус пригородный



**V7-11 Berliet PHN «Рондонни»**, автобус  
пригородный



**V7-12 Berliet PHC «Эскапада»**, автобус  
пригородный



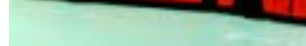
**V7-13 Berliet PHC «Эскапада»**, автобус  
междугородный



**V7-14 Berliet PH 100**,  
автобус городской



**V7-15 Berliet PH 180**,  
автобус городской  
сочленённый



**V7-16 Berliet PH 4**,



автобус междугород-  
ный



**V7-17 Berliet PLH**, а  
втобус междугород-  
ный



**V7-18 Berliet PAH**,  
автобус для местных  
сообщений



**V7-19 Berliet PLH-70**,  
автобус городской



**V7-20 Borgward 3000  
Харменинг**, автобус



**V7-21 Borgward 3000  
Шмитц**, автобус



**V7-29 Opel Blitz 1.5t**,  
автобус медицинский  
Вермахт



**V7-30 Opel Blitz 3t Людвиг**,  
автобус (1939)





V6-25  
Mercedes-Benz  
O.321HL,  
автобус междугород-  
ный  
V6-26  
Mercedes-Benz  
O.321H, передвиж-  
ная операционная



V6-30  
Mercedes-Benz  
O.322H,  
автобус (1960)



V6-31  
Mercedes-Benz  
O.322H,  
автобус (1963)



V6-32  
Mercedes-Benz  
O.322H,  
автобус пригородный



V6-33  
Mercedes-Benz  
O.302-12R,  
DUO-BUS



V6-34  
Mercedes-Benz  
O.302-10R,  
автобус город



V6-35  
Mercedes-Benz  
O.302-11R,  
автобус пригородный



V6-36  
Mercedes-Benz  
O.302FW,  
автобус пожарный  
штабной



V6-37  
Mercedes-Benz  
O.302-11R,  
автобус междугород-  
ный



V6-38  
Mercedes-Benz  
O.302  
автобус Bundeswehr



V6-50  
Mercedes-Benz  
O.317(2-0-2),  
автобус пригородный



V6-51  
Mercedes-Benz  
O.317(2-4-0),  
автобус городской



V6-60  
Mercedes-Benz  
O.305,  
автобус городской



V6-61  
Mercedes-Benz  
O.305G,  
автобус городской со-  
членённый



V6-62  
Mercedes-Benz  
O.307,  
автобус пригородный



V6-90  
Kassbohrer Setra P4,  
прицеп

## ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ, МИКРОАВТОБУСЫ И ЛЁГКИЕ ГРУЗОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА СССР



V2-01  
Л-1 (Ленинград-1)  
«Красный Путило-  
вец», лимузин (1933)



V2-05 ЗИЛ-111Г,  
лимузин  
(1962—1967)



V2-06 ЗИЛ-111Д,  
кабриолет парадный  
(1964—1967)



V2-07 ЗИЛ-111Д,  
кабриолет с тентом  
(1964—1967)



V2-10 ГАЗ-64,  
фаэтон (1941)



V2-11 ГАЗ-67Б,  
фаэтон (1943)



V2-11 ГАЗ-67Б,  
фаэтон (1943)



V2-18 АШ-4,  
автомобиль штабной  
пожарный на базе  
ГАЗ-69А (1952—  
1973), Варгашинский  
завод противопожар-  
ного оборудования



V2-20 ГАЗ-69,  
фаэтон с тентом  
(1952)



V2-21 ГАЗ-69,  
фаэтон без тента



V2-22 ГАЗ-69П,  
с жестким верхом,  
«МИЛИЦИЯ»  
(1960-е)





**V2-23 ГАЗ-69П,**  
с жестким верхом,  
штабной пожарной  
охраны



**V2-24 2П26,**  
боевая машина  
ПТРК «Шмель»  
на базе ГАЗ-69



**V2-25**  
**АНП-20/ПМГ-20,**  
пожарный автомо-  
биль-насос повыше-  
нной проходимости на  
шасси ГАЗ-69 с ци-  
стерно-рукавным при-  
цепом ЦРП-20



**V2-26**  
**ДПА «Малютка»,**  
пожарный автомо-  
биль на базе ГАЗ-69



**V2-27 ГАЗ-69А,**  
фаэтон с тентом  
(1953)



**V2-28 ГАЗ-69А,**  
фаэтон без тента



**V2-29 ГАЗ-69П,**  
с жестким верхом  
«МИЛИЦИЯ» (1970-е)



**V2-30 ГАЗ-М1,**  
седан (1936)



**V2-31 ГАЗ-М1,**  
седан такси



**V2-32 ГАЗ-11-73,**  
седан (чёрный)  
(1940—1948)



**V2-33 ГАЗ-61-73,**  
седан (защитный)  
(1941—1948)



**V6-09**  
**Mercedes-Benz L.319,**  
бортовой с тентом и  
двухрядной кабиной



**V6-10**  
**Mercedes-Benz L.319,**  
комби



**V6-11**  
**Mercedes-Benz O.319,**  
микроавтобус



**V6-12**  
**Mercedes-Benz O.319,**  
люкбус



**V6-13**  
**Mercedes-Benz O.319,**  
микроавтобус с удли-  
нённой колёсной ба-  
зой



**V6-14**  
**Mercedes-Benz O.319,**  
микроавтобус марш-  
рутное такси



**V6-15**  
**Mercedes-Benz L.319,**  
бортовой с удлиён-  
ной колёсной базой и  
тентом



**V6-16**  
**Mercedes-Benz**  
**L.319TLF,**  
пожарный



**V6-17**  
**Mercedes-Benz**  
**L.319WRW**  
пожарный



**V6-18**  
**Mercedes-Benz**  
**L.319GWA**  
пожарный



**V6-20**  
**Mercedes-Benz**  
**O.321H,**  
автобус городской



**V6-21**  
**Mercedes-Benz**  
**O.321HL,**  
автобус городской



**V6-22**  
**Mercedes-Benz**  
**O.321H,**  
автобус пригород-  
ный



**V6-23**  
**Mercedes-Benz**  
**O.321HL,**  
автобус пригород-  
ный



**V6-24**  
**Mercedes-Benz**  
**O.321H,**  
автобус междуго-  
родный





### Rolls-Royce Silver Shadow

**Второе место** на конкурсе «Автомобиль 1966 года» в 1965 г. с 81 очком занял английский **Rolls-Royce Silver Shadow**.

Rolls-Royce Silver Shadow с закрытым кузовом типа «седан» был впервые показан на автомобильном салоне в Париже в октябре 1965 г. При разработке этой модели Rolls-Royce нарушил свои традиции, изготовив автомобиль с несущим кузовом, независимой подвеской и дисковыми тормозами всех колёс. Консервативная аристократия, привыкшая к громоздко-чопорным Rolls-Royce, поначалу восприняла новую модель «в штыки». Объективно Silver Shadow был лучше своих предшественников – начиная с конструктивных особенностей, кончая габаритами, позволяющими автомобилю более уверенно маневрировать в потоке транспорта. Однако не самые лучшие пропорции кузова делали облик флагмана британского автомобилестроения коряватым, напоминающим стайлинг рядовых машин. «Злые перья» из Sunday Times писали, что «компания Rolls-Royce, решив поправить наступление бурных 1960-х гг. величавым кивком, вместо жарких объятий получила вялое рукопожатие – общество с прохладцей отнеслось к её новому автокомпромиссу».

Специфическая особенность конструкции автомобиля – система автоматического выравнивания кузова, работающая от гидравлических аккумуляторов высокого давления. Дело в том, что в новой модели Rolls-Royce отказались от рамной конструкции в пользу несущего кузова с одновременным использованием независимой подвески задних колёс, что привело к недопустимо высокому для представительской машины уровню шума в салоне. Поэтому за восемь лет доводки была создана задняя подвеска на подрамниках с виброизоляционными подушками, снабжённая цилиндрическими пружинами и саморегулирующимися гидравлическими амортизаторами. На автомобиле установлен восьмицилиндровый V-образный двигатель рабочим объёмом 6230 см<sup>3</sup>, с блоком из лёгкого сплава, доставшийся автомобилю по наследству от Silver Cloud III. Rolls-Royce традиционно не сообщает развиваемую двигателем мощность. Автоматическая четырёхскоростная коробка Hydromatic, тоже оставшаяся от Silver Cloud III, имеет электрический механизм выбора диапазона передач, вынесенный на рулевую колонку. Электрическая система автомобиля включает в себя обогреватель заднего стекла, сервомеханизмы стеклоподъёмников, механизмы перемещения сидений, антенны и крышки люка горловины бензобака, контрольные лампы давления в гидроаккумуляторах, уровня масла двигателя и воды в системе охлаждения, включения ручного тор-

моза и стоп-сигналов. На всех колёсах устанавливались дисковые тормоза «Джирлинг» с сервоусилителем. Максимальная скорость автомобиля – 190 км/ч. Расход топлива 17,5–22 л/100 км.

В 1970-е гг. в программу Rolls-Royce вошло второе поколение автомобилей Silver Shadow.

Алюминиевый двигатель V8 в 1969 г. был расточен до объёма 6750 см<sup>3</sup>. Свечи зажигания располагались теперь не под впускным трубопроводом, а над ним.

Диски передних тормозов в 1973 г. стали вентилируемыми, а система привода имела три абсолютно независимых контура, что гарантировало трехкратную защиту от отказа тормозов. Сервоусилителями были также оборудованы рулевой механизм, стеклоподъёмники и антенна радиоприёмника.

Американская кузовная фирма Niko-Michael Coachworks Port Washington New York создала на базе седана Rolls-Royce Silver Shadow II лимузин, разрезав пополам стандартный четырёхдверный кузов и вварив в кузов вставку шириной 36 дюймов (почти метр), что дало возможность значительно увеличить внутреннее пространство. В откидном подлокотнике заднего сиденья появилась кнопка, позволяющая пассажирам изолироваться от водителя стеклянной перегородкой.

### Масштабные модели Rolls-Royce Silver Shadow

Rolls-Royce Silver Shadow, 1965, Mebetoys #A26, производство прекращено;



Rolls-Royce Silver Shadow, 1965, Донецкая фабрика игрушек #А-26, ремейк Mebetoys, пластмасса, 1980;



Rolls-Royce Silver Shadow, Norev #33, пластмасса, 115 мм, 1967–1972;



1967 Rolls-Royce Silver Shadow Drophead Coupe, Lesney (Matchbox);



Rolls-Royce Silver Shadow, 1968, Eligor, металл;



Rolls-Royce Silver Shadow II, Matchbox #39-E, 1979;

Rolls-Royce Silver Shadow II, 1975, Berline 4-door V.L., Eligor #EL100091, металл.

Качество моделей фирмы Eligor оставляет желать лучшего. Шероховатый металл отлив-



ки кузова, плохая хромировка и несколько уменьшенные пропорции. Среди особенностей моделей – открывающийся багажник и капот, неплохая имитация двигателя, подростковые колёса. Передние спаренные фары сделаны из прозрачной жёлтой пластмассы. Модель кабриолета Corniche фирмы Solido, построенного на базе Silver Shadow, сделана значительно ближе к оригиналу.

