

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

Автомобильный 3/2007 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



“ИСТОРИЯ “ЛОМОВОЙ ЛОШАДИ”

ВЕРМАХТА

БЕЛОРУССКИЙ “УРАГАН”

ЛИАЗ НА КАЛЕНДАРКАХ

ПИЛИМ “ГАЗЕЛЬ”

“GRAN TOROS” - ЗАГАДКА

МАЛЮТКИ В “КРАСНЫХ МУНДИРАХ”

WWW
AUTOMODEL
RU

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 3/2007 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

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

тел.: 8-916-041-36-87

Зам. гл. редактора

Надежда Макоглонова

e-mail: makogonova@mtu-net.ru

Редакционный совет:

Александр Говоруха (Николаев)

e-mail: govor1972@ukr.net

Олег Курихин (Москва)

Евгений Прочко (Москва)



Люциус Суславичюс (Вильнюс)

e-mail: liucijus@regitra.lt

Коллективный консультант:

Лидия Кожина

e-mail: kojina@pm.isf.ru

Валентина Аверина

e-mail: averina@polymus.ru

Набор и верстка

Любовь Полетаева

Фото

Юрий Мильман, Ольга Шкаева

Издатель

ООО «Благовест-В»

Адрес для переписки:

129347, Москва,

ул. Проходчиков, 4, оф. 131

Шкаеву Александру Вадимовичу

Тел. для справок: 8-916-041-36-87

http://www.RussianScaleModels.com

Журнал зарегистрирован в Государственном
Комитете РФ по печати

Свидетельство ПИ № 77-1671 от 15.02.2000 г.

Редакция не несет ответственности за содержание
рекламных материалов.

Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авто-
ров статей.

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

© Автомобильный моделизм, 3(51)

Editorial office:

Moscow, 107120, Russia

Prokhodchikov Str., 4, of. 131

Phone: (+7) 916-041-36-87

All rights reserved. This publication may not be reproduced
in part or in whole without prior written permission of the
publishers.

© Model Cars. Russia, 2007

СОДЕРЖАНИЕ

Henschel 33 – история «ломовой лошади»
Вермахта, 2
Л. Суславичюс
«Дельфины» из Чернигова, 5
А. Говоруха
Автомобили 1983 года – Audi 100(C3), Ford
Sierra и Volvo 760, 9
А. Бармасов
ЛиАЗ на календариках, 11
В. Боченков
Белорусский «Ураган», 13
А. Колеватов
Renault 4, 17
А. Топорков
Зарубежные новинки, 19
Отечественные новинки, 22
Пилим «ГАЗель», 23
В. Дмитриев
«Gran Toros» – загадка, 26
Д. Лисин
Конкурс «Масштабная модель года», 29
Что можно купить на реальные деньги, 30
М. Дадаянц
Малютки в «красных мумдирах», 34
А. Демидов
Справочная информация, 35
Схемы окраски спецтехники, 40

ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» осуществляется *только через редакцию журнала* перечислением почтового перевода в **345 руб.** (за полугодие для России) и указанием в поле «Для письма»: «Подписка на __ полугодие» и своего почтового адреса. Отправка журнала – заказной бандеролью.

ПРЕДЫДУЩИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛОВ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ТОЛЬКО ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМУ СОГЛАСОВАНИЮ С РЕДАКЦИЕЙ

Реквизиты для почтового перевода:

129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу

Для справки: стоимость одного номера за 2000 – 1-ю пол. 2003 гг. – **115 руб.** (с пересылкой по России). После согласования заказа и перевода денег необходимо сообщить в поле «Для письма» нужные номера, их количество и свой почтовый адрес, или послать эту информацию на электронный адрес.

Subscription for EU:

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

В розницу старые и новые номера журнала можно приобрести:

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

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

Санкт-Петербург: Клуб коллекционеров – ул. Римского-Корсакова, д. 53, вход со двора.

Масштабные модели – еженедельно по четвергам с 16.00 до 18.00. Ченский
Александр Иванович (тел. в указанное время – (812) 114-33-41).

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

Воронеж: магазин «Моделист-конструктор» – ул. Комиссаржевской, д. 7, кинотеатр
«Юность» (вход справа)

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

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

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

Интернет-магазин www.ritmonexx.ru

УКРАИНА: 69006, г. Запорожье, Северное шоссе, д. 5, кв. 1. Никифоров В. (тел. 12-08-96),
г. Полтава, тел. 2-46-59, Лаптев Олег

Дорогие друзья и коллеги!

*31 августа заканчивается подписка
на второе полугодие 2007 года. Подписка
осуществляется только через редакцию.*

*Редакция может гарантировать по-
лучение журнала только его подписчикам.*

*Стоимость подписки составляет 345
руб. за полугодие с пересылкой по России.*

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

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

*Надеемся, что Вы останетесь с
нами.*

*На первой странице обложки –
модель автомобиля Яковлева и Фрезе,
выполненная в масштабе 1:10 Вадимом
Нечаевым.*

HENSCHEL 33 – ИСТОРИЯ «ЛОМОВОЙ ЛОШАДИ» ВЕРМАХТА



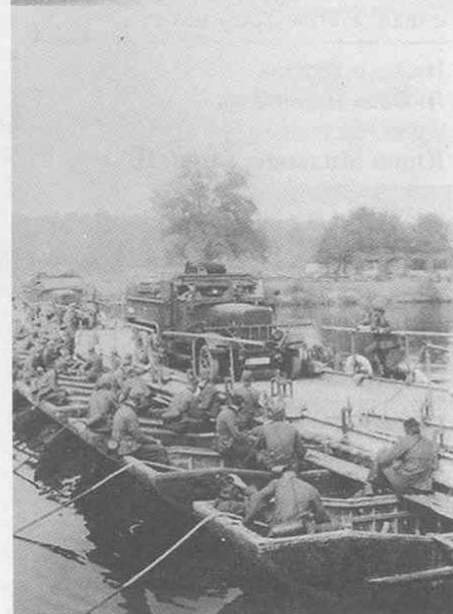
Люциус СУСЛАВИЧЮС
г. Вильнюс (Литва)
Фото из архива автора

В наши дни из издания в издание кочуют рассказы о начале Второй мировой, о сверхмоторизованной немецкой армии — вермахте, имевшей десятки, если не сотни тысяч автомобилей-вездеходов, и за счёт мобильности сумевшей добиться огромных успехов. Согласен — вермахт действительно был по тем временам высокоподвижной армией, располагавшей наряду с огромным числом лошадей также и большим количеством автотранспорта. Только вот специальных армейских автомобилей на её вооружении было куда меньше, чем представляется, особенно если сравнить автомобильный парк вермах-

та с таковым у союзников.

Для того чтобы понять, как происходила моторизация немецкой армии, следует вернуться в третье десятилетие XX в. Тогда к середине двадцатых годов англичане разработали и запустили в серийное производство стандартные 1,5- и 3-тонные трёхосные армейские автомобили типа 6х4. Отличительной особенностью этой, названной «WD», конструкции была задняя подвеска балансирного типа с двумя (верхней и нижней) продольными рессорами на каждой стороне. Их концы соединялись с картерами мостов. Благодаря тому, что рессоры крепили к раме центральной частью при помощи шаровых опор, они допускали значительный взаимный перекос мостов. Для передачи толкающих усилий с мостов на раму были применены реактивные штанги, что разгрузило рессоры. Приняв за образец английскую модель — иного, более подходящего прототипа в то время попросту не было, первой за создание трёхосного автомобиля для немецкого рейхсвера, примерно соответствующего английскому типу «WD», взялась старейшая автомобильная фирма «Daimler Benz». Первый образец G1, испытанный в 1926 г., оказался неудовлетворительным, как и аналогичная разработка фирмы «Horch». Но уже следующий образец — G3 был одобрен заказчиком, принят на вооружение и после некоторых доработок как G3A поставлен на конвейер. Этот 1,5-тонный грузовик универсального назначения выпускался с 1929 по 1935 г. и использовался в первые годы II мировой войны. Точно такие же грузовики, но с собственными агрегатами, в этот же период выпускали фирмы «Buessing-NAG» и «Magirus». Общий выпуск этих «полупорок» составил менее 5,5 тыс. шт. В более тяжёлом классе — грузоподъёмность 3 т — автомобили типа «WD» создали фирмы «Buessing NAG» (3GL6), «Krupp» (L3H136), «Daimler Benz» (LG 3000), но эти армейские трёхтонки выпускались небольшими сериями. Наибольший успех на этот раз выпал на долю фирмы «Henschel». Разработанная в Касселе модель 33D1 (6х4) выпускалась с 1933 по 1942 г.; всего здесь было построено 22000 шт. Так как этот грузовик был принят как стандартный, он изготовлялся и фирмой «Magirus» с дизельным двигателем Deutz как 33G1 (построено 3800 шт.). Они считались надёжными и конструктивно хорошо выполненными автомобилями. Но во время войны на восточном фронте сразу же оказалось, что проходимость их оставляет желать лучшего, т.к. в русской грязи при не ведущем переднем мосту сопротивление движению задних сдвоенных колёс оказывалось столь большим, что грузовики безнадежно застревали. А на такие дорожные условия создатели этих автомобилей явно не рассчитывали.

История модели «33» началась в 1928 г., когда новый главный конструктор «Henschel» оберинженер Пауль Филер (Paul Filehr, 1884—1964) разработал первый трёхосный грузовик с ходовой частью типа «WD» и скопированной у английских грузовиков трансмиссией с главными червячными передачами задних ведущих мостов. Получивший индекс 33V1 автомобиль предлагался с карбюраторными 4-х и 6-тицилиндровыми двигателями (63, 85 или 100 л.с.). По заказу можно было установить 60-сильный дизель «Deutz». В последующие несколько лет эта конструкция неоднократно совершенствовалась.





В 1931 г. её окончательно стандартизировали и приняли к серийному производству как армейский тип 33D1 с открытой трёхместной кабиной и приспособленным для транспортировки войсковых грузов деревянным кузовом с тентом. Основная часть грузовиков выпускалась с карбюраторным 6-цилиндровым верхнеклапанным мотором рабочим объёмом 10,9 л и мощностью 100 л.с. при 1600 об/мин, но позднее, в 1937 г., параллельно началось производство и дизельной модификации 33G1 с новым (тоже 100-сильным) дизелем «Henschel» рабочим объёмом 9,1 л. Фирма «Магирус», подключившаяся к выпуску грузовика, ставила на стандартное шасси другие двигатели — 6-цилиндровые дизели Deutz F6M516H мощностью 100 л.с./1500 об/мин (была небольшая серия и с дизелем F6M516 в 125 «лоша-

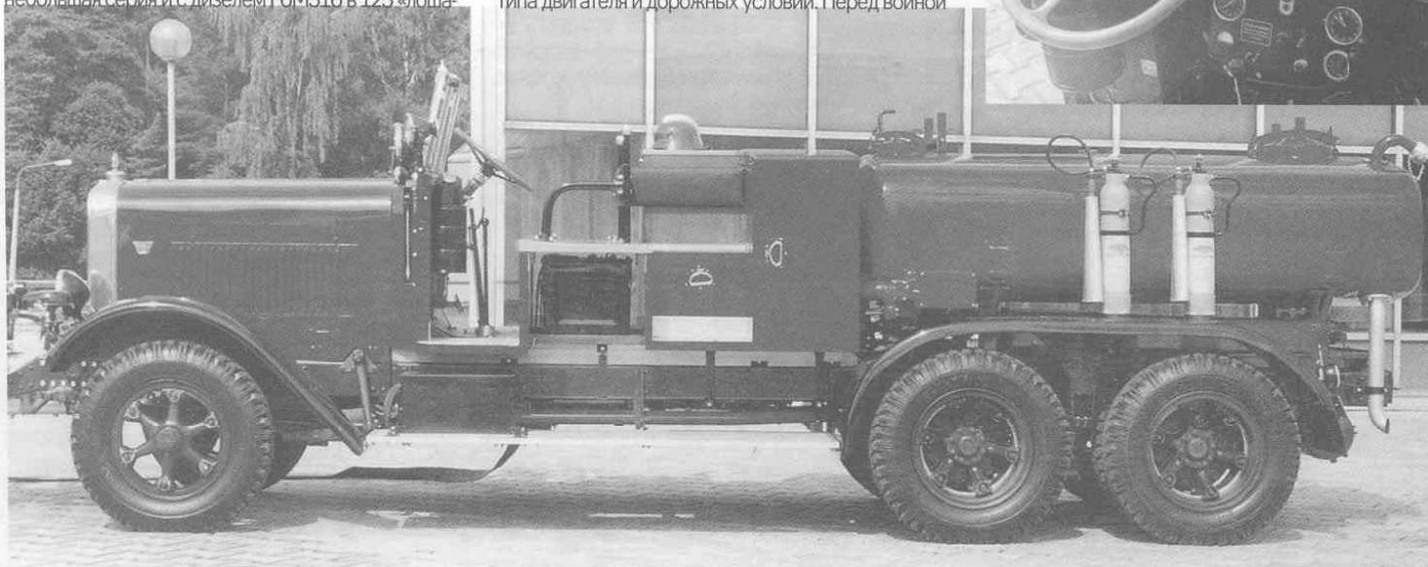
дей» при 2000 об/мин). Дизель Henschel работал по системе Lanova, изобретённой немецким инженером Фрицем Лангом ещё в начале 1920-х гг. Сцепление — сухое многодисковое, коробка передач — 4-ступенчатая с дополнительной понижающей передачей для бездорожья (11,66). При оценке ходовых качеств следует учитывать, что эти автомобили разрабатывались в конце двадцатых годов, поэтому конструкция соответствовала принципам тех лет — лонжеронная рама, неразрезные мосты, передняя подвеска на двух полуэллиптических рессорах, задняя подвеска типа WD. Тормоза — фирмы «Кноп» с пневмоприводом, причём только на задние колёса, т.к. считалось, что этого достаточно при максимальных скоростях порядка 50 км/час — ведь при разработке занавешниками заранее задавалось условие, что «хеншелям» придётся двигаться в войсковых колоннах совместно с гужевым транспортом. Колёса имели узковатые для армейского грузовика шины 7,25-20. За то для облегчения их замены Henschel 33 имел бездисковые колёса типа Tiflex. Две запаски крепились сзади под кузовом. Так как автомобиль предназначался для использования в сложных дорожных условиях, конструкторы для самовытаскивания оборудовали его установленной под кузовом лебёдкой. Барабан лебёдки выходил слева за кабиной. На барабан можно было намотать трос длиной 50 м. Трос, закреплённый на барабане, пропускали через отверстие в левом крыле и приваренную к концу левого лонжерона скобу, якорем закрепляли за дерево или столб. Водитель включал в раздаточной коробке привод лебёдки, и грузовик медленно начинал выбираться из грязи.

Очень массивный (собственный вес 6,1 т бензинового и 6,45 т дизельного вариантов) грузовик был рассчитан для транспортировки 3,5 т груза по дороге и около 3 т по бездорожью. Размеры при снятом тенте — 7050x2500x2500 мм, база — 3750+1100 мм. По принятому в вермахте порядку дуги для тента в снятом положении закреплялись над торпедо водительской кабины перед ветровым стеклом и подножках. На бортах в специальных держателях возили гусеничные цепи типа Overoll, надеваемые на колёса задней тележки для повышения проходимости при движении по бездорожью. Словом, грузовик со всех сторон был обвешан разными дополнительными приспособлениями как солдат снаряжением. Грузовик вначале предназначался для использования в артиллерийских частях как тягач лёгкой и средней артиллерии, но позднее по мере насыщения вермахта полугусеничными тягачами, «хеншелям» передавались в инженерные и просто пехотные части, где широко использовались для транспортировки самых разных грузов. Часть шасси оснащалась разными специальными кузовами, в том числе и закрытыми деревянными фургонами для радиостанций. Грузовики с баком ёмкостью 114 л имели запас хода 190—380 км в зависимости от типа двигателя и дорожных условий. Перед войной



«хеншелям» экспортировались в ряд стран, в том числе в Латвию. В составе 24-го стрелкового корпуса Красной армии латышские артиллерийские части, имевшие на вооружении тягачи Henschel 33, сражались с немцами в первые месяцы войны, причём известно, что под Вязьмой латышский зенитный дивизион вырвался из окружения именно благодаря этим грузовикам. В сумерках немцы не разобрались, что за часть проезжает мимо них на «хеншелях», что позволило дивизиону в последний момент выскользнуть из кольца окружения.

В 1942 г. немецкая промышленность стала всё острее чувствовать недостаток сырья. Пришлось





сокращать выпуск цельнометаллических кабин, лёгкие полутонотонные модели стали выпускаться только с односкатной ошиновкой на задних колёсах. Из производственных программ автозаводов убрали не оправдавшие себя в условиях Восточного фронта модели, тогда же практически все специальные конструкции довоенной разработки были заменены более простыми в изготовлении гражданскими моделями, соответственно перестали выпускаться и весьма металлоёмкие ветераны Henschel 33. Тем не менее, до самого конца военных действий «хеншели» продолжали использоваться в войсках, в том числе трофейные в Советской армии. Даже на снимках августа 1945 г., сделанных военными корреспондентами в Маньчжурии, порой можно разглядеть среди «студеров» и «полуторок» угловатый силуэт немецкой трёхоски. Следует отметить, что грузовики типа WD оказались сделанными очень качественно, и, несмотря на недостаточную проходимость, тихоходность, большой расход топлива, отличались завидной надёжностью и высоко ценились в вермахте.

Пожалуй, наиболее интересным специальным автомобилем на шасси Henschel 33 стал аэродромный пожарный автомобиль Flugplatztankspritze TS 2,5. С 1937 г. его выпускала сначала фирма «Metz», позднее к выпуску TS 2,5 подключилась и фирма «Magirus». Всего до конца 1942 г. было изготовлено порядка 730 пожарных автомобилей для ВВС Германии. Flugplatztankspritze TS 2,5 можно считать одним из первых изготовленных крупной серией специальных аэродромных пожарных автомобилей в мире. Он, кроме бака для воды, был оборудован ёмкостью для пенообразователя, имел углекислотные огнетушители и закреплённые на передних крыльях направленные вперед лафетные стволы для тушения огня на расстоянии. В названии Flugplatztankspritze TS 2,5 закодирована ёмкость его бака для воды — 2500 л. Словом, достаточно современный автомобиль, жаль, слишком тихоходный. Они использовались во всех стационарных и полевых аэродромах до конца Второй мировой. И именно пожарные «хеншели 33» в небольшом количестве сохранились до наших дней, тогда как о существующих на сегодня грузовиках этого типа слышать как-то не приходилось. Один такой пожарный автомобиль недавно был восстановлен в Латвии мастерами-реставраторами Рижского музея моторов.

Как уже говорилось, многие десятки TS 2,5 ис-

пользовались на аэродромах на Восточном фронте и при отступлении вермахта из-за поломки или просто недостатка горючего доставались противнику. Можно предположить, что рижский экземпляр мог быть обнаружен летом 1945 г. на одном из полевых аэродромов так называемого «Нурляндского котла», где до самого конца войны оборонялись окружённые части 18-й армии вермахта. В декабре 1945 г. он уже числится в Рижской пожарной части, ему присваивают номер «ЛЦ 07-74». Рижские пожарные в своем гараже, что был на улице Твайкос 7, модернизируют трофей — устанавливают самодельную многоместную деревянную кабину для расчёта — зимы в Латвии достаточно холодные. С 1947 по 1965 г. «хеншель» ездит с новым госномером «ЛО 64-29», а после передачи в пожарную часть города Талси ещё раз его поменял — теперь на нём стоят чёрные «55-01 ЛАЖ». Однако время делает своё — автомобиль списывают, и он опять возвращается в Ригу, на этот раз в киностудию, где используется в качестве реквизита при съёмках.

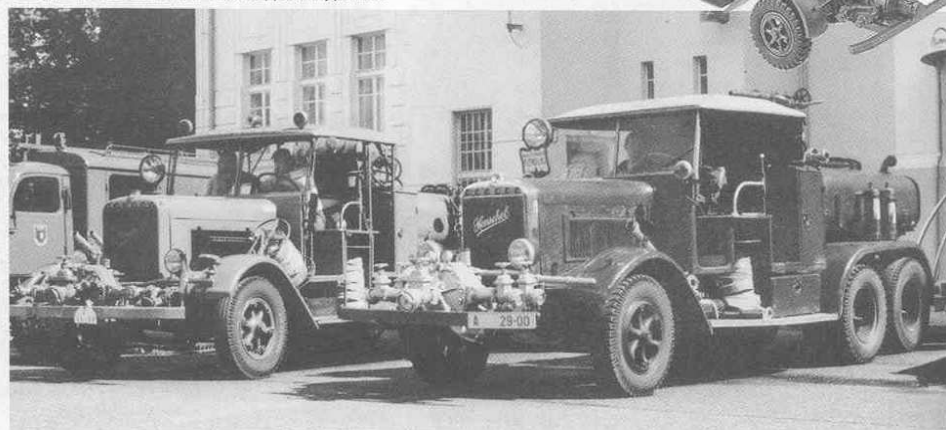
В конце 70-х гг. прошлого века пришедший в негодность старый пожарный автомобиль стараниями членов клуба ААК поступает в клубную базу старинной автотехники Бебербеки под Ригой, а потом, после 1990 г., попадает к частному владельцу. В 2001 г. к нему прицениваются эстонцы с острова Саремаа, и работникам Рижского музея буквально в последний день перед продажей старого Henschel в Эстонию ценой огромных усилий удаётся убедить одного жителя Риги не пожалеть денег для того, чтобы редкий автомобиль все же остался в Латвии. Затем последовали два года реставрации раритета, которая началась, как и полагается, с поисков технической документации.

Несмотря на солидный возраст, основные агрегаты TS 2,5 сохранились весьма неплохо, и какого-то особого ремонта не требовалось. Кстати, так обычно и бывает с пожарными автомобилями — ездят они сравнительно немного, присматривают за ними хорошо, да и хранят обычно в закрытых помещениях. Больше всего забот доставили реставраторам утерянные за долгие годы мелкие детали оборудования, без которых воссоздать полностью аутентичный автомобиль трудно. Пришлось заново делать новый оправленный деревом руль, деревянный интерьер водительской кабины, различные ручки и рычажки, ящики для аккумуляторов, ресиверы тормозной системы, баллоны для углекислоты. Два раза рижане ездили в Германию, чтобы детально, до мелочей осмотреть и обмерить сохранившийся там аналогичный пожарный автомобиль, на ярмарках автоветеранов искали отсутствующие оригинальные приборы и светотехнику. Так что после реставрации автомобиль снова стал таким, каким был выпущен из завода. В одном лишь реставраторы погрешили против истины — они окрасили машину в ярко красный цвет, в то время как первоначально «хеншель» был окрашен в защитный. Но может так и лучше — ведь из других четырёх сохранившихся TS 2,5 три тоже красные и лишь один зелёный.

Производители масштабных моделей до пос-



ледного времени как-то не уделяли внимания автомобилям Henschel 33. Вот Opel Blitz — это да, его модели наперегонки производят многие фирмы в самых разных масштабах. Только недавно австрийская фирма «Modelleisenbahn GmbH» из г. Галлейн, преемница известной модельной фирмы «ROCO» (и её модельных пресформ), представила на суд коллекционеров модель Flugplatztankspritze TS 2,5 в своей серии моделей автомобильной и танковой техники, известной как «MiniTanks». Вначале модель в масштабе 1:87 шла в серой войсковой окраске, а под конец 2006 г. её выпустили и в зелёной окраске довоенной немецкой «Feuerloschpolizei», да ещё и с таким же зелёным одноосным прицепом. И уж после этого появилась модель базового варианта — вермахтовского грузовика Henschel 33D1 стоимостью 14,40 евро.



«ДЕЛЬФИНЫ» ИЗ ЧЕРНИГОВА



Александр ГОВОРУХА,
Фото автора и из архива автора
г. Николаев, Украина



Самосвал на шасси ГАЗ-3302



всего 1,5 м³. На заводе надеялись, что такой самосвал заинтересует фермерские хозяйства, но надежды не оправдались. В результате машина так и не была запущена в производство.

Неудачная попытка заставила предприятие отказаться от новых разработок. Несколько лет завод продолжал производство запчастей, а также крупноузловую сборку «Соболей», «Волг» и грузовиков ГАЗ-3307 из комплектующих, поставляемых Горьковским автозаводом.

Чернигов вновь становится одним из автомобильных городов Украины. Казалось, что свёртывание производства автобусов и других спецавтомобилей на ЧЗСА навсегда поставит крест на их производстве в этом старинном городе, но предвекать падение производства автомобилей оказалось преждевременным. В городе появился новый автозавод, продукция которого пользуется огромным спросом во всей Украине. Спроектированный более трёх лет назад автобус ЧАЗ-2215 завоёвывает с каждым годом всё больше и больше населённых пунктов в Украине.

Но деятельность Черниговского автомобильного завода начиналась вовсе не с автобусов. Предприятие образовалось путём слияния нескольких заводов, имеющих непосредственное отношение к автомобилям. Изначально здесь находился завод карданных валов, который ещё в советское время был самым крупным предприятием-смежником Горьковского автозавода. Последствия развала огромной страны сказались и на нём – он превратился в завод автозапчастей. Тогда же была предпринята и первая попытка создать собственный автомобиль. Если быть более точным, то в 2000 г. появился самосвал на шасси «ГАЗели». Кузов и элементы его опрокидывания были разработаны и изготовлены в Чернигове. Объём кузова составлял

оставляемых Горьковским автозаводом. Наступил 2003 г. Вот тогда, в самом конце лета, и появилось новое предприятие – ЗАО «Черниговский автозавод», которое стало вносить свою лепту в развитии автомобильной промышленности Украины. «Черниговский автозавод» создан объединением ОАО «Черниговавтодеталь» и ЗАО «Бориспольский автозавод», входит в корпорацию «Эталон-Авто», которая имеет аналогичное предприятие и во Львове. К моменту создания завода из-за изменившейся политики ГАЗа сборка автомобилей была свёрнута, а производственные цеха пустовали. Пока новый автозавод находится на территории ОАО «Черниговавтодеталь», но есть все предпосылки для этого. Ровно месяц понадобилось молодому предприятию для того, чтобы «разморозить» производственные помещения, установить



Микроавтобус БА3-2215 «Дельфин»





Микроавтобус BA3-2215 «Дельфин» «Следственно-оперативная группа УМВД»



оборудование и собрать первый небольшой коллектив работников.

19 сентября 2003 г. с конвейера Черниговского предприятия сошёл первый автобус под маркой BA3-2215 (кон-

структорское название «Дельфин»). За рулём автобуса сидел глава Черниговской облгосадминистрации Валентин Мельничук. На торжественном мероприятии присутствовали первые лица города и области. Многие не верили, что можно начать всё с нуля. Но производство новых автобусов в Чернигове стало значительным шагом в развитии местной автомобилестроительной отрасли. «А ведь мы не только выпускаем новые автобусы, мы обеспечиваем население рабочими местами. В наших дальнейших планах – расширение производства», – сказал директор предприятия Виктор Грешников на презентации новых автобусов. По словам директора, первые 10 автобусов обязательно останутся в Чернигове. Так оно и получилось. Жители города первыми ощутили преимущество новых автобусов по сравнению с низкими «ГАЗелями». «Дельфин» стал национальным проектом, т.к. автобус был разработан конструкторами Бориспольского научно-технического центра, а выпускать его начали в Чернигове.

Самый первый автобус вышедший из заводских ворот был ярко-жёлтым, его украшала символика Чернигова – Екатерининская церковь, пушки, «волны» реки Десны. «Дельфин» рассчитан на 15 человек и полностью отвечает нормам безопасной перевозки пассажиров. Он широко используется в качестве маршрутного такси в городах Украины и странах СНГ.

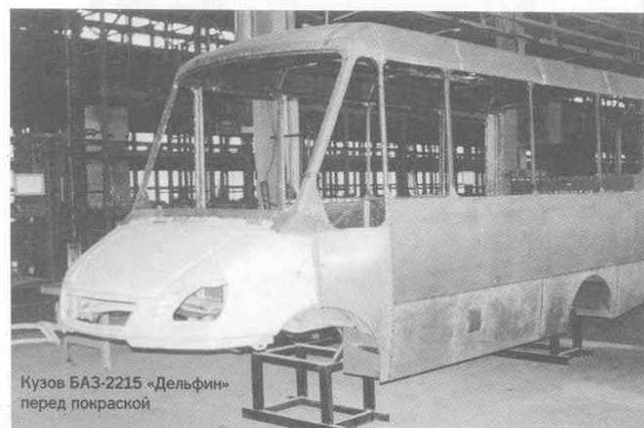
Специалисты Бориспольского автозавода передали в Чернигов всю производственную оснастку на производство автобусов модельного ряда BA3-2215. Первоначально на Черниговском автозаводе работало два цеха: кузовной и сборочный. В кузовном цехе из металлических трубок прямоугольного сечения изготавливается каркас кузова автобуса, затем его снаружи обшивают метал-



Микроавтобус BA3-3215 «Дельфин-Макси». 2004



лическими листами и заделывают стыки. Из цеха на специальных тележках кузов отправляется на временный малярный участок. После окраски кузова отправляются



Кузов BA3-2215 «Дельфин» перед покраской



Микроавтобус BA3-2215 «Дельфин» на сборочном конвейере



Микроавтобус BA3-3215 «Дельфин-Макси». 2005



Микроавтобус БА3-3215 «Дельфин Махі» 2005



Салон микроавтобуса БА3-3215 «Дельфин Махі» 2005



Место водителя микроавтобуса БА3-3215 «Дельфин Махі» 2005



Модель микроавтобуса БА3-2215 «Дельфин»



в сборочный цех и выстраиваются на основном конвейере.