### Oldsmobile Toronado

**Третье место** на конкурсе «Автомобиль 1966 года» в 1965 г. с 59 очками занял американский **Oldsmobile Toronado**.

Тогда же американский автомобильный журнал Motor Trend назвал **Oldsmobile Toronado** «Автомобилем 1966 года».

Комфортабельный 2-дверный седан оригинальной внешности с убирающимися фарами и 7-литровым мотором существенно отличался от других автомобилей США 1960-х гг. Oldsmobile Toronado стал первым серийным американским полноразмерным переднеприводным автомобилем, оснащённым маломощной трёхступенчатой автоматической коробкой передач. Во время презентации в 1965 г. Oldsmobile Toronado был с восторгом принят специалистами и публикой. Передняя подвеска независимая торсионно-рычажная, задняя – на однолистовых рессорах. Барабанные тормоза всех колёс. По своим ходовым качествам автомобиль существенно превосходил модели-одноклассники классической компоновки.

Имевший изначально ярко выраженный спортивный облик, Oldsmobile Toronado постепенно эволюционировал в стандартное двухдверное купе класса «люкс». Выпуск автомобилей Oldsmobile Toronado прекращён в начале 1990-х гг.

### Масштабные модели Oldsmobile Toronado

У единственной известной мне модели Oldsmobile Toronado производства Corgi Toys (1980-е гг.) рычагом на днище можно поднять фары, колёса отсоединяются. К сожалению она выпущена в масштабе 1:50.



# ДЕЛО ВСЕЙ ЖИЗНИ

**Александр ГОВОРУХА,**  
г. Николаев (Украина)

*Каждый из нас, прежде чем стать коллекционером проходит свой путь от любителя до профессионала. Кто-то собирает исключительно заводские модели, а кому-то наоборот заводские модели напоминают детские игрушки и поэтому вся коллекция состоит исключительно из моделей собранных своими руками в течении долгого времени.*

*Мне хочется познакомить вас с человеком, который всю свою сознательную жизнь посвятил коллекционированию. В г. Иваново живет Донат Владимирович Гришин, который и рассказал о своём увлечении.*



– *Донат Владимирович, с какого момента вы почувствовали себя коллекционером?*

– С самых малых лет во мне была струя коллекционирования. Маленьким мальчиком собирал красивые камешки, но отсутствие помощи взрослых не позволило их систематизировать. Став повзрослей в каком-то детском журнале увидел чертежи 2-осного мотовоза и платформы, масштаб которого был около 1:35. На втором этаже сарая удалось разложить примитивный

фанерный путь. Потом появилась книга Гальперштейна и Хлебникова «Наш гараж» в которой были приведены довольно приличные чертежи многих автомобилей того времени в масштабе, очень близком к 1:43: ГАЗ-51, ЗИС-150, ЗИС-151, Москвич-401, Москвич-420, ГАЗ-М20 «Победа», ЗИМ, ЗИС-110. Конечно, по сегодняшнему времени это был примитив, но тогда этому завидовали все друзья по двору. Эта коллекция прожила почти до 70-х годов прошлого века, но не у меня, а у соседского мальчишки по старой квартире. В начале 1960-х гг. появились бумажные склейки – ТУ-104, МИ-1, АМО-Ф-15, танки Великой Отечественной войны. И вот в 1970 г. я увидел сделанный в масштабе 1:87 вагон-ресторан «Шихт» с отвисшей «челюстью». С благоговейным трепетом я весь его осмотрел, поражённый доскональностью исполнения, но хозяин модели не смог меня ничем просветить. Эта модель навсегда осталась в моей памяти.

– *Донат Владимирович, как и когда появилась в вашей коллекции первая модель?*

– В 1975 г. будучи длительное время в Москве, я, наконец, увидел в продаже модели, и с тех пор понеслось. Вся моя жизнь была с того момента подчинена коллекционированию железнодорожных





моделей Н0 (1:87). Как и у большинства коллекционеров было желание сделать макетище, потом макет, потом макетик. Остановился на диораме в книжных шкафах и 4-х полках, где разместились станции и рельсовые пути. В конце 80-х начале 90-х годов прошлого века поступление железнодорожных моделей резко сократилось, а что появлялось – стало не по карману. Но свято место пусто не бывает и мой взгляд упал на строительную и специальную технику, грузовики и автобусы в масштабах 1:43 и 1:50. В итоге в настоящее время автомобили начинают перевешивать железную дорогу. И если модели железнодорожных вагонов лишь немного отличаются друг от друга, (хотя совершенно разные вагоны конечно есть в немалом количестве), то модели автомобилей отличия имеют более существенные. Сейчас я поставил перед собой задачу – собрать все отечественные автомобили, ведь это модели произведений технического и исторического искусства человека, тем более «живьём» увидеть автомобиль 20–30-летней давности почти не возможно. Из заводских моделей первыми у меня появились самосвал КамАЗ-5511 и первый серийный грузовик АМО-Ф-15.

– *А какие модели вам наиболее дороги?*

– Наиболее дороги мне модели автомобилей ГАЗ-51 (помню как папа брал меня в поездки по ближайшим райцентрам), ГАЗ-М20 «Победа» (папин шофёр давал мне на ней «порулить»), ГАЗ-АА (на нём я учился в 1960 г. водить автомобиль), на МАЗ-200 гонял по заводу автокранов (в коллекции пока нет), а на ЗИЛ-157 радиостанции два года просидел на радиodeжурстве, когда был в армии.

– *Не мешает ли ваше увлечение работе?*

– Работаю старшим инженером входного контроля в «Медтехнике» и моя работа в какой-то степени мне помогает. Как ни странно но так получилось, что в нашем городе я стал центром притяжения всех коллекционеров автомобильной и железнодорожной техники. Коллеги приходят ко мне на работу, где мы обсуждаем последние новости. На работе находятся и три объёмных ящика с моделями – часть моей коллекции. Основная же её часть находится дома – 4 полки в книжном шкафу, стеклянная витрина и 12 книжных полок. Ещё 24 полки в студии «Экспресс».

– *Какие модели автомобилей вы считаете наиболее удачными?*

– Из заводских моделей наиболее удачные грузовики, изготовленные в г. Казани на заводе «Электрон» и в Санкт-Петербурге на «ЛЮМО-АВМ». Особо хочется выделить модели В. Дмитриева и А. Губских.

– *Есть ли у вас коллеги по увлечению и как они вам помогают в вашем хобби?*

– В середине 90-х годов прошлого века познакомился с Александром Тюриным – музыкантом, художником, железнодорожным моделистом Н0 (1:87). Его руками, молодостью, художественным умением, увлечённостью было создано несколько макетов, которые к моему большому сожалению были им проданы, но дали жизнь другим более серьёзным макетам, один из которых находится у него дома, а другой в студии «Экспресс». Моё участие свелось к спонсорству и консультациям. На самостоятельное изготовление моделей у меня не хватает ни времени, ни сил, да к тому же почти все родственники относятся к моему хобби отрицательно. Наибольшую помощь в коллекционировании железнодорожной техники я получил в своё время от Виктора Хомякова из Москвы и Виктора Феофилактова из Санкт-Петербурга, а среди коллекционеров автомобилей – от А.Ф. Тюрина, Е.Ф. Филипова.

– *С кем из производителей вы поддерживаете отношения для пополнения своей коллекции?*

– Со многими российскими производителями мелких серий, кроме любителей из Тулы и Шуи, что в 30 км от Иванова. В настоящее время получаю модели из Омска, Миасса, Смоленска, Санкт-Петербурга, Краснодара, Риги, Москвы и др. городов. Хотелось бы наладить контакты с украинскими модельстами. В прежние времена я каждое лето посещал Санкт-Петербург, а в остальное время каждые два месяца вместе с коллегами – московский клуб. Теперь это стало слишком дорого да и ленив стал.

– *Сколько моделей автомобилей в вашей коллекции?*

– Сколько моделей в моей коллекции сказать не могу, но около 500 шт., а может и больше, т.к. большинство не выставлено. За всё время мне удалось собрать практически все модели автомобилей ГАЗ, ЗиС-ЗиЛ, КамАЗ и «Урал». У меня две дочери, внук и внучка, но последователей в семье не нашлось. Скорее всего свою коллекцию буду пристраивать в какой-нибудь музей. В Иваново немногим более 500 000



жителей, но истинных коллекционеров очень и очень немного.

– *В советское время в вашем городе наверняка был клуб коллекционеров, а что теперь с ним стало?*

– В то время все коллекционеры собирались по воскресеньям с 10 утра в ДК «Железнодорожник», но из-за высокой арендной платы всё распалось. Модели в городе найти можно множество, но новинки заводского производства или же самодельные модели от небольших фирм – только у меня. В связи с этим я пытаюсь организовать персональную тематическую выставку в ЦУМе. Отдел игрушек там периодически устраивает такие мероприятия. В городе по линии ДОСААФ есть и авиамодельная и судомодельная лаборатории, но они не торопятся идти на контакты с другими направлениями моделизма, хотя мне интересны все виды моделирования. В нашем городе найдется не много таких увлеченных людей, но мне всё же хочется отметить модельстов Е.Ф. Филипова и Ю.Г. Ногтева, которые занимаются конверсиями в 43 масштабе.

*В заключение этого небольшого диалога Данат Владимирович попросил опубликовать его адрес. Может быть найдутся в нашей стране ещё единомышленники, которые помогут ему в пополнении коллекции. Он так же просит откликнуться и производителей масштабных моделей. Письма направляйте по адресу: 153040, Иваново, а/я 1349, Гришину Донату Владимировичу*



Выставочная диорама студии «Экспресс». Все модели в масштабе 1:87 ручной работы



# ЛуАЗ-1901 «Геолог»

Николай МОРГУН  
г. Полтава (Украина)



Внимательно изучая один из лучших на сегодняшний день в СНГ трудов в области создания, конструирования и истории автомобилей Льва Михайловича Шугурова на стр. 155 наткнулся на любопытную фотографию. Как подпись к фотографии, как и текст (всего две строчки) на стр. 112 (второй абзац снизу в левой колонке), посвящённый этому же автомобилю, мне показалось не совсем полными. Вспомнил также, что в журнале «За рулем» видел фотографию из экспозиции музея Рязанского военного автомобильного училища (теперь РВАИ), точно такого же транспортного средства. Всё это меня очень заинтересовало. Дело в том, что меня не покидает мысль о создании подробной «Энциклопедии автомобильного транспорта России, СССР, СНГ». И то, что в нашем журнале «Автомобильный моделизм» собираются прекрасные материалы Андрея Колевагова, Александра Говорухи, Валерия Дмитриева, Рустэма Исмагилова, Евгения Прочко, Люциуса Суславичюса и других авторов, вселяет оптимизм и веру в то, что со временем по материалам журнала будет издан такой труд. После долгих поисков в разных источниках удалось собрать кое-какие сведения об автомобиле-амфибии повышен-

ной проходимости ЛуАЗ-1901, чем я и хочу поделиться с вами.

Журнал уже рассказывал о семействе ЛуАЗ. Теперь же более подробно рассмотрим отдельную модель. Ещё в советское время был создан транспортёр переднего края ЛуАЗ-967М (ТПК). Дальнейшим развитием этой модели явился новый плавающий автомобиль повышенной проходимости ЛуАЗ-1901. Он создавался по заказу военных, строился для выполнения военных задач, поэтому должен был быть технологичным при постройке, простым в эксплуатации, ремонтпригодным в тяжёлых полевых условиях. Дизайн данной модели сведен к минимуму, так как внешний вид – это мода, а она военным ни к чему.