Через год было закончено строительство малярного цеха, для которого закупили дорогостоящее иностранное оборудование. Позднее на автозаводе стали проводить работы по усовершенствованию «дельфина».

На предприятии не хотели зависеть от комплектующих, поставляемых Горьковским автозаводом. Были приложены усилия на создание новой передней части, комплектации будущих автобусов двигателями различных производителей, в том числе и новым дизелем ЗМЗ. Одновременно проводились переговоры с ОАО «Черниговавтodelь» о передаче недостроенных цехов, находящихся неподалеку от основных производственных помещений автозавода. Планировалось, что в недалеком времени Чернигов станет родиной не только для «дельфинов», но и для многофункционального автомобильчика БА3-3340 «Терен». Но проект «украинского» «мультикара» пока «завис в воздухе» из-за его неустойчивости.

Первые автобусы «Дельфин» были представлены широкой общественности на центральной площади в Чернигове на праздновании дня города. Машины были высоко оценены специалистами, в результате чего был заключен контракт на приобретение десяти «дельфинов» фирмой, занимающейся перевозкой пассажиров в Чернигове. После выставки два автобуса были направлены во Львов на получение сертификации на предприятии «Укравтобуспром». Сейчас на стапелях Черниговского автозавода закладываются каркасы будущих машин, проводятся мероприятия по повышению квалификации рабочих, осваиваются новые приемы сборки. Новое предприятие получило свою эмб-

лему, на которой явно просматриваются корни Бориспольского автозавода.

Автобус уже успешно демонстрировался на международных выставках в Москве и в Киеве, где его главный конструктор Станислав Войтков был награжден дипломом первой ступени. По сравнению с опытным вариантом серийный автобус «Дельфин» несколько преобразился. Он получил передок с каплевидными фарами, подобно тем, которые устанавливаются на обновленные модели «ГАЗелей». Двигатель и ходовая часть на «Дельфине» так же российские.

Предполагалось, что в Украине «Дельфин» будет способствовать и успешной реализации национальной программы «Школьный автобус». В 2004 г. была даже создана подобная модификация автобуса. К сожалению, этот проект пока так и не реализован.

Весна 2004 г была полна неожиданностей. Черниговский автозавод, который входит в корпорацию «Эталон» удивил многих. На предприятии решили увеличить вместимость автобусов, без создания принципиально новой модели на более мощном шасси. Для этого решили использовать по максимуму уже имеющееся. В Европе подобные машины достаточно редки, в основном они используются для обслуживания клиентов дорогих гостиниц и развлекательных центров. В мае 2004 г. впервые был представлен трёхосный(!) автобус малого класса БА3-3215, получивший имя «Дельфин махі». Название этой машины было частично позаимствовано у получившей распространение в Украине двухосной модели. По сути, этот автобус представляет переработанное шасси «ГАЗели» и позволяет перевозить не только сидячих, но и стоячих пассажиров. Складные пассажирские двери, расположенные в передней и задней частях салона имеют вакуумный привод открывания. Кузов городского БА3-3215 по сравнению с моделью БА3-2215 был увеличен на один оконный проём и установлен на раме. Вместимость нового автобуса составила 32 чел. Автобус оснащался 102 сильным дизельным двигателем Андория 4СТi90 1BE с промежуточным охлаждением всасыва-

емого воздуха. Задняя подвеска автобуса зависимая, рессорная с телескопическими амортизаторами двухстороннего действия. «Дельфин тахі» способен разогнаться до 85 км/ч, расходуя при этом до 15 л топлива в городском режиме.

Работы по использованию «Дельфинов» в других сферах деятельности дали некоторые результаты. Черниговским автозаводом на базе «Дельфина» был разработан служебный автомобиль МВД. Машина состоит из нескольких функциональных отделений: в корме размещается небольшая камера для двух заключённых и место охранника, куда вход осуществляется через отдельную боковую дверь. В основном салоне размещено 6 мест и рабочий стол. В отличие от автобуса этот спецавтомобиль имеет заглушенные окна в задней части кузова, а так же на его крыше размещена площадка – партикабль, на которую ведёт небольшая лесенка установленная на корме кузова.

Поисковые разработки по созданию надежного трёхосного автобуса в Чернигове продолжались. В 2005 г. «Черниговским

автозаводом» была частично модернизирована их первая трёхосная модель. Автобус не поменял название, но получил целый ряд изменений затронувших в основном конструкцию салона. В частности машина получила новое назначение. Обновленный «Дельфин тахі» был предназначен для пригородных поездок, и в связи с этим немного изменилась планировка салона, увеличилось количество мест для сидения. Задняя боковая дверь стала одностворчатой, распашной и теперь служит аварийным выходом.

Работа, начатая ещё два года назад, наконец-то была воплощена в металле в этом году. «Черниговский автозавод» выпустил новую модель, не зависящую от поставок шасси Горьковским автозаводом. Новый автобус не имеет ничего общего ни с одним из грузовиков. Кузов автобуса создан в научно-исследовательском институте автомобилестроения «Эталон», входящим в состав корпорации. Основные агрегаты автобуса ЧАЗ-А074 – китайские. Дизельный двигатель соответствует нормам ЕВРО-2 и имеет мощность 119 л.с.



Автобус имеет вагонную компоновку с двигателем в передней части и вмещает 41 пассажира. Сейчас автобус проходит испытания, а на предприятии ведутся поиски имени своему детищу. На Черниговском автозаводе предрекают этой модели большое будущее, так как именно новый автобус в скором времени должен сменить «Дельфин». А нам остается ждать появления нового автобуса на городских маршрутах.



Автобус ЧАЗ-А074



ФОТО НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ



Автомобили 1983 года – Audi 100 (C3), Ford Sierra и Volvo 760



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



Audi 100

В европейском конкурсе «Автомобиль 1983 года» первое место с 410 баллами заняла немецкая Audi 100 третьего поколения (C3).

В 1964 г. на Франкфуртском автосалоне концерном Volkswagen Audi (V.A.G) была представлена оригинальная Audi 1700 (четырёхдверный седан с высокоэкономичным двигателем Daimler Benz со степенью сжатия 11,2 и мощностью 72 л.с.). После 1965 г. семейство моделей Audi начало расширяться — появились серии «L», «60», «75», «Super 90». В конце 1968 г. появился вариант с двигателем мощностью 80 л.с. — модель «100» (C1 — 1968–76, C2 — 1976–82).

Audi 100 третьего поколения с новым аэродинамическим кузовом (C3, 44-й кузов, модель 1-й группы среднего класса, в России получила прозвище «селёдка») выпускалась с осени 1982 г. по 1991 г. Audi 100 (C3) комплектовалась двигателем с системой впрыска топлива Bosch Jetronic с электронным управлением и эконометром. На автомобиле за весь срок эксплуатации не нужно было заменять масло в коробке передач, а клапанный механизм двигателя регулировался не чаще, чем через 30 тыс. км пробега. С целью уменьшения лобового сопротивления у Audi 100 (с 0,42 у автомобиля второго поколения до 0,3) боковые стёкла установлены заподлицо с дверными панелями. Улучшил обтекаемость и отказ от водосточных желобов над дверьми.

Автомобиль был снабжён лёгкими не подверженными коррозии пластиковыми бамперами. С середины 1985 г. кузова Audi 100 стали полностью цинковать. Была выпущена и полноприводная модификация — Audi 100/200 Quattro, оснащённая трансмиссией с ручными блокировками центрального и заднего дифференциалов. Задняя подвеска Audi 100 Quattro была независимой на диагональных рычагах. Audi 200 также получила полный привод. Audi 100 и 200 Quattro выпускались с кузовом универсал. Audi 100 стал первым в мире автомобилем, оснащённым 5-цилиндровым турбодизелем мощностью 120 л.с.

В 1988 г. произошёл рестайлинг модели, и в России она получила название «переходная». В июне 1991 г. в Москве появилась даже «милицийская» Audi 100 с символикой СССР.

В конце 1990 г. была представлена Audi 100 четвёртого поколения (C4, кузов 4A, 45-й кузов).
Масштабные модели Audi 100:
Audi 100 (C4) 1991 Schabak 1052
Audi 100 1969 beige Minichamps 430019107
Audi 100 1969 blue met Minichamps 430019104
Audi 100 1969 orange Minichamps 430019105
Audi 100 1969 red Minichamps 430019106
Audi 100 1969 Minichamps 430019101

Audi 100 (C4) 1991 Schabak 1052



Audi 100 1969 silver met Minichamps 430019102

Audi 100 1970 red Minichamps 430019100
Audi 100 1979 silver Minichamps 400015100



Audi 100 Avant Schabak



Audi 100 1990 blue metallic Minichamps 400015200



Audi 100 1969 Minichamps



Audi 100 (C4) Avant 1990 black Schabak 1055



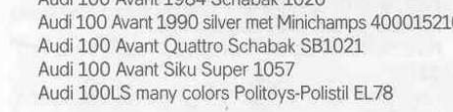
Audi 100 1969 red Minichamps 430019106



Audi 100 Avant 1979 green met Minichamps 400015110



Audi 100S coupe 1969 Minichamps



Audi 100 Avant 1984 Schabak 1020

Audi 100 Avant 1990 silver met Minichamps 400015210

Audi 100 Avant Quattro Schabak SB1021

Audi 100 Avant Siku Super 1057

Audi 100LS many colors Politoys-Polistil EL78



Audi 100LS sedan 1970 Bavarian Polizei Ingolstadt Minichamps 430019195



Audi 100LS sedan 1970 Bavarian Polizei Ingolstadt Minichamps 430019195

Audi 100S Coupe 1969 gold Minichamps 430019126

Audi 100S Coupe 1969 green Minichamps 430019124

Audi 100S Coupe 1969 Minichamps 430019121

Audi 100S coupe 1969 red Minichamps 430019122

Audi 100S coupe 1969 yellow Minichamps 130019125

Audi 100S Coupe 1970 blue met Minichamps 430019120

Ford Sierra

Второе место в европейском конкурсе «Автомобиль 1983 года» с 386 баллами занял элегантный европейский Ford Sierra классической компоновки (легковой автомобиль 3-й группы малого класса по российской классификации). С осени 1982 г. эта модель с пластмассовыми бамперами, как и Ford Escort и Ford Orion выпускали фордовские заводы в Англии, Бельгии и ФРГ.

Ford Sierra XR 4i (Coupe и Turnier Kombi) выпускались в Испании. Отличительная особенность этой спортивной модели — наличие двойного заднего спойлера у купе.

С середины 1985 г. выпускается Ford Sierra 4x4 (легковой автомобиль второй группы среднего класса по российской классификации) с постоянным приводом на все колёса — явный конкурент Volkswagen Passat Variant Syncro. Межосевой дифференциал распределял тяговое усилие между передними и задними колёсами в соотношении 1:2.

А вот как одной фразой охарактеризовал Ford Sierra RS Cosworth английский автомобильный журнал Autocar and Motor: «Подлинный суперавтомобиль за полцены».

Масштабные модели Ford Sierra:
Ford Sierra #12 Tour De Corse 1988 Sainz CB COM CBCK579



Ford Sierra Sapphire

GLS radiant red

Vanguards 09900

Ford Sierra #18 Garrigues 1988 Rigollet CB COM CBCK884

Ford Sierra "Vin Macon" Beguin 1990 Jemmy JE0090

Ford Sierra 1987 Schabak 1080

Ford Sierra 24h Spa 1989 "Bastos" Starter KITs ST0499

Ford Sierra 4x4 #16 Tour de Corse 1991 Tamoil Starter KITs ST0670

Ford Sierra 4x4 Bastos Boucles de Spa 1991 Starter KITs ST0660

Ford Sierra 4X4 Campionato Mondiale 1992 "Mobil 1" GF Cunico Meri KITs MK206

Ford Sierra 4X4 Campionato Mondiale 1992 "Mobil 1"

Ford Sierra RS500 #6 Bathurst 1987
"Texaco" Soper/Dieudonne
Minichamps 430878006



Meri KITS MK210

- Ford Sierra 4x4 Cosworth 1990 Alezan KITS AL0120
- Ford Sierra 4x4 Cosworth 4-door Jemppy 177
- Ford Sierra 4x4 Cosworth bordeaux met Vanguard's VA10000
- Ford Sierra 4x4 Gr.A Q8 Rally Monte Carlo 1991 Rosso & Fly RF4320
- Ford Sierra 4x4 Gr.N Canaris 1991 Rosso & Fly RF4322
- Ford Sierra 4x4 Gr.N Elba 1991 Bentivogli Tron KITS TR0066
- Ford Sierra 4x4 Q8 Noberasco Rally San Remo 1991 Microstyle by Mery KIT MSK004
- Ford Sierra 4x4 Q8 Rally Monte Carlo 1991 FDelecour Microstyle by Mery KIT MSK003
- Ford Sierra 4x4 Race Line Rally Del Carnevale 1992 P.Andreucci Microstyle by Mery KIT MSK051
- Ford Sierra 4x4 Rally du Var 1992 Rallyman Starter KITS ST0882
- Ford Sierra 4x4 Rally Monte Carlo 1992 Carglass/Autoglass Starter KITS ST0752
- Ford Sierra 4x4 Rally RAC 1990 "Texaco" Starter KITS ST0621
- Ford Sierra 4x4 Rally RAC 1990 Fina Starter KITS ST0650
- Ford Sierra 4x4 Tour de Corse 1991 "Tamoil" Vitesse V10715
- Ford Sierra 4x4 Tour de Corse/Spa 1991 Bastos Starter KITS ST0680
- Ford Sierra Cosworth #6 500km Estoril "Texaco" Trofeu TRO103
- Ford Sierra Cosworth #6 Ypres 1986 Drogmans Replicars Special TROREP12
- Ford Sierra Cosworth #7 500km Estoril "Texaco" Trofeu TRO104
- Ford Sierra Cosworth "Castrol" GTX3 Trofeu TF0014
- Ford Sierra Cosworth "EMS Express" Trofeu TF0189
- Ford Sierra Cosworth "Fagor" Trofeu TF0191
- Ford Sierra Cosworth "Gianfranco" Trofeu TF0190
- Ford Sierra Cosworth "Panach" Auriol Var 1988 Jemppy JMP187

Ford Sierra RS #25 DTM 1988
Wuerth Minichamps 430888025



- Ford Sierra Cosworth "Promogruppo" Trofeu TF0192
- Ford Sierra Cosworth 2-door Jemppy 173
- Ford Sierra Cosworth 2V Racing 43 - serie S RKS024200
- Ford Sierra Cosworth 2V Racing 43 - serie S RKS145200
- Ford Sierra Cosworth 2V Rally 24h Ypres 1986 "Texaco" Racing KIT RK269
- Ford Sierra Cosworth 2V Tour de Corse 1987 "Sainz" Sainz 7th ass. Racing 43 RK234
- Ford Sierra Cosworth 2V Tour de Corse 1988 Panach Racing 43 RK232
- Ford Sierra Cosworth 2V Ufficiale Mondiale 1988 Racing 43 RK233

Ford Sierra Cosworth Police Devon & Cornwall Constabulary Vanguard's 10001



Ford Sierra Schabak 1080



- Ford Sierra Cosworth 4-door 1988 Alezan Kits AL0068
- Ford Sierra Cosworth 4-door Jemppy 174
- Ford Sierra Cosworth Auriol 33 Export 1987 CB Com CBCK167
- Ford Sierra Cosworth Beguin Var 1991 1st Jemppy JMP206
- Ford Sierra Cosworth DTM 1988 "Lui" Manuel Reuter Minichamps 430888005

Ford Sierra RS500 #5 DTM German
Touring Car Championship 1988 «Lui»
Manuel Reuter Minichamps
430888005



- Ford Sierra Cosworth DTM 1988 "Speedware" Klaus Ludwig Champion Minichamps 430888018
- Ford Sierra Cosworth Gendarmerie Luxemburg 1978 Replicars Special TROREP09
- Ford Sierra Cosworth Gr.A #18 Ford Italia Conti Models 041
- Ford Sierra Cosworth Gr.A Ford Italia Folco Rosso & Fly RF4316
- Ford Sierra Cosworth Gr.A Jemppy JE0085
- Ford Sierra Cosworth Ireland 1989 McRae Trofeu 118
- Ford Sierra Cosworth Jaquillard Elsass-Vogesen Rally 8 Jemppy JE0100
- Ford Sierra Cosworth Portugal crash 1988 Trofeu 116
- Ford Sierra Cosworth Rally 1988 "Texaco" Trofeu TF0188A
- Ford Sierra Cosworth Tamoil Ciocco 1992 Esaur. Racing KIT R.K.006
- Ford Sierra Cosworth Tour de Corse 1988 Auriol Meri KITS ME0119
- Ford Sierra Cosworth Tour de Corse 1989 Baroni Ford CB Com CBCK564
- Ford Sierra Cosworth Ufficiale Rally Monte Carlo - Portogallo 1992 Biasion Esaur. Racing KIT RK005
- Ford Sierra Cosworth Wurth Wolf-Racing DTM 1989 Starter KITS ST1237
- Ford Sierra DTM 1989 "Sonax" Biela/Schmitt Starter KITS ST1292
- Ford Sierra GLS red black Vanguard's VA09900
- Ford Sierra Gr.A Bburago 4143
- Ford Sierra Gr.A Tour de Corse 1987 Blomquist CB Com CBCK680
- Ford Sierra Polizei Schabak SB1081
- Ford Sierra Q8 Cosworth Noberasco Rally San Remo - Rally Catalonia 1991 Esaur. Racing KIT RK053A
- Ford Sierra Q8 Cosworth Rally Monte Carlo 1991 Esaur. Racing KIT RK053
- Ford Sierra Q8 Cosworth Tour de Corse 1989 Starter KITS ST0480
- Ford Sierra Rally Carpena-Colorado CARDE43013
- Ford Sierra Rally Colorado DEC4313
- Ford Sierra Rally white Bburago 4183
- Ford Sierra RS Cosworth #11 1987 Sainz/Moya IXO RAC110
- Ford Sierra RS DTM 1988 Wuerth Minichamps 430888025
- Ford Sierra RS500 24h SPA Francorchamps Winners 1989 "Percy" Brancatelli/Schneider Minichamps 430898001
- Ford Sierra RS500 Bathurst 1987 "Texaco" Soper/Dieudonne Minichamps 430878006
- Ford Sierra RS500 Cosworth 24h Nurburgring Winner 1987 "Texaco" Niedzwiedz/Klaus Minichamps 430878067
- Ford Sierra RS500 DTM 1988 K.Ludwig Trofeu TROSPE06

- Ford Sierra RS500 DTM 1989 "Sonax" Team Grab F.Biela Minichamps 430898025
- Ford Sierra RS500 DTM 1989 A.Hahne Trofeu TROSPE05
- Ford Sierra RS500 DTM 1989 F.Biela Trofeu TROSPE04
- Ford Sierra RS500 K&R Replicas KR129
- Ford Sierra RS500 Team Grab DTM 1989 „Sonax” F.Biela Minichamps 430898025
- Ford Sierra Sapphire 4x4 Cosworth Corgi Vanguard's VA10009
- Ford Sierra Sapphire 4x4 Cosworth Lombard RAC Rally, Ford Team Publicity Car Corgi Drive Time VA10007
- Ford Sierra Sapphire 4x4 K&R Replicas
- Ford Sierra Sapphire Cosworth Isle of Man Police Corgi Emergency Motors VA10008
- Ford Sierra Sapphire Devon & Cornwall (new tool) Vanguard's LLE VA10001
- Ford Sierra Sapphire GLS black Corgi Vanguard's VA09901
- Ford Sierra Sapphire Northumbria Police K&R Replicas
- Ford Sierra Sapphire Nouveau red (new tool) Vanguard's LLE VA10000
- Ford Sierra Sapphire Race and Rally K&R Replicas
- Ford Sierra Sapphire Rally 1000 Lakes 1990 Airikkala/Wilson K&R Replicas KRRL71
- Ford Sierra Sapphire RS Cosworth 4x4 K&R Replicas
- Ford Sierra TC 4x4 Mille Miglia 1991 Tamoil KIT Tron KITS TRK063
- Ford Sierra TC 4x4 Mille Miglia 1991 Tamoil Tron KITS TR063
- Ford Sierra TC 4x4 Spiliotis 1 CL Gr.N 9 CL M Rally Monte Carlo 1992 KIT Tron KITS TRK077
- Ford Sierra Tour de Corse 1987 Verem 00741

Volvo 760

Третье место в европейском конкурсе «Автомобиль 1983 года» со 157 баллами занял шведский Volvo 760.

Volvo включила в свою программу престижную модель Volvo 760GLE с мотором V6 в 1982 г. По её угловатому кузову можно было определить, что в первую очередь она предназначалась для американского рынка. Volvo 760 и её 4-цилиндровый вариант Volvo 740 в 1990 г. заменили серией 940/960.



А вот как одной фразой охарактеризовал Volvo 760GLE английский автомобильный журнал Autocar and Motor: «Сделан как авианосец и оправдывает себя».

Масштабные модели Volvo 760: Volvo 740 station wagon 1987 color TBA Robeddie Models 034

Volvo 740GL 4-doors 1987 dark grey met Robeddie Models 032

- Volvo 740GLE break AHC 024
- Volvo 760GLE Berline AHC 023
- Volvo 780 coupe Bertone 1986 Esdo ES0044
- Volvo 780GLE coupe AHC 022

Volvo 740GL
Robeddie 032



Volvo 745 station wagon
Robeddie



ЛИАЗ НА КАЛЕНДАРИКАХ

Среди изображений того или иного вида техники немалый интерес представляют карманные календари заводов-изготовителей. Нередко на них стараются запечатлеть этапный для того или иного времени образец техники. Фотографируют обычно специально подготовленный для выставки экспонат, в нестандартной окраске, специальной комплектации и с интересными конструктивными отличиями. Эти же фотографии использовались и в рекламных проспектах завода. В 1970—80 гг. автомобильную технику старались сфотографировать на фоне исторических памятников, позже — на природе, а в последнее время мастерство фотохудожников заменила компьютерная графика.

Для коллекционеров карманных календарей представляет интерес и ряд параметров самого календаря. Среди них такие как: год издания — указан на лицевой или оборотной части, размер в мм, расположение изображения — горизонтальное (—) или вертикальное (|) и материал из которого изготовлен календарь, БЦ — бумага цветная, БЛ — бумага ламинированная, ЛМ — ламинат, ПЛ — пластик.

Так получилось, что со временем у меня подобралась довольно любопытная коллекция карманных календарей Внешнеторгового объединения «Автоэкспорт» и Ликинского автобусного завода. Она далеко не полная, но даже то, что есть, несомненно, заслуживает внимания. Тем более в большинстве случаев автобусы были сфотографированы в знакомых мне, да и не только мне, местах. Думаю, что неравнодушные читатели смогут и дополнить список календариков ЛиАЗа и представить для дальнейших публикаций свои аналогичные подборки других заводов, где так же есть на что посмотреть.



1976 114x74 | ЛМ ЛиАЗ-677 гос. номер «82-01 юбч». Явно выставочный образец с хромированной решёткой, прямоугольными фарами, в нестандартной окраске, да ещё и с трафаретами некоего пригородного маршрута № 15 «Москва—Ликино», в Москве на Новом Арбате. Автоэкспорт.



1977 114x74 | ЛМ ЛиАЗ-677, гос. номер «82-00 юбч». Ещё более интересный экземпляр. Помимо окраски, решётки, фар — это однодверный вариант с односторчатой дверью, над решёткой накладные хромированные буквы «ЛИКИНО», а между трафаретами прожектор, в Москве на Васильевском спуске на фоне Спасской башни. Автоэкспорт.

1978 114x73 | ЛМ ЛиАЗ-677, изображение повторяет календарь 1977 г.



1979 114x73 | ЛМ ЛиАЗ-677М, гос. номер «82-08 юбч». Чёрная накладная пластмассовая решётка, стандартная для того времени окраска, в Москве у Большого Театра. Автоэкспорт.



Владимир БОЧЕНКОВ,
г. Коломна, Московская обл.
1980 110x70 — ЛМ ЛиАЗ-677М, автобус тот же, что и на календаре 1979 г., но сфотографирован с другой стороны, в Москве у Исторического музея. Автоэкспорт.



1981 110x70 — БЦ ЛиАЗ-677, стилизованный рисунок, автобус в стандартной окраске, но с прямоугольными фарами. Заводской календарь.



1982 110x70 — ЛМ ЛиАЗ-677М, автобус тот же, что и на календаре 1979 г., в Москве на Васильевском спуске у Кремлевской стены. Автоэкспорт.

1983—1986 гг. Нет сведений.



1987 100x65 — БЛ ЛиАЗ-5256, гос. номер «35-76 проба». Автобус в нестандартной окраске с надписью слева «ГОД МИРА 86», в Орехово-Зуево у здания городской администрации (тогда ещё Горкома КПСС), на заднем плане корпуса завода «Респиратор» на другом берегу реки Клязьмы. Заводской календарь.



1987 100x65 — БЛ ЛиАЗ-5256, гос. номер

«35-76 проба». Автобус в нестандартной окраске с надписью справа «ЛЕНИНСКИЙ СУББОТНИК 86», в Орехово-Зуево у здания Горкома КПСС. Заводской календарь. 1988–1989 гг. Нет сведений.



1990 101x70 — БЛ ЛиАЗ-5256, автобус в нестандартной окраске, в Москве на Васильевском спуске у Кремлевской стены. Заводской календарь.



1991 101x70 | БЛ ЛиАЗ-5256, автобус тот же, что и на календаре 1990 г., в Москве на Васильевском спуске у Кремлевской стены. Заводской календарь.



1992 101x70 — БЛ ЛиАЗ-5256 во Владимире около Успенского собора XII в. с колокольней начала XIX в. Заводской календарь.



1993 101x70 — ПЛ ЛиАЗ-5256, гос. номер «53-08 М33», в лесу в окрестностях Орехово-Зуево. Заводской календарь.



1993 101x70 | ПЛ ЛиАЗ-5256, гос. номер «53-08 М33», в Москве на Васильевском спуске у Спасской башни Кремля. Заводской календарь.



1994 101x70 — БЛ ЛиАЗ-5256, гос. номер «55-23 МЗГ». Автобус в нестандартной окраске с выступающей вперёд накладкой под лобовыми стёклами, зимой на дороге в сосновом лесу. Заводской календарь.



1995 100x70 — БЛ ЛиАЗ-52565, пригородный, двухдверный автобус в нестандартной окраске на улице в Лихино-Дулево. Заводской календарь.



1996 102x70 — БЛ ЛиАЗ-5256, гос. номер «53-08 М33» в сосновом лесу. Заводской календарь Likino bus plant.



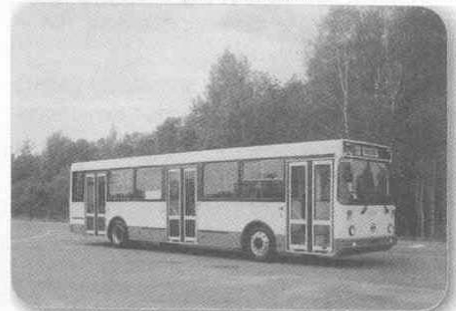
1997 103x73 — БЛ ЛиАЗ-5256. Автобус в нестандартной окраске в лесу в окрестностях Орехово-Зуево. Заводской календарь Likino bus plant.

1997 101x71 — БЦ Изображение то же самое.

1998–1999 гг. Нет сведений.



2000 103x73 — БЛ ЛиАЗ-52565, пригородный, двухдверный автобус в нестандартной окраске с изображением развевающегося российского флага в лесу. Заводской календарь АО «Ликинский автобусный завод».



2001 101x70 — БЛ ЛиАЗ-5256 в нестандартной окраске на дороге в лесу. В такой же окраске был выпущен 10 000-й автобус. Заводской календарь ООО «Ликинский автобус». 2002–2003 гг. Нет сведений.



2004 101x71 — БЛ ЛиАЗ-6212, сочленённый автобус, гос. номер «в 926 мт 50». Фон — компьютерная графика. Заводской календарь ООО «Ликинский автобус».

БЕЛОРУССКИЙ «УРАГАН»



Андрей КОЛЕВАТОВ,

г. Орлов, Кировской обл.

Фото и рисунки из архива автора

Фото 10. СПУ 9П117 на шасси МАЗ-543 в положении подготовки к запуску



ность. Не случайно СКБ Виталия Андреевича Грачёва широко применяло стеклопластик при разработке своих изделий. По такому же пути решили пойти и конструкторы под руководством Б.Л.Шапошника из минского СКБ-1, используя этот материал для изготовления кабин, капотов, крыльев и других деталей оперения шасси МАЗ-543.

В левой кабине установили сиденья водителя и одного из членов экипажа, рулевую колонку, педальный узел, панель приборов и другие органы управления (рис. 3). В заднем правом углу кабины закрепили два баллона со сжатым воздухом, на крыше кабины — поворотную фару-искатель. Правую кабину сделали откидной для доступа к двигателю и предпусковому подогревателю,

внутри кабины — два мягких быстроразъемных сиденья, места для размещения радиостанции, аптечки, блока питания, кронштейны питьевых бачком (рис. 4). В обеих кабинах под панелями приборов установили жидкостные отопители, включённые в систему охлаждения двигателя. На крыше правой кабины крепилась антенна радиостанции. Связь между кабинами осуществлялась через танковое перегородочное устройство Р-124. В задних стенках кабин имелись отверстия для подключения фильтро-вентиляционной установки ФВУ. Конечно, конструкция кабин была жёсткая, а три дополнительных поджима на каждой из дверей служили не для надёжного закрытия (как решили мальчишки при первоначальном осмотре), а для повышения герметичности внутреннего объёма кабин при включении ФВУ, которая создавала избыточное давление и подпор воздуха препятствовал проникновению в кабины заражённых веществ из атмосферы. Позади кабин на горизонтальных полках крыльев размещались топливные баки, аккумуляторные батареи, радиатор ГМТ, масляный бак гидросилителя руля, установка ФВУ и другое оборудование закрытое сверху стеклопластиковыми капотами. Первые опытные образцы МАЗ-

543 были изготовлены в 1961 г. Помимо главного конструктора СКБ-1 Б.Л.Шапошника в работе над машиной принимали участие ведущий конструктор М.И.Лапидус, конструкторы В.Д.Бысенко, В.А.Василевский, Л.С.Голец, Н.Ф.Доронин, Б.Н.Шкирич, В.П.Попов, И.П.Козлов, Е.С.Лебедев, Г.А.Хейфман, И.Г.Шнейкер, К.Г.Кукушкин и многие другие. Непосредственное участие в создании МАЗ-543 принимали сотрудники Военного представительства заказчика № 1233, войсковой части 52694, конструкторы Волгоградского ОКБ, московского НИИ-1, НАМИ, НИИ-21 и др. организаций и КБ.