Кузов автомобиля цельнометаллический с подштамповками для большей жёсткости. В связи с тем, что конструкция плавающая, да и борта не высоки, двери у автомобиля отсутствуют. Днище ровное и плоское, что в значительной мере облегчает сползание по илистым берегам во время преодоления водных преград. Естественно, что кузов герметичен. Такое транспортное средство предназначено для движения по сильно пересечённой местности и должно свободно преодолевать рвы, овраги, окопы, а значит будет испытывать большие нагрузки корпуса на изгиб и кручение кузова. Поэтому в конструкции шасси используется мощная рама. В передней части кузова сооружен обтекатель-волнорыз на котором в специальных блоках устанавливаются световые приборы: фара со специальной, общепринятой в армии светомаскировкой, габаритный фонарь передний, указатель поворотов. Лобовое стекло с одним стеклоочистителем заключено в откидную раму, которую можно опустить вперёд, значительно уменьшив высоту автомобиля. Это очень существенно при маскировке в канонирах, низкорослом кустарнике или высокой траве. Здесь же предусмотрено размещение якоря, спасательного круга, а внутри кузова – лебёдки с тросом на барабане. В сало-



## МОРГУН НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ

Родился 4 ноября 1951 г. в г. Полтаве в семье военного лётчика. Автомобильным моделизмом занимался во дворце пионеров родного города и в СЮТ г. Кременчуг. Окончил Кременчугское лётное училище, пилот вертолета 1-го класса. Работал в Вологде, Мурманске, Нарьян-Маре, Ханты Мансийском округе, с бортов ледоколов Мурманского морского пароходства, участник экспедиции на Северный полюс под руководством А.Н. Чилингарова. Женат, имеет двух дочерей: старшая учитель труда в школе, младшая студентка. Коллекционирует модели с 1977 г., но больше увлекается историей отечественных автозаводов и автомобилей.

не, если его можно таковым назвать, размещены органы управления, сидения для механика-водителя и бойцов, а в задней части, под корбочатым капотом – двигатель. Глушитель размещён горизонтально по заднему борту снаружи, а выхлоп направлен вверх. Двигатель, в те далёкие 1980-е годы, использовали тот же что и на «гражданских» ЛуАЗиках – 40-сильный МемЗ-969А воздушного охлаждения. Отчасти из-за того, что использовался именно такой, откровенно слабый двигатель, отчасти из-за того, что распался Советский Союз, а в армиях вновь образовавшихся государств не нашлось денег на эту машину, она потихоньку сошла с арены боевых действий. ЛуАЗ-1901 некоторое время служил в инженерных войсках, принимал участие в наведении понтонных переправ, был задействован в разведке. Его очень любили военные медики. В связи с тем, что значительную часть внутреннего пространства салона занимают колёсные ниши, а также беря во внимание то, что при движении по воде очень важна центровка, посадочные места разместили





очень своеобразно, как ни на одном транспортном средстве в мире. Посадочных мест было предусмотрено 6–8. Для большей безопасности, чтобы можно было максимально быстро покинуть машину, ЛуАЗ-1901 использовался в открытом виде, хотя предусматривалась установка брезентового тента на дугах. Приборный щиток ставили от ЛуАЗ-969. Все органы управления размещались посередине, водитель так же занимал место посередине. Ведь на бездорожье нет правостороннего движения, а на воде, когда водитель остаётся в машине один – это очень даже существенно. Справа от водителя рычаги переключения передач, включения пониженной передачи и переднего моста.

Но вот прошли годы, улеглась неразбериха после раздела государства, и мы начали понимать, что и как необходимо делать для того, чтобы выжить, нормально жить и развиваться. В Луцке, на автомобильном заводе, который чуть было не «развалился», началась сборка российских автомобилей, улучшившая его финансовое положение. Теперь заводские конструкторы могут работать на перспективу, и наряду с новыми, вспоминают свои лучшие давнишние разработки. Вот и достали со своего заветного конструкторского стола, прежнюю, но очень перспективную разработку – ЛуАЗ-1901, пересмотрели всё необходимое в самой конструкции, но концепцию, заложенную ещё в начале 80-х гг. прошлого века, оставили. Теперь машина была рассчитана не только на военных заказчиков, но и на геологов, спасателей, ею заинтересовались представители водного хозяйства, министерства электрификации, лесники. Поэтому ЛуАЗ-1901 получил имя собственное – «Геолог». Начали с того, что установили новый двигатель, причём не искали его на стороне, а взяли свой, украинский, трёхцилиндровый

дизель, созданный Харьковским научно-технологическим бюро двигателестроения им. Малышева (ХЛБД). Работы над этим двигателем ведутся с 1994 г. и уже создано девять его модификаций. Конечно же это ещё не окончательный вариант, так как в нём есть некоторые недоработки: подтверждая свое танковое происхождение, он довольно «громкоголосый», не сбалансированный в полной мере, аппетит его тоже оставляет желать лучшего. Но тем не менее это очень перспективный дизель, особенно для таких машин.

Передний и средний мосты с управляемыми колёсами. Постоянный привод машина имеет на задний и средний мосты. Передний мост при необходимости может быть подключён. На каждой оси амфибии установлены самоблокирующиеся дифференциалы, а вот межосевых дифференциалов нет вовсе. Ещё «Геолог» для движения по бездорожью имеет пониженную передачу на передние и задние колёса. Раз конструкторы заложили в машину умение плавать, значит надо рассмотреть и этот вопрос. По техническим данным, ширина преодолеваемой водной преграды равна 3000 м, но это величина довольно условная, так как всё зависит от запаса топлива, скорости течения (как плыть – по течению или против), высоты волны (ведь борта очень низкие), загрузки. Двигателем, как и у ТПК, являются колёса – отсюда и малая скорость преодоления водной преграды. Но может это не так существенно. А вот то, что машина из водоёма выбирается без значительных усилий – это пожалуй важнее. И ещё, большим преимуществом является то, что машина на пониженной передаче, без надрыва, взбирается на склон невообразимой крутизны, а в поперечном отношении этой чудо машине не страшен наклон до 40°. Все это преодолевается без особых усилий, а не-



зависимая подвеска всех колёс делает езду по любым преградам ещё комфортней. Глушитель расположен под капотом над двигателем, а выхлоп выведен за задний борт и направлен вниз.

Предложенный вездеход-амфибии по своей сути является концептуальным автомобилем. В зависимости от предназначения – в личное пользование для рыбаков или охотников, для МЧС или лесопожарных команд, для рыбоохраны или буровиков, для геологов – будет меняться компоновка салона, конфигурация, жёсткость и материал верхней надстройки кузова. Может быть добавлена лебёдка, откачивающий воду насос или любое другое оборудование по желанию заказчика. Возможна буксировка прицепа. Для военных можно разместить в кузове или на специальном плавающем прицепе установки ПТУРС, НУРС, крупнокалиберный пулемет или беззаткатное оружие – было бы желание.

Как бы там ни было – машина предложена, и если найдутся желающие её приобрести, они не прогадают. Превосходная проходимость, мощное и надёжное «сердце», неприхотливость, достаточный для такого класса машины комфорт – всё это сделает поездку на вездеходе-амфибии неповторимой и привлекательной. И самое последнее. По неофициальным данным такая машина будет стоить в зависимости от комплектации около 6,5 тыс. долл. Для моделлистов так же непочатый край работы – ведь и надстроек и окраски предусмотрено множество.





# СРАВНЕНИЕ МОДЕЛЕЙ УралЗИС-355М

Михаил СОКОЛОВ,  
e-mail: smv@barnaul.mts.ru



колеса – вот вам ступица (передняя) оригинала в натуральную величину. На моделях этот элемент явно не дотягивает даже до масштабного уменьшения.

Колёсные диски у всех моделей также неточны. К сожалению, эта ошибка присутствует и на чертежах в литературе. Во-первых, с завода все УралЗИСы шли только с родными «зисовскими» дисками с шестью окнами в виде «луковок», «газовские» же диски с окнами полукруглой формы ставили на них уже потом в процессе эксплуатации (именно «газовские» присутствуют на саратовской модели пожарного АЦУ-

Модель от «Уральского Сокола»



62). Исключение составили лишь самые первые опытные образцы УралЗИС-353 (такой индекс был у модели УралЗИС-355М изначально во время создания машины) и газогенераторного УралЗИС-354 1954–1955 гг. сборки, поскольку своих дисков с нужной для шин 8,25-20 шириной обода на ЧКПЗ (поставщик дисков для УралЗИС) тогда ещё не делали. (Зато потом, в 1958 г., оставшимися от УралЗИС-5 дисками с «луковками» снабжали даже горьковские тягачи ГАЗ-63Д.) Но самое главное, даже если диски делаются «родными», то торцевой профиль колёсных дисков везде выполняется «газовский» – переход от центральной части торца диска, которой он крепится к мосту, к конусообразной периферии (которая с окнами) почему-то делается резкий, угловатый и даже несколько S-образный (плоский центр торца как бы выдается из конуса) – как у ГАЗ-51, ГАЗ-52, ГАЗ-53. У подлинных же «УралЗИСовских» дисков с окнами-«луковками» этот переход – простой изгиб, причём настолько плавный, что линия изгиба заметна далеко не при всяком освещении, иной раз глядя на фото кажется, что

Конечно, неблагоприятная задача – описывать в тонкостях то, что гораздо проще и лучше показать, но попробую. И ещё сразу оговорюсь, что речь пойдет даже не о самих моделях, а о тех их частях, что видимы и различимы на фото.

В принципе, все модели достаточно хорошо и тщательно проработаны. Однако, невозможно создать стопроцентно достоверную модель, этого не делал ещё никто. Но в тоже время, к этому, наверное, должен стремиться каждый создатель.

Ближе всего к истине, т.е. к оригинальному «в натуральную величину» УралЗИС-355М, на мой взгляд, приблизились в мастерской «Уральский Сокол». Это видимо объясняется их близостью к заводским чертежам и к заводскому экземпляру грузовика. Тем не менее, ошибки есть, и немалые.

Претензий пожалуй нет, только к бортовой платформе, капоту и крыльям.

Кабина. Боковые окна (т.е. окна дверей) ниже и шире, чем в оригинале. Для примера сравните дверцу ГАЗ-51А и Студебекера. Так вот на уральских моделях УралЗИСа дверцы точь-в-точь «студебекеровские». К тому же сами двери в оригинале деревянно-металлические и имеют острые углы на передних концах треугольных форточек, открывающихся вокруг вертикальной оси. На модели же они, насколько можно разглядеть, сглажено-округлые, как у ГАЗ-51А выпуска 1960–1975 гг. с цельнометаллическими дверями.

Облицовка радиатора. У оригинала она не строго V-образная (как у модели), а несколько более сложной формы. Срединная вертикаль с прилегающими к ней двумя соседними центральными вертикальными штампованными щелями имеет почти одну плоскость, а уже от этого вертикального прямоугольника V-образно отходят в стороны правая и левая стороны облицовки с вертикальными щелями более широкого сечения. Кстати, возможно виноваты ракурсы при съёмке моделей, но ни у одной я не увидел горизонтальных жалюзей радиатора, которые на оригинале вместе с вертикальными щелями облицовки создают эффект квадратной решётки. На автомобиле в подобных ракурсах жалюзи просматриваются.