Интенсивные испытания опытных образцов МАЗ-543 проводились на полигоне 21 научно-исследовательского и испытательного автотракторного института МО в г. Бронницы. Начальником института в то время были генерал-майор И.И.Удовиков, позже — генерал-майор А.В.Руненков, заместителями начальника института по научной работе полковник Г.И.Базыленко; к.т.н., доцент, генерал-майор М.Я.Пронштейн. На автомобильные шасси были смонтированы сварные конструкции, имитирующие массу и момент сил инерции реальных изделий разрабатываемых ракетных комплексов. С полной нагрузкой 19 т машины общей массой около 40 т развивали максимальную скорость 60 км/ч, уверенно двигались по сухим грунтовым дорогам со средней технической скоростью 25—30 км/ч, преодолевали подъём на сухом задернённом грунте 30°, проходили через ров шириной 2,5 м, преодолевали брод глубиной 1,3 м, без потери подвижности шли по заболоченному лугу и мягкой пашне, двигались по разбитым грунтовым дорогам в любом состоянии, преодолевали глубокие снежные заносы. Благодаря наличию мощного дизельного двигателя, гидромеханической трансмиссии, агрегатам силовой передачи с удачно подобранными передаточными отношениями, лёгкому рулевому управлению, широкопрофильным шинам с развитыми грунтозацепами и центральной системе регулирования давления

Фото 12. СПУ 9П117 на шасси МАЗ-543. Хорошо виден капот и воздухозаборники двигателя



Фото 11. СПУ 9П117 на шасси МАЗ-543 первых выпусков с большими боковыми окнами



двигателя препятствовал проникновению в кабины заражённых веществ из атмосферы. Позади кабин на горизонтальных полках крыльев размещались топливные баки, аккумуляторные батареи, радиатор ГМТ, масляный бак гидросилителя руля, установка ФВУ и другое оборудование закрытое сверху стеклопластиковыми капотами. Первые опытные образцы МАЗ-

Фото 13. Автомобиль-тягач МАЗ-543П в условиях гражданской эксплуатации



воздуха в шинах, мягкой торсионной независимой подвеске МАЗ-543 демонстрировал впечатляющие показатели проходимости, манёвренности, плавности хода. Контрольный расход топлива составлял 80 л на 100 км, средний расход масла 3–5% к расходу топлива (хотя в тяжёлых дорожных условиях расход топлива мог доходить до 200–220 л/100 км). Запас хода по контрольному расходу топлива равнялся 650 км. Огромная машина длиной 11265 мм, шириной 3050 мм, высотой по кабине 2670 мм разворачивалась на 13,5 м, а путь торможения составлял 13 м со скорости 30 км/ч. Помимо заводских и полигонных испытаний в 1963 г. был проведен комплекс долговременных пробеговых испытаний в различных дорожных условиях и природно-климатических зонах Советского Союза — на севере, в средней полосе России, в центрально-чернозёмном районе, в условиях высокогорья и песчано-пустынной местности, в том числе в знаменитой пустыне Кара-Кум. В целом автомобили МАЗ испытания выдержали успешно, а поскольку отдельные этапы были совмещены с государственными межведомственными приёмочными испытаниями, то в заключении комиссии появились выводы о принятии автомобильного шасси к постановке на вооружение и подготовке его серийного производства с учётом устранения выявленных недостатков, среди которых принципиальных, трудноустраняемых поломок не было, как не было и серьёзных конструктивных ошибок. Требовался обычный текущий объём работ по неизбежной доводке основных агрегатов — нормализация температурного режима двигателя и ГМТ, улучшение очистки поступающего в двигатель воздуха, защита шарнирных соединений от грязи и пыли, устранение течи из трубопроводов и т.д. Подобные неисправности были характерны для большинства опытных образцов, главное не было конструкторских просчётов. Разумеется, ввиду оригинальной компоновки автомобиля и его необычной конструкции наблюдались отдельные не свойственные другим машинам недостатки — затруднённый боковой обзор и большая мёртвая зона, закрытая от водителя правой кабиной, значительный объём операций технического обслуживания и регламентных работ, зат-

руднённый доступ к отдельным узлам для их обслуживания или ремонта, но с этим приходилось мириться, а чтобы облегчить эксплуатацию шасси в состав его экипажа включили двух человек — механика-водителя и его помощника. Серийный выпуск МАЗ-543 организовали на спец. производстве Минского автозавода в 1964 г. предваритель- но переведя производство 4-осных тягачей

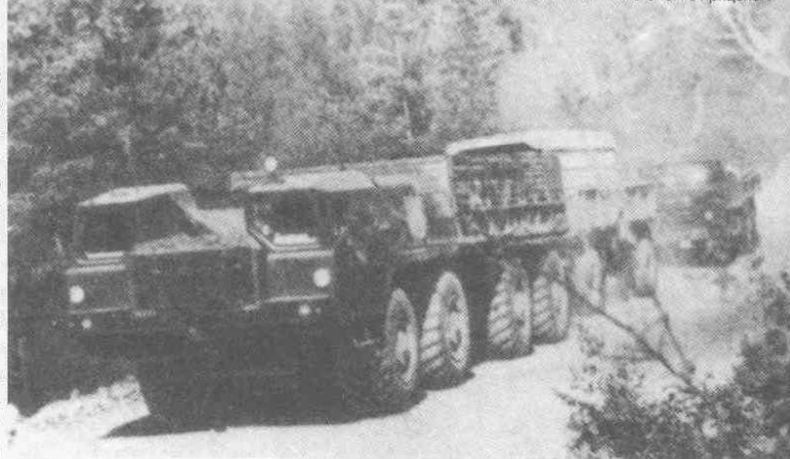
МАЗ-535 и МАЗ-537 в г. Курган. Сборку МАЗ-543 вели в построенном ранее сборочном цехе, где до этого делали МАЗ-537 (МАЗ-535). Сборка осуществлялась стендовым методом. На поточной линии обычно находилось в разной степени готовности порядка 7–10 машин, из которых за сутки сдавались заказчику одна–две машины. Обнесенный высоким бетонным забором заводской двор был достаточно тесным, так что новые автомобили из сборочного цеха выгоняли обычно днём, хотя по условиям сек-

ретности предписывалось это делать исключительно ночью, но с большим трудом разворачивающиеся громоздкие шасси выводить ночью просто не представлялось возможным. Помимо сборочного цеха спецпроизводство МАЗа вскоре получило большой закрытый экспериментальный цех, отдельный корпус, где велось изготовление гидромеханических трансмиссий, но литейное, кузнечное, штамповочное, заготовительное, техническое и многие механообрабатывающие производства по-прежнему оставались общими для специального производства колёсных тягачей и народнохозяйственной продукции Минского автозавода. Отдельного упоминания заслуживает производство стеклопластиковых кабин и деталей оперения МАЗ-543. Дело в том, что, несмотря на внедрение механизации некоторых технологических процессов (формовка деталей под вакуумом и т.д.), полимеризация изделий из полиэфирных смол идёт достаточно долго и для поточного производства кабин их надо очень много одновременно иметь в работе, чтобы существовал задел по степени готовности. Первый в СССР большой промышленный хорошо оснащенный участок (целый цех) был

создан с помощью ЗИЛА на Брянском автомобильном заводе, где велось изготовление пластмассовых кабин для ЗИЛ-135К (а позже и для ЗИЛ-135Л). Поэтому первоначально производством кабин и оперения для МАЗ-543 занимался БАЗ. А специалисты Минского автозавода перенимали этот опыт и впоследствии построили у себя ещё более солидный цех для изготовления крупногаба-

ритных стеклопластиковых изделий. Все построенные шасси МАЗ-543 проходили тщательную военную приёмку Представительством заказчика № 1233, подчинённого Главному автомобильному управлению МО СССР, и поступали для дальнейшей комплектации на специализированные оборонные предприятия. В 1965 г. был принят на вооружение ракетный комплекс оперативно-тактического назначения «Темп-С» 9К76 с ракетой 9М76Б. В состав комплекса входила пусковая установка 9П120 (фото 5, 6 и 7), транспортные машины 9Т215, 9Т219 и специальный кран 9Т35. Двухступенчатая твёрдотопливная ракета с инерционной системой управления на гиросtabilизированной платформе имела стартовый вес 9300 кг, из которых вес топлива составлял 6880 кг, вес боевой части — 530 кг, вес систем управления — 200 кг. Длина ракеты — 12380 мм, диаметр корпуса ракеты 1010 мм. Максимальная дальность — 900 км, минимальная — 300 км, вероятное круговое отклонение при максимальной дальности пуска — 2 км. Самоходная пусковая установка 9П120 на шасси МАЗ-543 выпускалась Волгоградским машиностроительным заводом ПО «Баррикады» и имела габаритные размеры: длина 13260 мм, ширина — 3100 мм, высота — 3450 мм. Масса пусковой установки — 30800 кг. Для размещения

Фото 14. Автомобиль-тягач МАЗ-543П с прицепом



ракеты 9М76Б (ОТР-22) был создан оригинальный термостатируемый контейнер, обеспечивающий эксплуатацию изделия при температуре окружающего воздуха $\pm 40^{\circ}\text{C}$. В качестве тепловых элементов применялись тонкостойные нагревательные элементы разработки ЦНИИСМ. Аппаратура пусковой установки размещалась в специальных металлических бункерах из алюминиевого проката. Использование в качестве изоляционных материалов лёгких сплавов и композиционных материалов позволило выдержать заданные весовые характеристики агрегатов. Для питания системы термостатирования ракеты и оборота аппаратуры использовался мощный подкузовной генератор с приводом от коробки отбора мощности шасси. В конструкции механизмов привода нашли широкое применение электротехнические и гидравлические приборы авиационной промышленности, что резко повышало эксплуатационную надёжность пусковой установки. Ракетный комплекс «Темп-С» находился на вооружении почти четверть века, вместо заложенных в техническое задание 7 лет. Уничтожен он был в соответствии с положением Договора между СССР и США о ликвидации ракет средней и меньшей дальности в 1988 г. Всего 254-м центром управления ликвидацией ракет меньшей дальности Сухопутных войск было уничтожено 718 ракет комплекса «Темп-С» (ОТР-22) на полигоне Сарыюзек в Туркестанском военном округе и ликвидированы 132 пусковые установки 9П120 на базе Станьково в Бело-



Фото 15. Автомобиль МАЗ-543П поздних выпусков. 1972–1973 гг.

русском военном округе с последующей реализацией высвободившихся шасси МАЗ-543 в народное хозяйство.

Параллельно с созданием комплекса «Темп-С» Постановлением Совета министров СССР № 1116 от 10.10.1962 г. армейский ракетный комплекс Р-17 переводится на автомобильное шасси МАЗ-543, с присвоением индекса 9К72. Для этой цели была разработана мобильная пусковая установка 9П117 (фото 8–12). Новый комплекс принят на вооружение в 1967 г. и получил широкое распространение в Сухопутных войсках, в армиях стран Варшавского Договора, а также поставлялся на экспорт. Благодаря своим высоким эксплуатационным характеристикам до сих пор находится в боевом строю ряда государств. Его ракета 8К14 длиной 11164 мм и диаметром 800 мм стартовой массой 5950 кг (вес жидкого топлива 3771 кг, вес боевой части — 982 кг, вес систем управления — 180 кг) могла поражать цели на максимальной дальности 300 км (минимальная — 50 км). Пусковая установка 9П117 имеет полную массу 37400 кг и может передвигаться с максимальной скоростью 60 км/ч. Боевая часть ракеты может нести фугасный боезаряд 8Ф44 с обычным взрывчатым веществом, ядерный боезаряд 269А или боезаряд «специального назначения» — химический. Организационно ракетный комплекс 9К72 сведен в ракетную бригаду, состоявшую из трёх дивизионов по три батареи в каждом. В состав батареи входит одна пусковая установка 9П117, транспортно-заряжающая машина и две ракеты 8К14. Наибольшую известность комплекс 9К72 получил во время операции «Буря в пустыне» зимой 1991 г., когда иранские ракеты (более известные как «Скад») вели обстрел территории Израиля. Однако, несмотря на надёжность и сравнительную простоту использования, данный комплекс не лишён недостатков, в первую очередь из-за большого времени подготовки старта (около 1,5 ч) вызванного необходимостью заправки ракеты топливом, наведением ракеты на цель, пристыковкой боевой части и другими регламентными работами, когда раке-

Сил в Москве и в Музее артиллерии, инженерных войск и войск связи в Санкт-Петербурге. В 1968 г. за создание четырёхосного полноприводного колёсного шасси МАЗ-543 главному конструктору СКБ-1 Борису Львовичу Шапошнику и группе конструкторов Б.Н.Шкиричу, Г.П.Кенигу и др. была присуждена Государственная премия. Несколько раньше, в 1966 г., лауреатами Ленинской премии стали главный конструктор Г.И.Сергеев и зам. главного конструктора Г.В.Григорьев ОКБ завода «Баррикады» за создание ракетного комплекса «Темп-С», размещённого на базе МАЗ-543.

Помимо установок ракетных комплексов в конце 1960-х гг. на шасси МАЗ-543 было разработано и освоено в производстве несколько типов машин боевого управления — подвижных командных пунктов размещённых в герметизированном кузове-фургоне. В частности одна из таких машин входила в состав ракетного комплекса стратегического назначения 15П696. Появилась потребность и в балластном тягаче высокой проходимости, выполненном на основе автомобильного шасси МАЗ-543. Для этой цели в СКБ-1 Минского автозавода разработали автомобиль-тягач с цельнометаллической бортовой платформой армейского типа, снабжённой надставными решётчатыми бортами с откидными скамейками, дугами и тентом (фото 13–16). Автомобиль получил марку МАЗ-543П и мог перевозить в кузове 16,4 т груза, а кроме того буксировать прицеп общей массой 25 т по любым типам дорог и разведанной местности, для чего конструкторы изменили заднюю часть довольно упругой, выполненной из тонкого легированного стального листа рамы,

Фото 16. Автомобиль-тягач МАЗ-543П ранних выпусков — отсутствуют противотуманные фары, большие боковые окна, круглые зеркала заднего вида. 1967-1968 гг.



испытывали острую потребность в высокопроходимых полноприводных машинах, способных доставлять тяжеловесные грузы в сложных дорожных условиях и по бездорожью. Поначалу в народное хозяйство передавались далеко не новые, выработавшие в войсках свой моторесурс автомобили МАЗ-543П на шасси МАЗ-543. На базе последних СКБ «Газстроймаш» была разработана конструкция автопоезда-плетевоза ПВ-301 (фото 18) для перевозки труб диаметром 1420 мм и плетей (секций труб, сваренных из нескольких частей) длиной до 36 м по труднопроходимым дорогам. В состав ПВ-301 входил автомобиль-тягач МАЗ-543 с грузонесущей платформой и коником, а также прицеп-ропуск, связанный с тягачом тягово-страховочным канатом. Грузоподъёмность трубоплетевоза составляла 30 т, габаритные размеры — 16000х3290х3475 мм, снаряжённая масса — 30 т, погрузочная высота — 2100 мм. Автопоезд мог преодолевать с полной нагрузкой барханные пески, глубокий снег, труднопроходимые и заболоченные участки приатрассовых дорог. Серийное производство велось на заводе «Газстроймаш». Именно тогда МАЗ-543 получили прозвища «Стратег» и «Ураган», но в жизни больше прижилось последнее. С началом эксплуатации автомобилей в народном хозяйстве стремительно стала расти их популярность. Многоосными шасси заинтересовались пожарные для разработки на их базе мощных высокопроизводительных пожарных машин аэродромного назначения, строители планировали создание автокранов тяжёлого типа, авиаторы видели в них удачную базу для автоцистерн-топливозаправщиков большого объёма для заправки авиационной техники. Однако при сравнительно скромных объёмах производства (порядка 300–400 машин в год), когда практически все принятые военной приёмкой автомобили поступали в распоряжение Министерства обороны СССР, единичные поставки МАЗ-543 в гражданские организации погоды не делали. Поэтому руководство заинтересованных министерств и ведомств через ЦК КПСС и Совет Министров добились от Госплана ежегодных лимитов на выделение небольшой части выпуска четырёхосных вездеходов на нужды народного хозяйства огромной, динамично развивающейся экономики страны. С этой целью, начиная с 1970 г. стали поступать капиталовложения на реконструкцию Минского автозавода с приоритетным развитием спецпроизводства колёсных тягачей. Вполне есте-

установив дополнительную заднюю поперечину с подруливающим устройством ТПУ Р-124, автомобильный комплект специальной обработки АКСО ДК-4 и др.). Автомобилем такого класса заинтересовались гражданские организации — специализированное объединение по перевозке тяжёлых крупногабаритных грузов «Спецтяжавотранс» (фото 17), предприятия которого имелись во многих крупных городах СССР, строительные организации Минмонгазспецстроя, нефтегазодобывающие предприятия Крайнего Севера и Западной Сибири, которые



Фото 18. Трубоплетевоз ПВ-301 на шасси МАЗ-543. Помянская обл.

та находится в вертикальном положении. Всё это демаскирует пусковую установку. Кстати, как за рубежом, так и в Советском Союзе, ракету Р-17 неоднократно пытались модернизировать, но поступившие на вооружение современные мобильные комплексы оперативно-тактических ракет сделали нецелесообразным дальнейшие работы по усовершенствованию устаревшего в целом оружия. Сегодня образцы самоходных пусковых установок ракетных комплексов «Темп-С» (ОТР-22) и Р-17 (9К72 «СКАД») можно увидеть в экспозиции музея Вооружённых

Фото 17. Автомобили-тягачи МАЗ-543П буксируют на прицепах тяжеловесный груз. ПО «Спецтяжавотранс»



ственно, что совершенствовалась и конструкция самих автомобильных шасси для дальнейшего повышения их эксплуатационных параметров, увеличения ресурса основных узлов и агрегатов, сокращения объёмов обслуживания и расширения сферы применения машин. Так опыт войсковой эксплуатации МАЗ-543 в качестве базы самоходных пусковых установок ракетных комплексов выявил недостаточную прочность стеклопластиковых кабин во время боевых пусков ракет. Пришлось доработать конструкцию кабин с целью увеличения их жёсткости. Для этого в 1968 г. изменили конструкцию дверей и дверных проёмов кабины, уменьшив их высоту. В результате появилась более мощная, заходящая на боковые стенки крыша, а укороченные двери получили уменьшенные в размерах окна в откидных рамах. В систему электрооборудования включили противотуманные фары с круглыми жёлтыми рассеивателями, которые разместили в переднем бампере. В августе 1969 г., начиная с шасси № ТЗВ050869, появились более комфортабельные сиденья с подвеской от автомобилей МАЗ-500. Для улучшения заднего обзора вместо круглых зеркал заднего вида начали устанавливать прямоугольные зеркала, так же унифицированные с МАЗ-500. Несколько позже доработали систему питания дизеля, объединив два топливораспределительных крана в один и заменив ручной крыльчатый топливоподкачивающий насос РНА-1А на насос мембранного типа РНН-1КУ2 (знаменитую «лягушку», так уважаемую всеми водителями дизелей), применили новые топливные фильтры. Изменилась конструкция масляного фильтра, доработали редукторы вентиляторов системы охлаждения и их электромагнит-

ные муфты. Усовершенствовали ГИП, в частности её систему охлаждения. На левой боковине капота вместо многочисленных вентиляционных отверстий появилось большое окно, защищённое металлической сеткой. Существенным изменениям подверглась механическая часть трансмиссии и в первую очередь раздаточная коробка. Масляный насос для более надёжной работы с верхнего вала перенесли на вал привода задних мостов, расположенных внизу. Исключили дисковый синхронизатор переключения передач в РК, оставив обычную зубчатую муфту. Хотя это было шагом назад, т.к. для переключения передач в РК требовалось остановить автомобиль и заглушить двигатель, но, в первых, резко возросла надёжность и долговечность раздаточной коробки, а во-вторых, понижающей передачей пользовались не часто, лишь в тяжёлых дорожных условиях. В основном же работа МАЗ-543 происходила на прямой передаче РК. Упростили изначально очень сложную систему дифференциалов — в центральном проходном редукторе третьего моста удалили межосевой самоблокирующийся дифференциал (зубчатую муфту свободного хода), который распределял крутящий момент между главных передач задней тележки, выполнил жёсткое болтовое соединение валов. Избавились и от межколёсных дифференциалов с шайбами повышенного трения двух передних мостов, заменив их обычными коническими неблокируемыми дифференциалами. Дело в том, что элементы повышенного трения в дифференциальной схеме передних ведущих и одновременно управляемых колёс не играли существенной роли в повышении проходимости, а в

некоторых случаях наоборот ухудшали манёвренность шасси. Было также отмечено, что циркуляция паразитной мощности между центральными редукторами задних ведущих мостов при колёсной базе 2200 мм не столь значительна и не оказывает существенного влияния на работу узлов трансмиссии. В связи с чем упразднили межосевой дифференциал в задней тележке. Необходимо добавить, что в довольно сложной и оригинальной конструкции колёсного шасси МАЗ-543 в процессе его почти 40-летнего производства изменениям были подвергнуты почти все основные агрегаты, узлы и сборочные единицы. Многие из них не носили принципиального характера, и не имеют смысла подробно на них останавливаться. МАЗ-543 был уникален ещё и тем, что созданный как шасси для определённого ракетного комплекса он нашёл широкое применение для десятков других систем вооружения, получил прописку во многих родах войск, завоевал заслуженный авторитет у гражданских потребителей, т.е. стал универсальной, незаменимой для многих профессий базовой машиной с оптимальными техническими параметрами. Пусть это получились уже несколько другие автомобили, речь о которых пойдёт во второй части статьи, но в основе своей они повторяют оригинальные конструктивные решения, так удачно сконцентрированные в шасси МАЗ-543, настоящей творческой победе СКБ-1 Минского автомобильного завода под руководством Героя Социалистического Труда, лауреата Ленинской и Государственной премий СССР, заслуженного деятеля науки и техники, доктора технических наук Бориса Львовича Шапошника.



МИР АВТОМОБИЛЕЙ

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

**ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ
ПРОДАЖА**

АДРЕСА МАГАЗИНОВ:

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

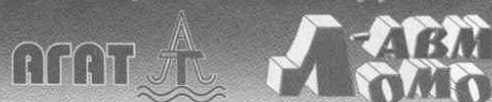
тел.: 8-903-118-58-65

e-mail: auto-model@rambler.ru

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



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



RENAULT 4

Алексей ТОПОРКОВ



Сегодня фирма Renault выпускает легковые автомобили исключительно с приводом на передние колёса. Но подобная ситуация сложилась не так и давно. Больше того — после II мировой войны фирма Renault проводила прямо противоположную политику. Да, вместе с фирмами Volkswagen или Fiat она делала ставку на автомобили с задним расположением двигателя. Такой автомобиль под названием Renault 4CV знаменитый конструктор Огюст Пикар разработал ещё во время войны в период немецкой оккупации. После войны автомобиль стали выпускать по личному распоряжению генерала де Голля! Модель

пользовалась популярностью, а потому и следующий автомобиль под названием Renault Dauphine создали именно по заднемоторным канонам. К сожалению, эта модель уже не имела такого огромного успеха. Руководство фирмы было вынуждено задуматься, т.к. в работе уже был «проект 113». В дальнейшем этот самый проект превратился в Renault 8, также с задним расположением двигателя. Но Европа к концу 1950-х гг. явно начала отказываться от небольших автомобилей с такой компоновкой. Более прогрессивной считалась компоновка с приводом на передние колёса. Кроме того, именно переднеприводная компоновка позволяла создать автомобиль небольшого размера, но с очень большим и даже трансформируемым салоном. Вот так и родился уже «проект 112», который в дальнейшем стал моделью Renault 4.

Renault 4 — это автомобиль удивительный во всех отношениях! Ведь этот универсал или хэтчбек (кому как нравится) имел длину всего в 3600 см. Размером же салона мог похвастаться таким, какой в Европе того времени имели только автомобили высшего класса. Конечно, уровень комфорта тут несопоставим, но ведь большинству людей надо просто доехать из точки «А» в точку «Б», а вовсе не валяться на роскошных диванах во время подобного путешествия. Каким образом конструкторы сделали относительно небольшой автомобиль таким вместительным? Дело в том, что водитель и пассажиры сидели более вертикально, чем тогда было при-



нято. Чуть-чуть по автобусному. Конечно, автомобиль получался довольно высоким, но ведь сегодня подобная компоновка у минивенов никого не удивляет! И тогда в начале 1960-х гг. покупатели вполне нормально приняли то, что при ширине в 150 см автомобиль имел высоту 155 см. Уже с самого начала производства модель Renault 4 имела складывающиеся задние сиденья. Если быть точным, то это был простенький диванчик на двоих. Также, при необходимости, все(!!!) сиденья легко снимались и их можно было вынуть из автомобиля. Знатоки заметят, что подобное решение было применено раньше, ещё на автомобиле Citroën 2CV. Всё точно, они правы. Но только вспомните о том, какие сиденья имел Citroën? Каркас из алюминиевых трубок, резиновые ленты и очень дешёвая ткань. Остроумное решение для дешёвого автомобиля, разработанного ещё в 1930-е гг. А у Renault 4 сиденья были настоящие и вполне удобные. Простенькие, конечно, но и не более того. Тут две большие разницы, как принято говорить. Также кузов Renault 4 интересен тем, что он имел 5(!!!) дверей. И все двери были настоящие, удобные в обращении. Забавно, но фирма в начале даже сама не поняла, сколь гениальную конструкцию она создала. Из-за этого выпускалась удешевлённая модель Renault 3, у которой задняя дверь отсутствовала, а вместо шести окон было только четыре. Но покупатели с презрением отвергли этот ущербный вариант!

Перейдём к шасси. Вероятно, многие читали, что сейчас у самых роскошных внедорожников появляется новейшее техническое решение. Это кузов объединённый с облегчённой рамой. А дешёвый Renault 4 подобную конструкцию имел ещё в момент своего дебюта, т.е. в 1961 г. Да, автомобиль имел лёгкую раму, которую составляли из труб коробчатого сечения, а потом эту

Модель Renault 4L (Dinky France 518)



Модель Renault 4L 1962 (Altaya F05)



Модель Renault 4L 1962 (Norev 510040)



Модель Renault 4L Parisienn 1964 (Nostalgie no003)



Модель Renault 4L Parisienn 1964 (Solido 8068 M1:18)



раму объединяли с кузовом. Автомобиль получался очень надёжный, и можно было делать какие угодно его варианты. Подвеска всех колёс была независимая торсионная. Любопытно, что торсионы располагались прямо внутри рамы, а их жёсткость можно было регулировать. Что касается двигателей, то за всё время производства автомобиля с 1961 по 1993 гг. ничего оригинального на автомобиле не появилось. Обычный рядный 4-цилиндровый двигатель мощностью от 24 до 34 л.с. Первый вариант имел объём 747 см³ и устанавливался на автомобили 1961 года выпуска. Последний вариант имел объём

1108 см³. Были и ещё кое-какие версии, но все они так мало отличались от вышеназванных, что перечислять их нет особого смысла. Максимальная скорость автомобиля колебалась от 105 до 120 км/ч. Да, скорость не очень... Только и добираться от точки «А» до точки «Б». В отличие от современных моделей Renault, автомобиль Renault 4 имел весьма своеобразную компоновку. Дело в том, что двигатель располагался в пределах базы, потом шло сцепление, потом коробка передач, а потом главная передача. В то время конструкторы Renault ещё не догадались сделать всё гораздо компактнее, как у знаменитого Mini. Кстати, по каким-то неизвестным нам причинам, фирма Renault вообще до 1980-х гг. располагала двигатель в кузове автомобиля только продольно. Может быть, были какие-то проблемы с технологией? А может, и на самом деле конструкторам такая компоновка казалась тогда самой лучшей? Во всяком случае, обвинять их в отказе от прогрессивных решений не стоит. Ведь помимо всего перечисленного, автомобиль Renault 4 имел замкнутую систему охлаждения двигателя. И получил он её самым первым в мире!

За всё время производства автомобиль серьёзно модернизировали только один раз, и это пришлось на начало 1970-х гг. Впрочем, модернизация коснулась внешнего вида и оформления салона. В принципе, она автомобиль не испортила.

У Renault 4 существует огромное количество «братишек» и «сестричек». О них можно рассказывать отдельно. А пока просто небольшое перечисление. Автомобиль выпускался с кузовами фургон (с обычной или высокой крышей), пикап (в трёх вариантах по длине), кабриолет. Существовала и полноприводная версия. Вот о ней скажем чуть подробнее. Всё дело в том, что небольшая французская фирма S.O.M.A.C. до сих пор выискивает более-менее хорошо сохранившиеся автомобили Renault 4 и превращает их в полноприводные. Понятно, что с двигателем мощностью 34 л.с. автомобиль развивает скорость всего 110 км/ч. Но автомобиль очень экономичен, т.к. его расход топлива колеблется от 5,9 до 6,9 л на 100 км. А, кроме того, автомобиль действительно имеет очень хорошую проходимость, что предопределено независимой подвеской всех колёс. На шасси Renault 4 делали и небольшой пластиковый внедорожник под названием Renault Rodeo. Кроме того, модель Renault 6 — это, по сути, лишь более дорогая версия Renault 4. Можно напрячься и вспомнить ещё какие-то версии Renault 4, но этого нет смысла делать. Сам по себе автомобиль столь оригинален, что заслуживает отдельного рассказа.