Боквины капота своими передними краями немного излишне «напльзуют» на облицовку, закрывая ее больше, чем нужно – на прототипе они чуть покороче.

Ещё, что даже при беглом взгляде бросается в глаза, так это невесть откуда взявшийся зазор между бампером (вернее, его верхними щитками с выштамповками) и крыльями с облицовкой. У прототипа эти верхние щитки бампера

примыкают практически вплотную к передним краям крыльев (зазор не более 15 мм, что при таком масштабе равно нулю), поэтому при взгляде спереди и сверху место соединения «верх бампера – крылья с облицовкой» представляет собой прямую линию с V-образным выступом посередине. На модели же низ передних частей крыльев виден больше, чем это нужно, и линия соединения выглядит более замысловатой, но менее реальной. Эта же ошибка присутствует и в чертежах Валерия Дмитриева, опубликованных в «М-Хобби» № 4 за 1997 г. (В последствии он согласился со мной, что это не соответствует действительности). И видимо в «Уральском Соколе» повторили его ошибку.

Фары в целом не вызывают нареканий, но ободки самих фонарей слишком плоские и вытянутые (как будто не «родные», а от ГАЗ-52 или ГАЗ-53). «Свои» – более округлого сечения.

И, наконец, колёса. Почему-то им уделять должное внимание считается излишним (я не могу понять, почему так сложилось, но это так). Неверно, насколько я могу разглядеть, сделаны передняя и задняя ступицы. Задняя значительно длиннее, чем у ГАЗиков, она выступает почти до наружной плоскости внешних задних колёс, совсем немного не доходя до неё. На концах же диаметр её несколько больше, чем у основания. Чертежи этого узла довольно распространены в литературе 1950–1960-х гг. Но кто бы туда заглядывал? У всех рассматриваемых моделей задние ступицы короткие – «а-ля» ГАЗ-51 и К'.

Передние ступицы малы и «невзрачные». Возьмите небольшой детский футбольный мяч, разрежьте пополам, приставьте в центр







© Фото Сергей Колых



этой линии нет вовсе. К сожалению, на многие чертежи перекочевал разрез «газовского» диска (почему так случилось – не знаю) и теперь эту ошибку копируют все, кому не лень.

На второе место по точности я ставлю модели саратовской Лаборатории минимodelей, хотя рассмотреть их удалось хуже всех. Наилучшая точность у кабины (из всех изготовителей), но в целом она несколько великовата относительно всей остальной машины. Капот и облицовка – на уровне, хотя щели облицовки тоже слегка великоваты (занимают на облицовке больше места, чем надо). И опять же – где горизонтальные жалюзи?

А вот крылья – не удались. Они в целом меньше по размерам, чем следовало, расположены низко. Не соответствует истине и верхний свод профиля крыла – он более срезанный к задней части, чем надо. Из-за того, что крылья маловаты, фары кажутся большими и посаженными ниже. Про их ободки можно сказать тоже, что и про ободки модели от «Уральского Сокола». О колёсах – всё тоже самое, что и у предыдущей модели.

Самые же неудачные по точности воспроизведения модели – мастерской ALF из Николаева. На Украине автомобилей УралЗИС-355М практически не было, а создавать модель не видя прототипа – очень сложно, отсюда, видимо, и масса несоответствий. Ни кабина, ни капот, ни облицовка не соответствуют оригиналам (жалюзей также нет и в помине). Крылья сделаны просто ужасно – они в нижних своих частях «за-



Модели от ALF (вверху)

канчиваются» гораздо раньше, как спереди («обрываясь» чуть выше бампера – это нонсенс!), так и сзади, от чего становятся похожими в профиле на крылья ЗИС-150 или ЗИЛ-164. От этого же не те углы наклона, фары тоже не правильные и расположены они относительно облицовки ниже и ближе к передку, чем следовало бы.

Единственное, что более-менее похоже на правду – так это, как ни странно – колёса, но по ступицам те же самые замечания, что и ко всем остальным производителям, и опять же – торцевая часть (середина её слишком мала, слишком выпячена и граница перехода в конусную «оконную» часть слишком резкая).

К несомненным достоинствам николаевских моделей можно причислить лишь их самый разнообразный модельный ряд. Но ведь и для остальных – это дело времени и желания.

Конечно, кому-то будет всё равно, какая у него моделька, и на такие нюансы он не обратит внимания, но те, кто помнят эти машины «живьём», думаю, согласятся с моими критическими замечаниями.

Модели от Лаборатории минимodelей (внизу)







# La Carrera Panamericana

Олег МАЛИКОВ (Уфа)

E-mail: ironflame@mail.ru

Фотографии фирм-изготовителей

«Салгера» по-испански означает «гонка». История Каррера Панамерикана (La Carrera Panamericana) началась в 1950 г. Первая гонка была приурочена к открытию Панамериканского шоссе и до 1954 г. она проводилась ежегодно в целях рекламы шоссе и привлечения в Мексику туристов. Официально несущая статус ралли, дорожная гонка общей протяженностью более трёх тысяч километров была своеобразным заокеанским аналогом знаменитых ралли Милле Милья (Mille Miglia) и Тарга Флорио (Targa Florio), проводившихся в то время по дорогам Италии.

Подготовка к старту Mercedes 300SL Gullwing в городе Тукстла



Старт гонки давался в городе Тукстла (Tuxtla) у границы Гватемалы и Мексики, финиш – в мексиканском Хуаресе (Juarez). Трасса делилась на восемь спецучастков, на каждом из которых определялся победитель.

Согласно техническому регламенту все автомобили по конструктивным признакам делились на классы, в каждом из которых по результатам всей гонки определялся победитель. Экипаж каждой машины, как правило, состоял из двух гонщиков, сменявших друг друга за рулём.



Mercedes-Benz 300SL Spyder 1952 г. Джона Фитча (John Fitch) и Ожана Жерера (Eugen Geiger) на автошоу

Прохождение дистанции требовало высочайшей выносливости техники и мастерства гонщиков: тропическая жара с большими перепадами температуры воздуха и влажностью, сильный ветер, перепад высот шоссе, которое шло от уровня моря и забиралось на высоту три тысячи метров, абразивное покрытие дороги с примесью вулканической золы, сседавшие шины... Каждые последующие 160 км требовали внесения корректив в регулировку двигателя, карбюратора, системы зажигания. За гонку случалось до девяти проколов шин, приходилось использовать в общей сложности около двадцати шин. Опасность представляли и стада крупного рогатого скота, пасшиеся по обочинам шоссе.

Каррера Панамерикана собрала элиту автоспорта – именитых гонщиков и самую совершенную тех-

нику (в рамках установленного регламента могли участвовать только серийные автомобили со спецподготовкой в объёме, установленном правилами). Среди участников гонок 1950–1954 гг. были звёзды довоенных Гран-При и чемпионы Формулы 1, а также сильнейшие гонщики класса спортпрототипов: Хуан-Мануэль Фанхио (Juan Manuel Fangio), Пьеро Таруффи (Piero Taruffi), Луиджи Чинетти (Luigi Chinetti), Фелиций Бонетто (Felice Bonetto), Альберто Аскарри (Alberto Ascari), Луиджи Виллореси (Luigi Villorresi), Карл Клинг (Karl Kling), Герман Ланг (Hermann Lang), Оженио Кастелотти (Eugenio Castellotti), Фил Хилл (Phil Hill), Жан Бера (Jean Behra), Ричи Гинтер (Richie Ginther), Альфонсо де Портато (Alfonso de Portago) и др. Основным их «оружием» в спортивной борьбе были автомобили Ferrari 212 Inter Vignale, Alfa Romeo 6C 2500SS, Mercedes-Benz 300SL, Ferrari 340 Mexico Vignale Berlinetta, Porsche 356, Jaguar XK-120, Lancia D24, Ferrari 375, Porsche 550 Spyder, Ferrari 250 Monza, хотя множество частных гонщиков выступали и на обычных американских дорожных автомобилях Oldsmobile, Cadillac, Lincoln, Chrysler, Mercury, Buick, Packard, Chevrolet с минимальной спецподготовкой.

Надо сказать, что в первой гонке 1950 г. специально подготовленные спортпрототипы практически не участвовали. Верх финишного протокола общего зачета выглядел следующим образом:

- 1 место – Хершел МакГрифф (Hershel McGriff) и Рэй Эллиотт (Ray Elliott) – Oldsmobile 88 (США)
- 2 место – Томас А. Дил (Thomas A. Deal) и Кресап (Cresap) – Cadillac 62 (США)
- 3 место – Эл Роджерс (Al Rogers) и Роджерс (Rogers) – Cadillac 62 (США)

В 1951 г. уже доминировали Ferrari:

- 1 место – Пьеро Таруффи (Piero Taruffi) и Луиджи Чинетти (Luigi Chinetti) – Ferrari 212 Inter Vignale – (Италия, США)
- 2 место – Альберто Аскарри (Alberto Ascari) и Луиджи Виллореси (Luigi Villorresi) – Ferrari 212 Inter Vignale (Италия)
- 3 место – Билл Стерлинг (Bill Sterling) и Сэндидж (Sandidge) – Chrysler Saratoga (США)

1952 г. был отмечен победным дебютом на ралли легендарных Mercedes-Benz 300SL с поднимающимися вверх наподобие крыльев чайки дверьми. С ними случился неприятный инцидент – занявший второе место Герман Ланг, двигаясь во время гонки на скорости более 160 км/ч, подвергся атаке крупной птицы, пробившей насквозь переднее и заднее стёкла его Mercedes и ранившей второго пилота Эрвина Группа (Erwin Grupp). После этого перед ветровым стеклом Mercedes были поставлены восемь металлических труб, защищавших гонщиков. Участвовал и его открытый вариант – Mercedes-Benz 300SL Spyder, который, впрочем, из-за технических неисправностей до финиша не добрался.

Об этих интересных машинах нужно рассказать подробнее. Целью спортивного отделения Mercedes было возобновление участия в гонках Гран-При, но сначала компания создала спортивные машины с двигателем и трансмиссией от новой модели «300» и сложной трубчатой рамой для соревнований спортивных автомобилей. Рама представляла собой пространственный каркас из труб небольшого диаметра, которые работали на растяжение или сжатие, но ни одна из них не воспринимала ни крутящие, ни изгибающие усилия. В итоге получилась лёгкая, но сложная конструкция, обеспечивавшая удобный доступ ко всем узлам и агрегатам автомобиля. Такое конструктивное решение определило и форму кузова, в котором не было места для обычных автомобильных дверей. Высокие боковые стороны каркаса заставили применить открывающиеся вверх двери, вскоре получившие название «крылья чайки» (Gullwing). В 1954–1957 гг. Mercedes-Benz построила и продала 1400 шт. Gullwing, серийные образцы которых обладали сомнительных досто-

инств тормозами и непредсказуемой управляемостью из-за независимой подвески разрезного заднего моста с высоко расположенным шарнирным сочленением. И всё же автомобили были очень красивы и на удивление надёжны, что подтвердило множество побед в гонках и в ралли.