В заключении надо заметить, что фирма Renault пыталась создать достойную замену модели Renault 4. В 1980-е гг. был официально показан очень интересный автомобиль, дизайн которого почти копировал Renault 4. Но автомобиль был вполне современным по конструкции и даже имел отдельные панели из пластика. Увы, но эта модель по какой-то причине не стала выпускаться серийно. Её даже не показывали на крупных автосалонах. Сегодня приемником Renault 4 считается Renault Kangoo, который начали выпускать в конце 1997 г. Формально это может и так, но фактически Renault 4 и Renault Kangoo модели разные, хотя даже внешне немного похожие. Их разделяет и цена. Renault Kangoo назвать «дешёвым автомобилем» трудно.

Модель Renault 4L Parisienn Tetto Aperto open roof 1964 (Nostalgie no003c)



Модель Renault 4L (Solido 8069)



Модель Renault 4 (Bburago 0126 M1:24)



Модель Renault 4 (Norev 711)



Модель Renault 4 Simpar 4x4 Michel Tanguy - I Cavalieri del Cielo - TV series (Dinky France)



Модель Renault 4L Tour de France 1969 Berger Carafe (Norev 510029)



ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

Fiat Nuova 500D Aperta 1960 grey senere Brumm R404-11	Fiat Nuova 500D Chiusa 1960 grey senere Brumm R405-11	Goggomobil TS250 coupe light blue lim ed 750ps Premium ClassXXs 18020	Krupp Titan crane "Total" Schuco 03038	Magirus Deutz Merkur TLE16 Fire Brigades Dortmund Minichamps 439141072	Mercedes CL-class 2006 perlit grey (Mercedes Promotional) Auto Art B66962247	Opel Corsa 2000 ultra blue met Minichamps 430040305	Peugeot 207 Griffe 2006 3-doors blue neysha Norev 472733
Fiat Nuova 500D Aperta 1960 red Brumm R404-01	Fiat Nuova 500D Chiusa 1960 white Brumm R405-02	Goggomobil TS250 coupe red/white lim ed 750ps Premium ClassXXs 18021	Lamborghini Miura SV yellow hi-tech - with working opening parts MR Collection OC01Y	March Ford 761 #10 GP South African 1976 Ronnie Peterson Minichamps 400760110	Mercedes L3500 Canvas "Porsche Rennleinst" Premium ClassXXs 12452	Opel Kadett B light grey Schuco 02941	Peugeot 307 WRC #7 Rally Monte Carlo 2006 Stoh/Minor Vitesse 43036
Fiat Nuova 500D Aperta 1960 white Brumm R404-02	Fiat Ritmo Abarth 125TC 1979 azzurro blue Progetto K 422B	Gregoire Socema turbine 1952 blue metal Bizarre BZ233	Lamborghini Miura SVJ "Shah of Persia" hi-tech - with opening parts MR Collection OC11	Maserati MC12 #1 GT Italia 2005 Pakelo Campionato Gasoline gas10028	Mercedes LP911 "Dunlop" Premium ClassXXs 12153	Opel Kadett B red Schuco 02942	Peugeot 403 Fourgonnette La Vache Qui Rit Norev 474309
Fiat Nuova 500D Chiusa 1960 avorio Brumm R405-03	Fiat Ritmo Abarth 125TC 1979 black Progetto K 422C	Hillman Avenger Deluxe Estate 1972 aquarius blue metal Lansdowne Models LDM54	Lamborghini Murcielago LP640 "Versace" 2006 black MR Collection MR170Vbk	McLaren Mercedes MP4/21 #3 2006 K.Raikonen Minichamps 530064303	Mercedes LP911 canvas dark red Premium ClassXXs 12152	Opel Kadett C caravan 1974 orange Minichamps 430045618	Peugeot 404 cabriolet white Norev 474436
Ford 100E top hat #10 Racing Ed Glaister lim ed Corji 02112	Ford Cortina Mk.II GT #1 Rally Scottish R.Clark/J.Porter lim ed Vanguard 07305	Horch 853A cabriolet 1938 blue/white Minichamps 436012032	Lancia Delta HF Integrale "Club HB" 1994 IXO Models CLC080	Mercedes 1800 1962 Taxi Tel Aviv IXO Junior 000049	Mercedes N100 Portuguese Post CTT 1969 IXO Models CLC147	Packard Henney Junior Hearse 1953 Brooklyn CSV05	Peugeot 404 Diesel des Records Norev 474442
Ford Escort RS 1600 #7 Rally Monte Carlo 1972 Plot/Porter Trofeu 524	Ford Escort RS 1600 #7 Rally Monte Carlo 1972 Plot/Porter Trofeu 524	Jaguar R-D6 Concept Car grey metallic Norev 270050	Land Rover Range Rover HSE Epson green Vanguard 09612	Mercedes 240D 1973 caledonian green Minichamps 400034001	Mitsubishi Grandis 2005 amethyst Vitesse 29215	Peugeot 203 woody champagne Veuve Cliquot JPS KP316 KIT	Peugeot 504 break 1975 alaska white Minichamps 400112510
Ford Escort RS Cosworth #23 Rally Portugal 1994 Miguel/Magalhaes IXO Junior 000043	Ford Escort RS Cosworth #23 Rally Portugal 1994 Miguel/Magalhaes IXO Junior 000043	Jaguar XK convertible 2006 dark blue Norev 270021	Lister Storm GTL #45 Le Mans 1997 Lees/Fouches/Needell Spark Model S0633 resine	Mercedes 300 Adenauer 1951 black RIO 4090	Mitsubishi Pajero #302 Paris-Dakar 2006 Alphand/Picard Norev 800105	Peugeot 204 berline 1965 red Norev 472411	Porsche 908/2 #62 Suzuki 1970 K.Nagamatsu Best Model 9328
Ford GT40 #140 Nurburgring 1964 First Race Bizarre BZ269	Ford GT40 #140 Nurburgring 1964 First Race Bizarre BZ269	Jaguar XK coupe 2006 black Minichamps 400130501	Lister Storm GTL #46 Le Mans 1997 Bailey/Erdos/Skaife Spark Model S0634	Mercedes 300D Ambulance ASB Norev 351154	Morris 1000 Van "Currys" Vanguard 01126	Peugeot 205 T16 Paris-Dakar 1998 Norev 471781	Porsche 908/2 #88 Flunder Fuji 1971 Kazato Best Model 9331
Ford Sierra Cosworth #4 Jarama 1988 Carlos Sainz IXO Junior 000051	Ford Sierra Cosworth #4 Jarama 1988 Carlos Sainz IXO Junior 000051	Jifeng CA10B Century Dragon CA10B	Lola T292 Ford #35 Le Mans 1976 Triscorn/Morand/Chevalley Bizarre BZ156 resin	Mercedes C-Class "Werkfeuerwehr Duesseldorf" Fire Brigades Schuco 04494	Nissan 350Z #24 SuperGT 2006 Comas/Yanagida Ebbro 43828	Peugeot 205GTi Griffe 1990 Norev 471722	Porsche 911(997)GT3 #16 Supercup 2006 O.Maximin Minichamps 400066416
Ford Transit Van "Marley" 1969 Norev 270520	Ford Transit Van "Marley" 1969 Norev 270520	Kramer KL11 tracteur green Schuco 3431	Lola T298 BMW #20 Le Mans 1979 Elkoubi/Yver/Cohen/Oliver Bizarre BZ172 resin	Mercedes C-Class #17 DTM 2006 "TV Spielfilm" St. Muecke Minichamps 400063517	Opel Blitz S Canvas "100000Km ohne Reparatur" Schuco 3064	Peugeot 206 WRC #14 Tour de Corse 1999 Delecour/Gataloup IXO Junior 000050	Porsche 911(997)GT3 #17 Supercup 2006 R.Westbrook Minichamps 400066417
Lola T298 BMW #20 Le Mans 1979 Elkoubi/Yver/Cohen/Oliver Bizarre BZ172 resin	Lola T298 BMW #20 Le Mans 1979 Elkoubi/Yver/Cohen/Oliver Bizarre BZ172 resin	Lola T298 BMW #20 Le Mans 1979 Elkoubi/Yver/Cohen/Oliver Bizarre BZ172 resin	Lola T298 BMW #20 Le Mans 1979 Elkoubi/Yver/Cohen/Oliver Bizarre BZ172 resin	Lola T298 BMW #20 Le Mans 1979 Elkoubi/Yver/Cohen/Oliver Bizarre BZ172 resin	Lola T298 BMW #20 Le Mans 1979 Elkoubi/Yver/Cohen/Oliver Bizarre BZ172 resin	Lola T298 BMW #20 Le Mans 1979 Elkoubi/Yver/Cohen/Oliver Bizarre BZ172 resin	Lola T298 BMW #20 Le Mans 1979 Elkoubi/Yver/Cohen/Oliver Bizarre BZ172 resin

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



КамАЗ-самосвал (Бауер)



ВАЗ-2109 ралли №4 (Тантал)



ГАЗ-3102 С Новым годом! (АГАТ)



Mercedes L10000 (RO-models)



КамАЗ-фургон (Бауер)



ВАЗ-21099 ГАИ (Тантал)



ВАЗ-2101 40 лет АвтоВАЗ (АГАТ)



Mercedes пожарный



КамАЗ-цементовоз «Строй Трест» (Бауер)



ВАЗ-21099 ГАИ (Тантал)



ВАЗ-2105 Саратов Лада (АГАТ)



ГАЗ-66 пожарный (АГАТ)



КамАЗ-цементовоз (Бауер)



ВАЗ-2110 40 лет АвтоВАЗ (АГАТ)



ВАЗ-2105 40 лет АвтоВАЗ (АГАТ)



ГАЗ-66 пожарная цистерна (АГАТ)



ЗИС-8 пожарная охрана (МиниКлассик)



ВАЗ-2110 С днем рождения! (АГАТ)



ВАЗ-2107 С днем рождения! (АГАТ)



ГАЗ-66 пожарная цистерна (АГАТ)



ГАЗ TP11 (Херсон-моделс)



ВАЗ-2110 Саратов Лада (АГАТ)



ВАЗ-2102 40 лет АвтоВАЗ (АГАТ)



ЗИС-44 пожарный (МиниКлассик)



Москвич Г2 405 (Херсон-моделс)



ГАЗ-24-02 ФСБ России. Управление ФСБ России по Саратовской области (АГАТ)



РАФ-2203 Прокуратура России (АГАТ)



Я-3 пожарный (Волчанецкий)



ГАЗ-3102 «80 лет. Служба горячего и смазочных материалов. 2 Армия. Самара 2006» (АГАТ)



ГАЗ-24-02 С Новым годом! (АГАТ)



Москвич-408 такси с круглыми фарами и малым фонарем на крыше (АГАТ)



Я-3 пожарная цистерна (Волчанецкий)



ГАЗ-13 «Чайка» модернизированная (антенна, надписи, «чайка») (АГАТ)



ГАЗ-66 цистерна «Молоко» (АГАТ)



ЗИС-8 автобус курортный с дополнительной дверью для пассажиров сзади (АГАТ)



Я-3 (Волчанецкий)



ПИЛИМ «ГАЗель»



Валерий ДМИТРИЕВ (г. Миасс)

Фото автора

Количество моделлистов, занимающихся конверсиями, как ни странно, не уменьшается. И это происходит при широком распространении достаточно дешевых «китайских» масштабных моделей. Да и правильно, нам моделлистам хочется всегда чего-нибудь этакое, отличающегося от имеющегося на полках у других.

Уже два с половиной года в продаже присутствуют модификации «китайских» масштабных ГАЗелей от «Welly Die Casting Fty.Ltd». Но все разнообразие выпускаемых моделей заключается практически только в различиях в окраске. Коллекционеры за эти годы так и не дождались от производителей расширения ассортимента мини-ГАЗелей. Соответственно нет и спецтехники на их базе. Так что ассортимент минимален, но цена этих моделей держится на вполне демократичном уровне, и качество литья моделей от «Welly Die Casting Fty.Ltd» вполне достойное для того, чтобы использовать их для самостоятельного изготовления интересной масштабной спецтехники. Поэтому в этом материале я хочу рассказать, как из

кузова модели ГАЗ-2705 можно сделать двоякую двухдверную кабину для ГАЗ-33023 и её полноприводной модификации ГАЗ-330273 и использовать её для того, что бы расширить «стадо ГАЗелей» на вашей полке. Вы увидите, что это не так уж и сложно и ваша коллекция может пополниться семейством пожарных автомобилей первой помощи: АПП-2 от ООО «Темперо», АПП-2(33023)-01 от ООО «Компания «Титал», АПП-0,4-2/400(330273) от миасской «Уралпжтехники» (фото 1), АПП-2(33023) от торжокского ОАО «Пжтехника» (фото 2), или вот этим неопознанным автором автомобилем аварийной службы (фото 3).

Приступаем к работе.

Как я уже сказал, для переработки берём китайскую модель, её проще приобрести, т.к. она в магазинах распространена гораздо шире её саратовского аналога, и из-за дешевизны не так будет обиден «скомканный первый блин».

Впоследствии, освоив опыт работы с металлом этой ГАЗели, вам будет подвластно изготовление и других типов кабин.

Изготовление начнём с разборки выбранной базовой модели. В качестве базы для конверсии я использовал ГАЗ-2705 с каталожным номером 2905, «работающим» в телекомпании «25 канал» (фото 4). У нас в регионе такая телекомпания не работает, вот я и пустил их «детище» под распил. Специальных рекомендаций по разборке модели не требуется: откручиваем два винта в днище, два винта крепления дверей, дальше при помощи пинцета и небольшого ножа отделяем все крупные и мелкие пластиковые детали. Порядка превыше всего, поэтому мелкие детали советуем убрать в пакетик или небольшую коробочку (фото 5).

В кузове ГАЗ-2705 для получения двойной кабины необходимо «выкинуть» его среднюю часть с задними колёсными нишами. Аккуратно, но четко, шилом при помощи угольника, намечаем на кузове линии распила (фото 6), которые пойдут точно по линиям сварки этой части кузова с задней панелью и панелью сдвижной двери. Они хорошо видны в отливке. Краску при этом лучше не снимать – на ней лучше видны линии разметки.

После разметки берём в

руки ножовку по металлу (фото 7), и с небольшим отступом от линии отпиливаем ненужное. Проблем, связанных с хрупкостью металла, которые бывают при переделке моделей грузовиков, например от казанского «Элекона», не возникло. Советую, при зажиме обрабатываемого кузова в тисках, заложить между губками тисков и кузовом деревянные бруски, которые предохранят панели от повреждений.