Гонка 1952 г. отмечалась и серьёзными происшествиями. После быстрого спуска по длинной прямой на входе в «слепой» поворот не справился с управлением своего Gordini T15S 2.3 знаменитый Жан Бера. Его автомобиль швырнуло в двадцатипятиметровую пропасть и только выступы скалы чудом удержали машину от падения. Бера избежал серьёзных травм, но был доставлен в госпиталь. К сожалению, как и в предыдущие годы, не обошлось без жертв – потеряв контроль над своим Jaguar XK-120 погиб Сантос Летона Диас (Santos Letona Diaz), врезавшись в опору моста на подъезде к Пуэбла.

Совершенная техника и заводская поддержка, слаженная работа команды под руководством Альфреда Нойбауера (Alfred Neubauer), стоявшего во главе гоночной команды Mercedes ещё в довоенных Гран-При, помогла одержать убедительную победу немцам. Так выглядела тройка призёров гонки 1952 г.:

- 1 место – Карл Клинг (Karl Kling) и Ханс Кленк (Hans Klenk) – Mercedes-Benz 300SL (Германия)
- 2 место – Герман Ланг (Hermann Lang) и Эрвин Групп (Erwin Grupp) – Mercedes-Benz 300SL (Германия)
- 3 место – Луиджи Чинетти (Luigi Chinetti) и Жан Лука (Jean Lucas) – Ferrari 340 Mexico Vignale Berlinetta (США и Франция)

К 1953 г. Каррера Панамерикана уже официально являлась одним из этапов чемпионата мира спортпрототипов. На ралли доминировали Lancia D24 во главе с действующим двукратным, а в будущем – пятикратным чемпионом мира в гонках Формулы 1 Хуаном-Мануэлем Фанхио. Однако победа команды была омрачена трагедией – в аварии на городских улицах погиб гонщик Lancia Фелиций Бонетто.

Двойную победу (первые два места в своем классе 1600 см<sup>3</sup>) одержали экипажи новейшего Porsche 550 Spyder, о котором стоит рассказать подробнее.

1,5-литровый алюминиевый четырёхцилиндровый оппозитный двигатель 1500RS размещался перед задней осью. Среди его особенностей были системы смазки с «сухим» картером и газораспределения с двумя распределительными валами в головке каждого блока цилиндров. Первоначально он развивал 110 л.с., а позднее (1956 г.) в форсированном варианте Porsche 550A – 135 л.с. Коробка передач у модели Porsche 550 – четырёхступенчатая. Модель оснащалась дифференциалом ZF. Независимая подвеска и барабанные тормозные механизмы почти не отличались от узлов модели Porsche 356. Алюминиевый кузов имел небольшую массу. Первоначаль-



Карта маршрута ралли

Карта маршрута ралли





Lancia D24 Ф.Бонетто после аварии

но сади имелись небольшие кили на крыльях и воздухозаборнике над двигателем за головой водителя. Автомобили, предназначенные для гонок, имели пространственную раму-ферму, а серийный вариант – простую лестничную раму.

Общий зачёт Каррера Панамерикана 1953 г.:

1 место – Хуан-Мануэль Фанхио (Juan Manuel Fangio) и Джино Бронзони (Gino Bronzoni) – Lancia D24 (Аргентина и Италия)

2 место – Пьеро Таруффи (Piero Taruffi) и Луиджи Магьо (Luigi Maggio) – Lancia D24 (Италия)

3 место – Оженио Кастелотти (Eugenio Castellotti) и Карло Луони (Carlo Luoni) – Lancia D23 (Италия)

В 1954 г. Каррера Панамерикана стартовала в последний раз. Победу в общем зачёте одержали Ferrari 375.



Porsche 550 Spyder

Хорошо выступили и Porsche 550 Spyder, на котором Ганс Герман победил в своём классе. С этим экипажем во время гонки произошел случай, достойный явиться сценой боевика: шоссе пересекала железная дорога и когда Porsche на большой скорости подлетел к переезду, шлагбаум уже был опущен, более того, состав был совсем близко. Нагнувшись, Герман, не снижая скорости, на своём очень низком Spyder перелетел пути, нырнув под шлагбаум перед накатывающим поездом, тем самым избежав длительной остановки и потери времени.

В зачете класса 1500 см<sup>3</sup> победил Porsche 356. Надо сказать, что после успешных выступлений Porsche 550 Spyder в гонках спортпрототипов на Porsche родилась идея поставить гоночный двигатель от Porsche 550 на серийную модель Porsche 356. Создатель двигателя доктор Эрнст Фурманн (Ernst Fugmann) изначально проектировал агрегат с таким расчётом, чтобы он свободно влезал в подкапотное пространство 356-й. После победы в Каррера Панамерикана в 1954 г. в продажу пустили дефорсированный мотор (вместо 117 л.с. он развивал 100 при 6200 об/мин). Серийный Porsche 356, оснащённый таким двигателем, получил имя Carrera в честь победы в мексиканской гонке, дав начало знаменитой линии Porsche 356 Carrera, а затем и Porsche 911 Carrera.

Общий зачет Каррера Панамерикана 1954 г.:



Ferrari 375MM Vignale чемпиона Формулы 1 Фила Хилла, занявшего второе место на автошоу

1 место – Умберто Маньоли (Umberto Maglioli) – Ferrari 375 Plus (Италия)

2 место – Фил Хилл (Phil Hill) и Ричи Гинтер (Richie Ginther) – Ferrari 375MM Vignale (США)

3 место – Ганс Герман (Hans Herrmann) – Porsche 550 Spyder (Германия)

Росли скорости, но обеспечение безопасности гонки оставалось на прежнем уровне. После гонки 1954 г. эра Каррера Панамерикана закончилась. Из-за массовых скоплений зрителей на дорогах и частых аварий с тяжёлыми последствиями мексиканское правительство отменило проведение этих соревнований. За пять лет гонок Каррера Панамерикана привлекла более чем 2 миллиона зрителей, едва ли не больше чем любое другое событие в мировом автоспорте. Существует клуб поклонников этой гонки, который с 1988 г. ежегодно проводит любительские соревнования по тому же легендарному маршруту, принять участие в которых на своем автомобиле может любой желающий.

История Каррера Панамерикана нашла отражение и в масштабных моделях автомобилей-участников гонок 1950–1954 гг., выпускаемых многими фирмами. На моделях воспроизведена оригинальная окраска, позволяющая установить гонщиков, управлявших тем или иным автомобилем, поэтому при желании можно собрать неплохую тематическую коллекцию.



Ferrari 340 Mexico на котором в гонке 1952 г. Л.Чинетти и Ж.Лука заняли 3 место (Art Model)



Ferrari 250 Monza на котором в гонке 1954 г. Ф.Карначча и Э.Перуччини заняли 3 место (BBR)



Porsche 356 Жаклин Эванс де Лопез (BBR)



Lancia D24 под управлением Х.М.Фанхио и Д.Бронзони победившая в ралли 1953 г. (Brumm)



Porsche 550 Spyder позволившая Г.Герману одержать победу в своем классе в 1954 г. (Brumm)



Mercedes Benz 300SL одержавший легендарную победу в 1952 г. (гонщики Н.Клинг и Г.Кленк). Детализированы латунные трубы перед лобовым стеклом, поставленные для защиты от птиц (CCC, 1:18)



Gordini T16S (Ж.Лука) и Talbot Lago T26GS (Л.Розье) – участники гонки 1953 г. (Provence Moulage и Heco)



Mercedes Benz 300SL победивший в 1952 г. (гонщики К.Клинг и Г.Кленк) и Mercedes Benz 300SL Spyder, ведомый в той же гонке Д.Фитчем и О.Гайгером. Hongwell и Newguy



Jaguar C-Type 1954 г. (гонщики Ф.Ибарра и Ф. Пинал). Kyosho



Lancia D24 # 36 которую привели к победе в 1953 г. Х.М.Фанхио и Д.Бронзони); Lancia Aurelia B20 # 25 (гонщики У.Маньоли и Ф.Боринья, 1952 г.) и Lancia Aurelia B20 (гонщики Дж.Браччо и Дж.Корначча, 1953 г.). Provence Moulage, Tescomodel и FDS



Mercedes Benz 300SL победивший в 1952 г. (гонщики К.Клинг и Г.Кленк). Minichamps



Ferrari 250MM Vignale (гонщики Э.П.Эгеваррио и П.В.Бачерри) 1953 г. Art Model



Mercedes Benz 300SL занявший 1 место на ралли 1952 г. (гонщики К.Клинг и Г.Кленк). Schuco



Mercedes Benz 300SL занявший 2 место на ралли 1952 г. (гонщики Г.Ланг и Э.Групп). Schuco





Ferrari 340 Mexico Vignale Ф.Хилла и Р.Гинтера на ралли 1953 г. Starter



Ferrari 375MM Vignale Ф.Хилла и Р.Гинтера занявший 2 место на ралли 1954 г. (Top Model)



Oldsmobile 88 — победитель первой гонки 1950 г. (гонщики Х.МакГрифф и Р.Эллиотт). Трон



Ferrari 375 plus — победитель последней гонки 1954 г. (гонщик У.Маньоли). Western Models

**СПИСОК МОДЕЛЕЙ, ПОСВЯЩЕННЫХ ГОНКАМ CARRERA PANAMERICANA**

Alfa Romeo 1900 #256 Carrera Panamericana 1954 (BRUMM BR0145)



Alfa Romeo 1900 #267 Carrera Panamericana 1954 (BRUMM BR0145B)



Alfa Romeo 6C2500 Carrera Panamericana 1949 — Taruffi (JOLLY MODELS JOL00093)

Alfa Romeo 6C2500 Carrera Panamericana 1956 — Bonini (JOLLY MODELS JOL00090)

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 — самоад-ресный конверт; К№ — 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

Cadillac Coupe Carrera Panamericana 1953 (Vitesse VIL040)  
 Ferrari 250 Monza #22 Carrera Panamericana 1954 — Cornacchia (TopModels Collection TOP0239)  
 Ferrari 250MM coupe Carrera Panamericana 1953 — Echeverria — Villegas (TopModels Collection TOP0199)  
 Ferrari 340 Mexico #20 «1.2.3» Carrera Panamericana 1952 (ART MODELS ART055)



Ferrari 340 Mexico #20 «1.2.3» Carrera Panamericana 1952 (BBR BB0164D)



Ferrari 340 Mexico #14 Carrera Panamericana 1952 (BBR BB0164B)

Ferrari 340 Mexico #16 Carrera Panamericana 1952 (BBR BB0164C)



Ferrari 340 Mexico #16 Carrera Panamericana 1952 — Villoresi — Cassani (ART MODEL ART066)

Ferrari 340 Mexico #4 Carrera Panamericana — PHill — R.Ginther 1953 (ART MODEL ART084)



Ferrari 340 Mexico #4 Carrera Panamericana — PHill — R.Ginther 1953 (BBR BB0164E)

Ferrari 340 Mexico #4 Carrera Panamericana 1953 (Kits, TAMEO

TA0016)  
 Ferrari 340 Mexico Carrera Panamericana 1952 (STARTER Kits ST0155)  
 Ferrari 340 Spyder Vignale #45 Carrera Panamericana 1953 — Hill — Ginther (TopModels Collection TMC040 (Italy)  
 Ferrari 340 Spyder Vignale #45 Carrera Panamericana 1953 — Hill — Ginther (TopModels Collection «Special Series» TMC040/B (Italy)  
 Ferrari 375 Carrera Panamericana 1954 — Phil Hill (TopModels Collection TOP0043 (Italy)  
 Ferrari 375 Plus #19 Carrera Panamericana 1954 (ART MODEL)



Ferrari 375 Plus #24 «1.2.3» Carrera Panamericana 1954 (TopModels Collection 032 (Italy)



Ferrari 375 Plus Spyder #1 Carrera Panamericana 1954 (TopModels Collection TMC005 (Italy)



Ferrari 375 Plus Spyder #19 «1.2.3» Carrera Panamericana 1954 (TopModels Collection TM0003 (Italy)



Ferrari 375 Plus Winner #19 Carrera Panamericana 1954 (TopModels Collection TMC003 (Italy)

Ferrari 375MM #15 Carrera Panamericana 1953 — Stagnoli — Scotuzzi (ART MODEL ART109)



Ferrari 375MM #15 Carrera Panamericana 1953 — Stagnoli — Scotuzzi (BBR SM29DV)

**БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ**

(текст не более 30 слов, включая адрес):

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Отметьте нужную рубрику:

- КУПЛЮ
- ПРОДАМ
- ОБМЕНЯЮ
- РАЗНОЕ

Почтовый адрес \_\_\_\_\_



Ferrari 375MM #23 Carrera Panamericana 1953 — Ricci — Salvati — Maglioli (ART MODEL ART103)



Ferrari 375MM #23 Carrera Panamericana 1953 — Ricci — Salvati — Maglioli (BBR SM29B)

Ferrari 375MM #26 Carrera Panamericana 1953 — Ricci — Salvati — Maglioli (BBR SM29C)



Ferrari 375MM #24 Carrera Panamericana 1954 — Chinetti — Shakspeare (TopModels Collection TMC032 (Italy))

Ferrari 375MM Carrera Panamericana 1953 — Umbero Maglioli (TopModels Collection TOP0210 (Italy))

Ferrari 375MM Coupe Ricci Carrera Panamericana (STARTER Kits ST0076)

Ferrari 375MM Spyder 1.Pl. Carrera Panamericana 1954 (STARTER Kits ST0054)

Ferrari 375MM Vignale #20 Carrera Panamericana 1954 — Hill — Ginther (TopModels Collection TMC043 (Italy))



Ferrari 375MM Vignale #20 Carrera Panamericana 1954 — Hill — Ginther (TopModels Collection TMC043/B «Special Series» (Italy))



Gordini T24S #7 Carrera Panamericana 1953 — J.Behra (TopModels Collection TMC121 (Italy))



Gordini T24S #7 Carrera Panamericana 1953 — J.Behra (TopModels Collection TMC121/A «Special Series» (Italy))



Gordini T24S #8 Carrera Panamericana 1953 — J.Lucas (TopModels Collection TMC091 (Italy))

Gordini T24S #8 Carrera Panamericana 1953 — J.Lucas (TopModels Collection TMC091/B «Special Series» (Italy))

Jaguar C-Type #13 Carrera Panamericana 1954 — Wite — Flibarra (TopModels Collection TMC054 (Italy))

Jaguar C-Type #13 Carrera Panamericana 1954 — Wite — Flibarra (TopModels Collection TMC054/B «Special Series» (Italy))

Jaguar Mk.VII Carrera Panamericana 1951 (PROVENCE MOULAGE CD005)

Jaguar Mk.VII #47 Carrera Panamericana 1953 Kits (PROVENCE MOULAGE PRO719)

Lancia Aurelia B20 #101 Carrera Panamericana (BRUMM BR0097 (Italy))



Lancia Aurelia B20 #26 Carrera Panamericana 1952 (Kits, TECNOMODEL TEC002A)

Lancia D24 #36 Carrera Panamericana 1954 — Fangio (BRUMM R205 (Italy))



Lancia D24 #36 Carrera Panamericana 1954 — Fangio (TopModels Collection (Italy) TMC059 (Italy))



Lancia D24 #36 Carrera Panamericana 1954 — Fangio (TopModels Collection TMC059/B «Special Series» (Italy))



Lancia D24 Carrera Panamericana 1953 (HECO HC1206)

Lancia D24 Carrera Panamericana 1953 (PROVENCE MOULAGE CD002)

Lancia D24 Carrera Panamericana 1954 (BRUMM BR0205)

Lancia D24 Carrera Panamericana 1954 (TOP MODEL 059)

Lincoln Carrera Panamericana 1953 (PROVENCE MOULAGE CD004)

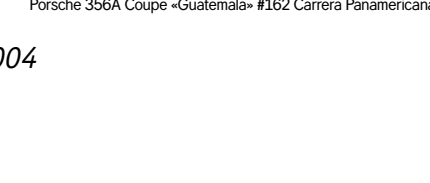
Mercedes 300SL coupe #3 Carrera Panamericana — Lang — Grupp 1952 (BANG 7263)



Mercedes 300SL coupe #4 Carrera Panamericana — Kling — Klenk 1952 (BANG 7264)



Mercedes 300SL Spyder #6 Carrera Panamericana — Fith — Geiger 1952 (BANG 7207)



1953 (DETAIL CARS DC0510)

Porsche 550 Coupe #152 Carrera Panamericana 1953 (STARTER Kits ST1120)

Porsche 550 Spyder #159 Carrera Panamericana 1953 — Karl Kling (BRUMM R235A)



Porsche 550 Spyder #159 Carrera Panamericana 1953 (STARTER Kits ST0900)

Porsche 550 Spyder #160 Carrera Panamericana 1953 — Hans Herrmann (BRUMM R235B)



Porsche 550 Spyder #160 Carrera Panamericana 1953 — Hans Herrmann (STARTER Kits ST0914)

Porsche 550 Spyder #55 Carrera Panamericana 1954 (STARTER Kits ST0884)

Porsche 550 Spyder Carrera Panamericana 1954 (Vroom Por 4)

Porsche 550RS #51 Carrera Panamericana 1954 (BRUMM BR0274)

Porsche 550RS #56 Carrera Panamericana 1954 (BRUMM BR0276)

Porsche 550RS Carrera Panamericana 1953 (BRUMM BR0235)

Studebaker Starliner 1.Pl. Carrera Panamericana 1953 (Kits, Provence Moulage R1653 2001)

Talbot Lago T26GS Carrera Panamericana 1954 (Top Models TOP0148)

Volkswagen 1200 Carrera Panamericana (VITESSE VL164)



Mercedes 300SL Spyder Carrera Panamericana 1952 (STARTER Kits ST0471)

Porsche 356 coupe #200 «Eva Peron» Carrera Panamericana 1956 (BRUMM BRU0R206)

Porsche 356A coupe #200 «Eva Peron» Carrera Panamericana 1953 (DETAIL CARS DC0227)

Porsche 356A Coupe «Guatemala» #162 Carrera Panamericana



# СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



**MOC027** Maserati Coupe Cambicorsa, 2002, Rosso Mondiale Red, Modern Roadcars



**MOC028** Maserati Coupe Cambicorsa, 2002, Azzuro Argentina Metal Blue, Modern Roadcars



**MOC029** Maserati Spyder Cambicorsa, 2002, Giallo Granturismo, Modern Roadcars



**MOC030** Maserati Spyder Cambicorsa, 2002, Nero Carbono, Modern Roadcars



**MOC031** Subaru Impreza STI, 2003, Metal Blue, Modern Roadcars



**MOC032** Seat Ibiza Tdi, 2002, Yellow, Modern Roadcars



**RAB001** Yamaha YZF R7 «Yamaha Motor France», J.M.Deletang, 2000, Modern Racing Bikes



**RAB003** Yamaha YZR500 «Tech 3 Gauloises», O.Jacque, 2001, Modern Racing Bikes



**RAB004** Yamaha YZR500 «Tech 3 Gauloises», S.Nakano, 2001, Modern Racing Bikes



**RAB005** Yamaha YZR500 «Antena 3 D'Antin», N.Abe, Modern Racing Bikes



**RAB006** Yamaha YZR500 «Antena 3 D'Antin», J.L.Cardoso, Modern Racing Bikes



**RAB007** Honda NSR500 «West Team Pons», A.Barros, 2001, Modern Racing Bikes



**RAB008** Honda NSR500 «West Team Pons», L.Capirossi, 2001, Modern Racing Bikes



**RAB009** Yamaha YZR500 «Red Bull Wcm», G.McCoy, 2001, Modern Racing Bikes



**RAB010** Yamaha YZR500 «Red Bull Wcm», N.Haga, 2001, Modern Racing Bikes



**RAB011** Honda NSR500 «Nastro Azzuro YPF», V.Rossi, 2001, Modern Racing Bikes



**RAB012** Honda VTR SP1 «Elf», Carpentier - Costes - Gimbert, Winner 24H. Le Mans 2000, Modern Racing Bikes



**RAB013** Honda NSR500 «Team Repsol YPF», A.Criville, 2001, Modern Racing Bikes



**RAB014** Honda NSR500 «Team Repsol YPF», T.Ukawa, 2001, Modern Racing Bikes



**RAB015** Suzuki RGV500 «Telefonica Movistar», K.Roberts Jr., 2001, Modern Racing Bikes



**RAB016** Suzuki RGV500 «Telefonica Movistar», S.Gibernau, 2001, Modern Racing Bikes



**RAB017** Yamaha YZR500 «Marlboro», M.Biaggi, 2001, Modern Racing Bikes



**RAB018** Yamaha YZR500 «Marlboro», C.Checa, 2001, Modern Racing Bikes



**RAB019** Honda NSR500 «Nastro Azzuro YPF», V.Rossi, Italian GP 2001 (Special Decoration), Modern Racing Bikes



**RAB020** Yamaha YZR250 «Chesterfield», O.Jacque, World Champion 250 2000, Modern Racing Bikes



**RAB021** Gilera RS125 «Gilera Team», M.Poggiali, World Champion 125 2001, Modern Racing Bikes



**RAB022** Honda RS125 «Telefonica Movistar», T.Elias, 2001, Modern Racing Bikes



**RAB023** Derbi 125 «Derbi Racing», Youichi U, 2001, Modern Racing Bikes



**RAB024** Suzuki GSX-R, C.Guyot - S.Scarnato - N.Dussauge, Winner Le Mans 2001, Modern Racing Bikes



**RAB025** Ducati 996R, T.Bayliss, Winner Superbike Championship 2001, Modern Racing Bikes



**RAB026** Honda RC211V «Repsol», V. Rossi, MotoGP 2002, Modern Racing Bikes



**RAB027** Honda RC211V «Repsol», T. Ukawa, MotoGP 2002, Modern Racing Bikes



**RAB028** Honda NSR500 «West», A. Barros, MotoGP 2002, Modern Racing Bikes



**RAB029** Honda NSR500 «West», L.Capirossi, MotoGP 2002, Modern Racing Bikes



**RAB030** Honda RC211V «Honda HRC», S.Itoh, MotoGP 2002, Modern Racing Bikes



**RAB031** Honda RC211V «Fortuna Gresini», D.Katoh, Moto GP 2002, Modern Racing Bikes



# СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



**RAB032** Honda NSR500 «Pramac», T. Harada, MotoGP 2002, Modern Racing Bikes



**RAB033** Yamaha YZR-M1 «Marlboro Team», M. Biaggi, MotoGP 2002, Modern Racing Bikes



**RAB034** Yamaha YZR-M1 «Marlboro Team», C. Checa, MotoGP 2002, Modern Racing Bikes



**RAB035** Yamaha YZR500 «Gauloises Tech3», O. Jacque, MotoGP 2002, Modern Racing Bikes



**RAB036** Yamaha YZR500 «Gauloises Tech3», S. Nakano, MotoGP 2002, Modern Racing Bikes



**RAB037** Yamaha YZR500 «Antena 3», N. Abe, MotoGP 2002, Modern Racing Bikes



**RAB038** Yamaha YZR500 «Antena 3», P. Riba, MotoGP 2002, Modern Racing Bikes



**RAB041** Suzuki Xreo «Telefonica Movistar», K. Roberts Jr., Moto GP 2002, Modern Racing Bikes



**RAB042** Suzuki Xreo «Telefonica Movistar», S. Gibernau, Moto GP 2002, Modern Racing Bikes



**RAB043** Honda VTR SP2 «Castrol», C. Edwards, Superbike Champion 2002, Modern Racing Bikes



**RAB044** Honda VTR SP2 «US FLAG» C. Edwards Superbike 2002 (Laguna Seca), Modern Racing Bikes



**RAB045** Honda NSR500 «Bridgestone», J.V.D. Goorbergh, MotoGP 2002, Modern Racing Bikes



**RAB046** Ducati 998R «Infotrada», T. Bayliss, Superbike 2002, Modern Racing Bikes



**RAB047** Honda VTR-SP1 «Team Honda», V. Rossi - C. Edwards, Winner Suzuka 8 hours 2001, Modern Racing Bikes



**RAB048** Ducati 998R «L&M», B. Bostrom, Superbike 2002, Modern Racing Bikes



**RAB050** Ducati 998R, Pierfrancesco, Chili Superbike 2002, Modern Racing Bikes



**RAB051** Aprilia RS3, Regis Laconi, MotoGP 2002, Modern Racing Bikes



**RAB053** Suzuki GSX-R, J.M. Bayle - N. Dussauge - S. Gimbert, Winner Le Mans 2002, Modern Racing Bikes



**RAC001** Ford Escort RS1800 «Rothmans», Vatanen - Richards, Winner Acropolis Rally 1981, Classic Rally Cars



**RAC002** MG Metro 6R4 «33 Export», Rallye Des Garrigues 86, D. Auriol, Champion de France, Classic Rally Cars



**RAC003** Renault 5 Maxi Turbo «33 Export», D. Auriol, Tour De Corse 1985, Classic Rally Cars



**RAC004** Ford Escort RS1800 «Eaton's Yale», H. Mikkola, Winner Rac Rally 1979, Classic Rally Cars



**RAC005** Lancia Fulvia HF1600, S. Munari - M. Manucci, Winner Monte Carlo Rallye 1972, Classic Rally Cars



**RAC006** MG Meetro 6R4 «Rothmans», J. McRae - M. Grindrod, Rac Rally 1986, Classic Rally Cars



**RAC007** MG Metro 6RA «Mobil», M. Wilson - N. Harris, Rally 1985, Classic Rally Cars



**RAC008** Ford Escort RS1800 «Rothmans», B. Waldegaard, Winner Acropolis Rally 1979, Classic Rally Cars



**RAC009** Ford Escort RS1800 #5 «Ford white & blue», H. Mikkola, 5th Monte Carlo Rally 1979, Classic Rally Cars



**RAC010** Renault 5 Gr.2 «Calberson», J. Ragnotti, 2nd Monte Carlo Rally 1978, Classic Rally Cars



**RAC011** Lancia Stratos «Alitalia», S. Munari, Winner Monte Carlo Rally 1976, Classic Rally Cars



**RAC012** Ford Escort RS1800 #2 «red & white», B. Waldegaard, 2nd Monte Carlo 1979, Classic Rally Cars



**RAC013** Alpine Renault 1800S J-C. Andruet, Winner Monte Carlo Rally 1973, Classic Rally Cars



**RAC014** Saviem SG2, Assistance Van, Rallye Monte Carlo 1973, Classic Rally Cars



**RAC015** Lancia Delta 4WD «Martini Racing», B. Saby, Winner Monte Carlo Rally 1988, Classic Rally Cars



**RAC016** MG Metro 6R4 «Belga», M. Duez, Classic Rally Cars



**RAC017** Peugeot 205 Turbo 16, Winner 1985, Classic Rally Cars



**RAC018** Fiat 131 Abarth, W. Rohrl - C. Geistdorfer, Winner Rallye Monte Carlo 1980, Classic Rally Cars



*Здравствуйте, уважаемый  
Александр Вадимович!*

*В своём письме я хочу затронуть тему о которой писал г-н Дудин в № 3 журнала за 2002 г., что в журнале «рай для танкистов и авиаторов» и вы рекламируете их торговлю по почте. Ваш ответ насчёт приложения «Наш автомагазин» на его письмо прозвучал вполне резонно, но дело в том, что, возможно в крупных городах подписчики получают журнал вовремя и с приложением, то у нас в провинции задержка журнала на 2–3 месяца скорее правило, чем исключение. Приложение «Наш автомагазин» часто вообще не доходит (за 3 года я получил его только один раз с первым номером журнала за 2003 г.).*

*Прекрасно понимаю, что это проблемы скорее не ваши, а нашей почты я предлагаю прикреплять приложение на вкладке в середине журнала, также, как раньше поступали с автокаталогом.*

*Также я предлагаю больше печатать адресов магазинов, мастерских, интернет-магазинов, всех тех, где можно приобрести модели (в том числе и по почте), ведь зачастую у коллекционеров в провинции стоит не столько финансовый вопрос, сколько вопрос месте приобретения модели. А пока после просмотра новинок в журнале появляется лишь зависть к тем, кто может всё это приобрести.*

*Очень бы хотелось увидеть на страницах журнала и адреса клубов коллекционеров, мест, где происходят встречи, рассказов об этих клубах. Поверьте, очень хочется пообщаться с такими же увлечёнными людьми, а не «вариться в собственном соку». Это будет, как мне кажется, очень полезная информация.*

*В заключение своего письма хочу высказать наверное очень крамольную мысль. Дело в том, что информации о заводах-изготовителях, модельном ряде и истории автомобилей (я имею ввиду настоящие) довольно много, а о масштабных моделях – очень мало. А мне хотелось бы видеть на страницах журнала больше информации именно о моделях.*

*В заключение мне хочется пожелать любимому журналу процветания. Вы очень нужны нам!*

*С уважением*

*Андреев Андрей Васильевич  
184140, Мурманская обл., г. Ковдор,  
ул. Ленина, д. 22, корп. 2, кв. 47*

**Уважаемый Андрей Васильевич!**

Редакция журнала благодарит вас за столь конструктивное письмо, присланное в наш адрес. Нам не часто приходят такие письма, хоть мы не раз обраща-

лись к читателям с просьбой активнее реагировать и присылать свои замечания и предложения по структуре журнала, его составу, высказывать пожелания о содержании, о том, какие материалы вам хотелось бы видеть на страницах журнала.

Теперь по порядку ответим на ваши, Андрей Васильевич, вопросы, которые, как нам кажется интересуют не только вас, но и многих наших читателей.

1. Приложение «Наш автомагазин» прекратила своё существование в журнале с 2003 г., что было вызвано рядом объективных причин, а именно:

– большой задержкой в получении журнала нашими подписчиками, что в очередной раз подтверждает письмо; – технологией производства моделей модельными фирмами. Модельные фирмы, как правило, выпускают модели одного (либо очень сходного) типоразмера какое-то определённое время – 3 месяца или полгода и получается, что в этот период получить от них другую модель практически невозможно. Возникает длительный период ожидания, который может доходить до одного года (был у нас и такой случай), что, наверное, заказавшему модель коллекционеру не очень понравится. Держать же товарные запасы по всей номенклатуре (а как вы знаете, например у ЛОМО–АВМ она составляет более 200 наименований) не представляется возможным, ни изготовителю, ни тем более нам в редакции.

2. Рубрику «Автокаталог» к сожалению пока воссоздать не представляется возможным. Исчезновение её из журнала было связано с финансовыми трудностями нашего издателя, что отразилось на нашем финансировании. В связи с тем, что редакция принимает меры к собственной финансовой независимости, надеемся, что эта рубрика вновь сможет появиться в журнале. Но здесь нам необходима ваша помощь, а именно оформление подписки на журнал. Не получив денег, мы вообще не сможем издавать журнал. Пока подписка движется очень медленно. Из имевшихся у нас в I полугодии 250 подписчиков, на момент сдачи номера в печать подписалось только 74 человека. А этих денег на печать в типографии и рассылку не только трёх, но даже одного номера журнала не хватит.

3. Отсутствие публикации адресов магазинов и мастерских, занимающихся распространением моделей по почте связано с тем, что ни магазины, ни мастерские к нам с такой просьбой практически ни разу не обращались. Исключение составляют омская ФИНОКО и Саратовская лаборатория минимоделей. Адреса этих фирм в журнале опубликованы.

4. Отсутствие публикации адресов клубов коллекционеров и мест их встреч

имеет те же корни – нам не пишут, ни представители клубов, ни активисты на местах. Редакция не знает в каких городах клубы есть, в каких нет, где проводятся встречи, где нет, как часто проходят эти мероприятия. Ещё раз просим всех читателей – пишите, мы обязательно опубликуем все адреса.

5. О настоящих автомобилях и их истории написано конечно много. Но о скольких автомобилях, заводах, заводиках, мастерских – ничего. Да и помнят о них только единицы: да существовал такой заводик, делал технику и всё, и нет его. А кто знает о пробегах автомобилей на заре автомобилизма по территории России, о которых написал наш читатель Дмитрий Лисин, или о том, что одно из первых регулярных междугородных автобусных сообщений в России было организовано в Троицке Челябинской области – сами жители об этом не знают! Мы считаем, что белых пятен в истории автомобилизма должно быть как можно меньше. Да и журнал наш рассчитан не только на моделлистов, а и на любителей истории автомобиля. Конечно, никто не спорит, что модельную тематику надо расширять. Очень много в мире модельных фирм о которых наши читатели не знают или знают понаслышке. Стараемся исправить это положение. Как вы наверное заметили с этого года информации о моделях стало больше. Пишите, задавайте вопросы, подсказывайте интересующие вас темы – мы постараемся на них ответить.

*С уважением*

*Главный редактор журнала*

**МИР АВТОМОБИЛЕЙ**  
e-mail: auto-model@rambler.ru  
Магазин-салон отечественных и зарубежных коллекционных моделей автомобилей промышленного и ручного производства  
**ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА**  
Sun Star, NOREV, BEST, AGAT, ART MODEL, AMM, Momo, LOMO  
Адрес магазина:  
Москва, ул. 1-я Останкинская, д. 55 (метро "ВДНХ")  
торгово-деловой центр "ОСТАНКИНО" зал "В", 2 эт., пав. 3  
Время работы: с 11.00 до 19.00 (ежедневно, без выходных)  
**ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР**  
AGAT, Momo, LOMO



# ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



УралЗИС-355М (Лаборатория минимodelей)



МА3-52271 (Студия «Синтез»)



Комбат (Кіммерія)



Бетономеситель на шасси Урал-5557  
(Миниград, конверсия)



ГАЗ-93А (Студия «Синтез»)



Mercedes-Benz G3 (Губских)



АТЗ-2,2(51А) (Студия «Синтез»)



ЗИЛ-157К (Студия «Синтез»)



Цистерна на шасси КамАЗ-4326 (Пивкин,  
конверсия)



МА3-502 (Студия «Синтез»)



ЗИЛ-ММЗ-585И (Студия «Синтез»)



Цистерна на шасси КамАЗ-4326 (Пивкин,  
конверсия)



ГАЗ-69 (Студия «Синтез»)



ГАЗ-51А (Студия «Синтез»)



Цистерна на шасси КамАЗ-4310 (Пивкин,  
конверсия)



КраЗ-256Б (Студия «Синтез»)



КА3-608А «Колхида» (Студия «Синтез»)



Цистерна на шасси КамАЗ-5320 (Пивкин,  
конверсия)



КраЗ-221Б (Студия «Синтез»)



ЗИС-151 (Студия «Синтез»)



Цистерна на шасси Урал-4320 (Пивкин,  
конверсия)



# ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

*Paul's Model Art*  
**MINICHAMPS®**



MERCEDES-BENZ E-CLASS, POLIZEI (400031590)



PORSCHE 911 CONVERTIBLE, GREEN METALLIC (400061032)



PORSCHE 911 4S, 2001, RED (400061072)



PORSCHE 911 TARGA 1977, RED (400061262)



PORSCHE 944 S2 1989, RED (400062220)



CITROEN SM, 1970, DARK RED (400111024)



BMW M1 SET 1978-1979 '25TH ANNIVERSARY' M1 STREET WHITE / M1 PROCAR (402025025)



AUDI 100 1969, ORANGE (430019105)



AUDI 100S COUPE 1969, YELLOW (430019125)



BMW M1 "STREET" 1978-1981, BLUE (430025024)



OPEL CORSA 2000, BLUE (430040304)



VOLKSWAGEN GOLF 1997, GREEN METALLIC (430056060)



VW-PORSCHE 914/4 1973, GREEN (430065668)



PORSCHE 911GT3 1999, GREY METALLIC (430068008)



PORSCHE 911 TURBO 2000, ORANGE (430069308)



FORD PUMA 1996, PURPLE METALLIC (430086525)



FIAT X1/9 1974 BLACK (430121662)



FIAT BARCHETTA, 1996, DARK GREEN (430121935)



VOLKSWAGEN 1200 EXPORT 1951, GREEN, WITH ENGINE (431051201)



PORSCHE BOXSTER S 2002 BLACK "FULDA" (436062072)



LAMBORGHINI LM002 1984, SILVER (436103370)



BUESSING 8000S "BUEGLER" (439079025)



## АВТОМОБИЛИ И АВТОБУСЫ ПРОИЗВОДСТВА АВТОЗАВОДОВ США И КАНАДЫ



V8-50 MCA-9  
«Greyhound»,  
автобус между-  
родный



V8-62 GM 4151  
«Trailways»,  
автобус между-  
городный



V8-61 GM 4151  
«Greyhound»,  
автобус между-  
городный



## СОВРЕМЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ, И АВТОБУСЫ И ТРОЛЛЕЙБУСЫ ПРОИЗВОДСТВА СТРАН СНГ



V9-01  
ГолАЗ-ЗИЛ 4242  
«Годзилла»,  
автобус между-  
город-  
ный среднего класса  
на шасси  
ЗИЛ-534334 (1999)



V9-10  
ПАЗ-4230-01К  
«Аврора Люкс»,  
автобус среднего  
класса для между-  
городных и туристиче-  
ских перевозок



V9-02 Г  
олАЗ-ЗИЛ 4243,  
автобус штабной по-  
жарный



V9-50 Богдан А-091,  
городской автобус  
малого класса (1999),  
«Черкасский авто-  
бус» (Украина)



V9-05  
ПАЗ-4230-01  
«Аврора»,  
автобус среднего  
класса пригородный



V6-46 Mercedes-  
Benz O.660,  
автобус городской



V9-06  
ПАЗ-4230-02  
«Аврора»,  
автобус среднего  
класса между-  
город-  
ный

## МОДЕЛИ, СНЯТЫЕ С ПРОИЗВОДСТВА



V7-40  
Opel 1,75t DL-18,  
пожарная лестница



V6-46 Mercedes-  
Benz O.660,  
автобус городской





# VECTOR-MODELS – ИЗГОТОВИТЕЛЬ МОДЕЛЕЙ С ЮГА УКРАИНЫ

В начале 1980-х гг. достаточно часто можно было встретить серьёзные в количественном отношении коллекции, составленные по принципу: «такого цвета этой модели у меня ещё нет». Стало ясно, что если широкой публике предъявить нечто свежее и необычное, то оно не останется незамеченным. Нескольким энтузиастам из небольшого южно-украинского города Херсона это хорошо понимали.

Первые неуверенные попытки изменить сложившуюся ситуацию можно охарактеризовать одним словом – «переделки» или, как теперь говорят, «конверсии», хотя степень переделывания была очень глубокой. Достаточно сказать, что, например, из модели Москвич-412 получался Peugeot 304 Coupé. Выбор объяснялся близостью геометрических размеров. А при наличии необходимых инструментов, материалов и элементарного изобразительного мастерства такая метаморфоза стала возможной.

Важнейшим событием, повлиявшим на формирование в Херсоне модельного производства, стала организация на местном электромашиностроительном заводе выпуска недорогих, но достаточно реалистичных пластмассовых масштабных моделей ГАЗ-69 и УАЗ-469. Сбег моделей, за редким исключением, осуществляемый только в Херсоне, суэта вокруг ценообразования, набирающая силу инфляция привели к остановке модельного производства.

Но не всё так плохо. После прекращения выпуска моделей херсонские моделисты получили доступ к дешёвым комплектующим, не востребованным на заводе. Для зарождающегося мелкосерийного производства с нулевыми оборотными средствами это оказалось отличным подспорьем. Осталось выбрать технологию.

Склейка и пайка как основной способ изготовления отпали сразу по причине их большой трудоёмкости. Литьё из большого металла выглядело предпочтительной, но всё портило отсутствие материала в необходимых количествах. Эпоксидная смола не отвечала требованиям прочности, да и толщина отливки, как правило, излишне велика. Что касается профес-

сионально выполненных пресс-форм, то они не рассматривались по следующим соображениям: в такую пресс-форму вкладывается огромное количество денежных средств, труда, а после её изготовления обладатель становится заложником своего высокотехнологичного изделия, ведь пресс-форма должна много «работать», иначе о её окупаемости не может быть и речи, т.е. опять модель «соло» или, в лучшем случае, созданное вокруг неё семейство очень похожих друг на друга моделей.

Ситуация складывалась тупиковой. Помог неравнодушный к моделизму человек. С его помощью удалось ознакомиться с изготовлением недорогих пресс-форм методом гальванопластики. Обладая многими преимуществами перед литём из белого металла или эпоксидной смолы, модель обладает значительно более высокой прочностью, тонкими стенками и очень подходящий в представлении коллекционеров собственный вес. Правда, существуют и недостатки: сильно затянутое по времени получение медной «корки» – копии, что связано с особенностями химических процессов, которые можно ускорить, но либо в ущерб качеству, либо применяя более дорогие и редкие химикаты, что, в конечном счёте отразится на стоимости модели; необходимая в 100% случаев очень трудоёмкая опилка и окончательная доработка медной «корки», которая занимает много сил и времени; невозможность получения внутренней поверхности такой же чистоты и качества, как и наружной. Средства для устранения этого недостатка есть, хотя они не идеальны и связаны с заметными трудозатратами. Но разве всё перечисленное могло повлиять на принятие решения о запуске в производство таких долгожданных моделей!

Так родилась фирма «Vector-models». Любопытным является тот факт, что время снятия первой полноценной гальванической «корки» до минут совпало со временем возвращения М.Горбачева со своей дачи в Форосе 20 августа 1991 г., так что дату зарождения фирмы запомнить легко. Немного позже была собрана первая модель фирмы – автобус ГАЗ-651. Затем последовало многочисленное семейство автомобилей ГАЗ-69.

На некоторые детали и узлы моделей были разработаны специальные пресс-формы.

С тех пор прошло много времени. Полностью закончилось формирование коллектива, состав которого за всё время существования фирмы почти не изменился. Номенклатура изготовленных моделей скоро достигнет три сотни, причём качество большинства из них заметно улучшилось. Однако некоторые модели пришлось дорабатывать и запускать в производство повторно – уж очень примитивно выглядели их предшественники. Для моделей автобусов и троллейбусов при изготовлении днищ и других деталей «Vector-models» стала использовать смолу.

За время своей деятельности фирмой были созданы серии, включающие в себя не только основные модели, но и выпускавшийся на их базе спецтранспорт. Особенно хочется выделить семейства автобусов ЛАЗ, микроавтобусов РАФ. Изготавливается целая гамма автомобилей на базе знаменитой довоенной «эмки» – ГАЗ-М1. Кроме отечественной техники «Vector-models» выпускает огромное количество моделей автомобилей, произведенных в европейских странах, США и Канаде.

Интересы моделистов из Херсона прежде всего сосредоточены на общественном транспорте, наибольшее внимание уделяется моделям автобусов и троллейбусов. И хотя более половины изготовленных моделей все же не автобусы, именно это направление является основным и наиболее перспективным – общественный транспорт давно стал неотъемлемой частью любого городского пейзажа.

В заключение нельзя не отметить, что на протяжении вот уже более десяти лет сотрудниками фирмы «Vector-models» отличает удивительное сочетание романтизма, свойственного любому коллекционеру, и жёсткого прагматизма, присущего людям, успешно проявляющим себя в бизнесе. Время покажет, насколько справедливо это утверждение.

*Александр Говоруха*



V7-81  
Magirus Sirius 90D,  
бортовой пожарный



V7-82  
Magirus Sirius 90D  
Voll,  
пожарный



V7-83  
Magirus Mercur F125  
GW1,  
пожарный насос



V7-84  
Magirus Mercur F125  
GW2,  
пожарный насос



V7-87  
Magirus Mercur F125  
MTW,  
пожарный



V7-88  
Magirus Mercur F125  
WRW 4x4,  
пожарный



V7-89  
Magirus Mercur F125  
ELW 4x4, пожарный



V8-01 Bussing 4500,  
Трамбус



V8-09  
Bussing Префект 13  
(VOV),  
автобус городской



V8-19  
Krupp O.80 «Titan»,  
автобус междугород-  
ный



V8-20 Krupp O.480,  
автобус городской



V8-21  
Krupp O.480 Людвиг  
Аэро,  
автобус городской



V8-22  
Krupp O.480FK Люд-  
виг Аэро,  
автобус междугород-  
ный



V8-25  
Faun O.7V Кондор  
Людвиг Аэро,  
автобус междугород-  
ный



V8-30 FIAT 421A,  
автобус городской  
3-х дверный



V8-31 FIAT 421AL,  
автобус городской  
4-х дверный