Чистовую доводку произведенного распила я делал на большом наждачном круге (фото 8). Но эти работы можно провести и обыкновенным напильником, потратив на это несколько больше времени. А если у вас есть друг-фрезеровщик, то он поможет вам сразу начисто «распилить» кузов на станке, естественно при аккуратном базировании. После торцевания полученные части кузова нужно очистить от краски, опустив детали на некоторое время в растворитель (например, в «646»).

Мне для моей модели, перед операцией склеивания полученных частей кузова, потребова-



Фото 1.



Фото 2 (Александр Заворин).



Фото 3.

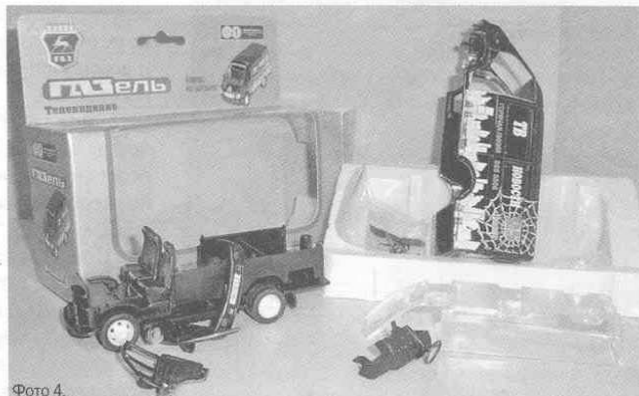


Фото 4.



Фото 5.

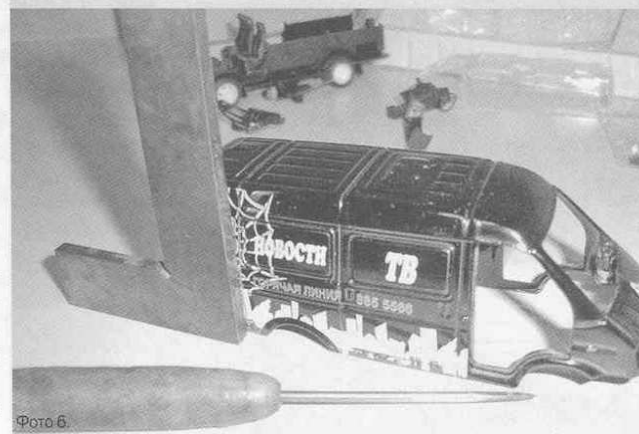
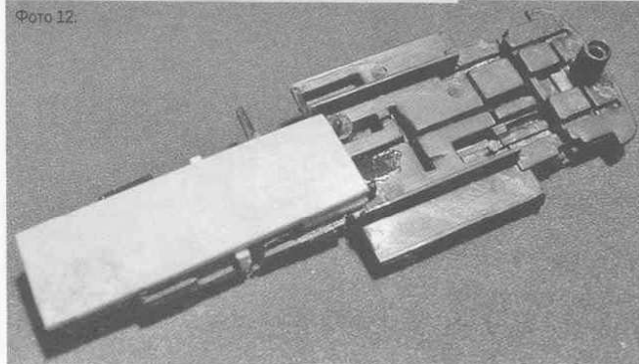
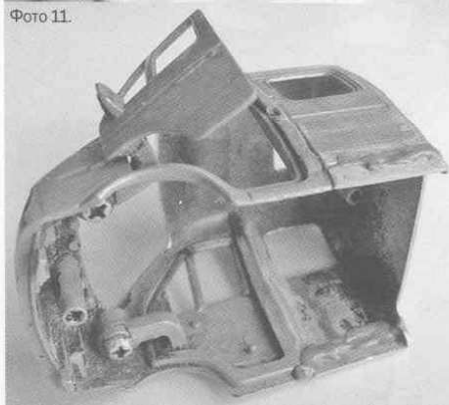
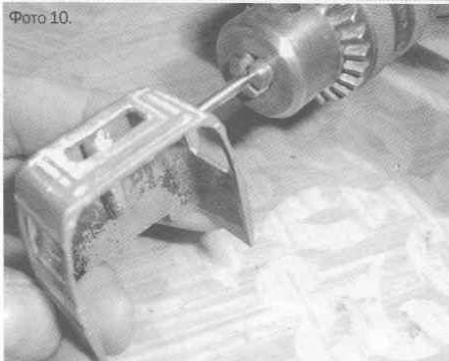
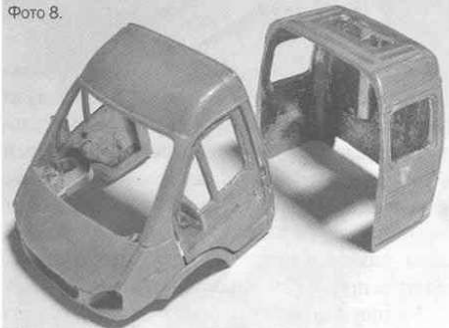
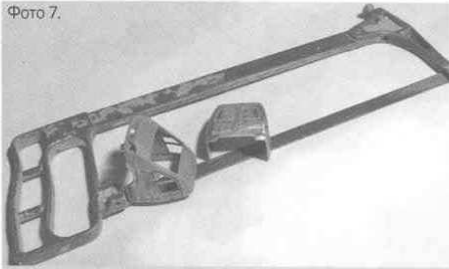


Фото 6.



лось вырезать оконные проёмы для второго ряда сидений и вентиляционный люк (фото 9). Для этого вам потребуется дрель, надфили и напильники по металлу (фото 10). Но если вы возьмёте для переделки «автобусный» кузов с уже имеющимися в отливке оконными проёмами, то потратите время только на люк. Затем напильником стачиваем выступающие сзади и с боков детали заднего бампера и нижние боковые части кузова, изготовленные под углом к горизонтالي. По последним элементам надо обеспечить горизонтальность и приклеить к ним дополнительные алюминиевые пластинки шириной 3 мм и толщиной до 1 мм, для выравнивания нижних поверхностей панелей передней и задней частей кузова. «Черновое» склеивание передней и задней частей кузова и нижних дополнительных пластин производим цианакриловым «моментальным» клеем. Почему «черновое» – цианакриловый клей создает достаточную прочность клеевого слоя, но этот слой очень тонкий и не «заливает» зазоры. Для ликвидации зазоров используем любой двухкомпонентный клей для металла типа «epoxy steel» (фото 11). Этот клей зальёт все трещины и ненужные нам стыки, после его застывания останется всё вчистую выровнять надфилем и наждачкой. Этот же клей дополнительно упрочнит линию стыка кабины. Остаётся просверлить необходимые отверстия под установку фары-прожектора, сигнальных фонарей и можно отложить готовую кабину. На доработку задней стенки можно не обращать внимания, так как кузова и АПП и аварийной машины целиком закрывают эту плоскость.

Днище на «ГАЗелях» от Welly сделано одной деталью и для грузовой модификации не подходит. Приведу небольшие рекомендации по доработке шасси и интерьера. Лобзиком по заднему торцу топливного бака срезаем днище. При этом не трогаем раму, выпускную трубу, рессоры; надфилями зачищаем появившиеся заусенцы и неровности. Для установки кузова высота верхней плоскости имеющегося шасси мала, так что увеличиваем высоту лонжеронов полученного шасси пластмассовой пластиной толщиной 2 мм (фото 12). Этим мы дополнительно усиливаем шасси. Откладываем готовые детали в сторону и приступаем к доработке интерьера.

Имеющуюся деталь распиливаем поперёк по ступеньке боковой двери и подгоняем напильником по длине для установки в ранее изготовленный кузов (фото 13). Второй ряд сидений придётся изготовить самостоятельно из листового пластика и вклеить в интерьер (фото 14). В зависимости от модификации вам понадобится изготовить или тройное, или четверное сиденье. Мне понадобился второй вариант (фото 15). Для удобства крепления кузова посоветую заранее просверлить в шасси и добавленной нами пластине отверстия под стремянки крепления кузова (фото 16). Работу по этому узлу закончим окраской передней панели. В модели она чёрная, а реально серая. Обыкновенной кисточкой исправим этот недостаток. «Об-

Фото 13.

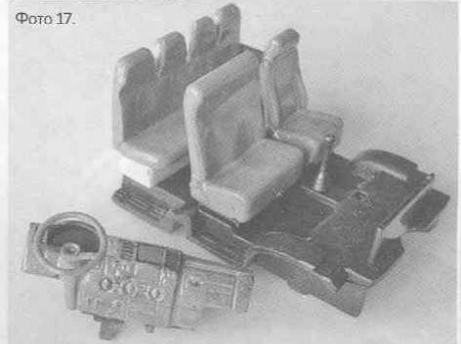
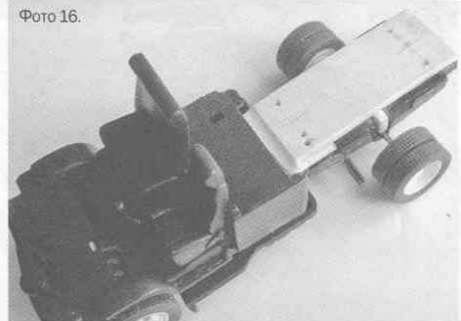
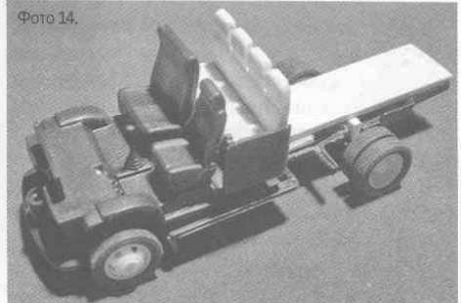
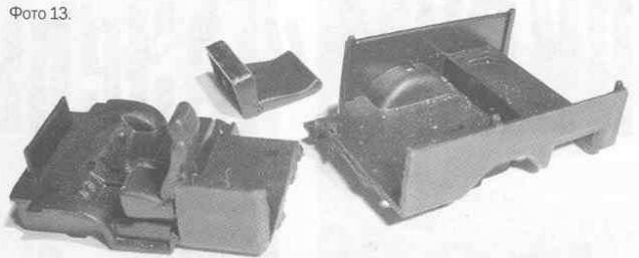




Фото 19.

прокрасим чёрной матовой краской стойки ветрового стекла и пороги дверей (фото 18).

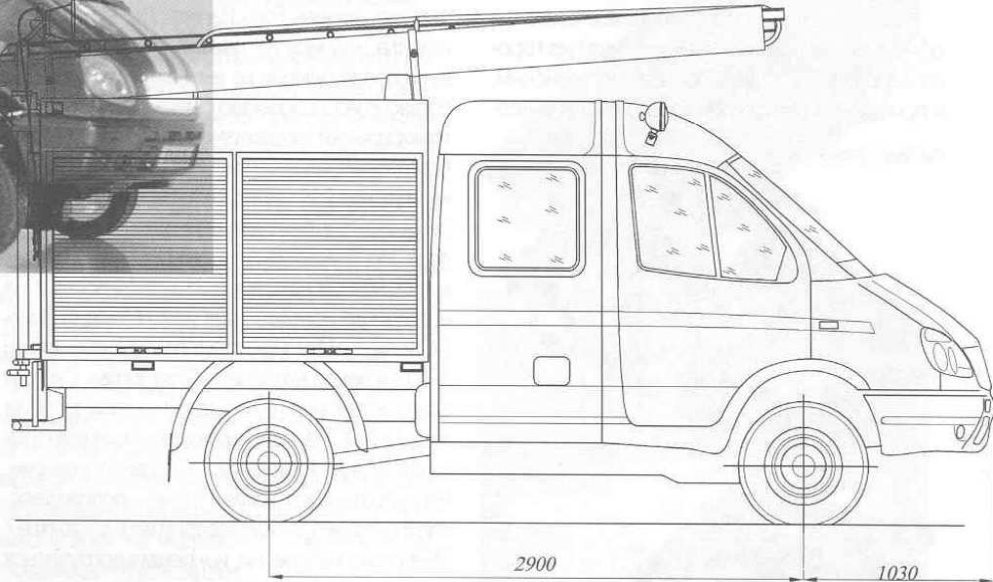
Надеюсь, что мои рекомендации помогут вам при создании нового мини-автомобиля.

Ваши труды не должны пропасть даром и новая модель займет почётное место рядом с серийными саратовскими и китайскими мини-«ГАЗелями», так же как и собранный мною пожарный автомобиль первой помощи АПП-0,4-2/400(330273) от миасской «Уралпжтехники» (фото 19). И если вы захотите сделать такой же, то в этом вам помогут чертежи, приведенные в этом же номере журнала.

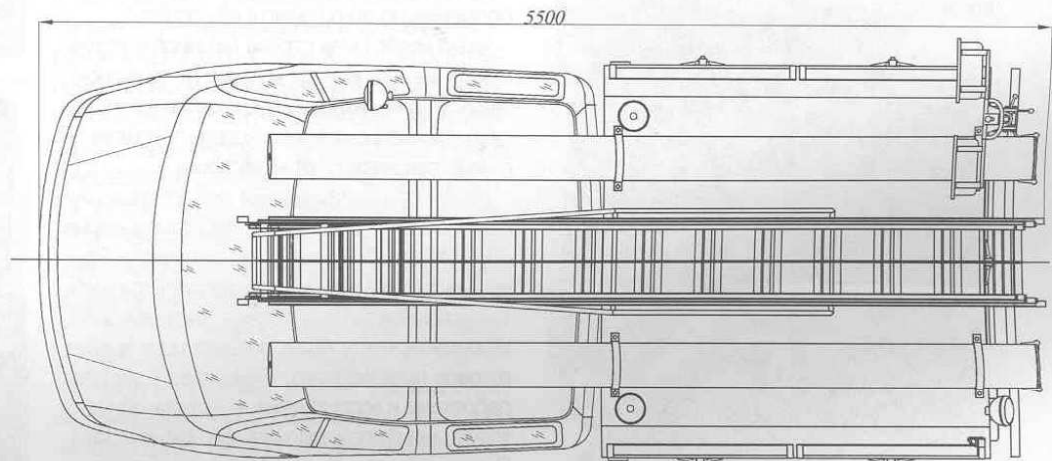
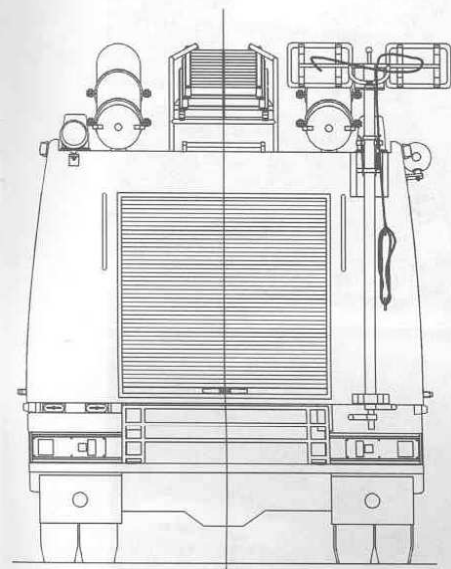
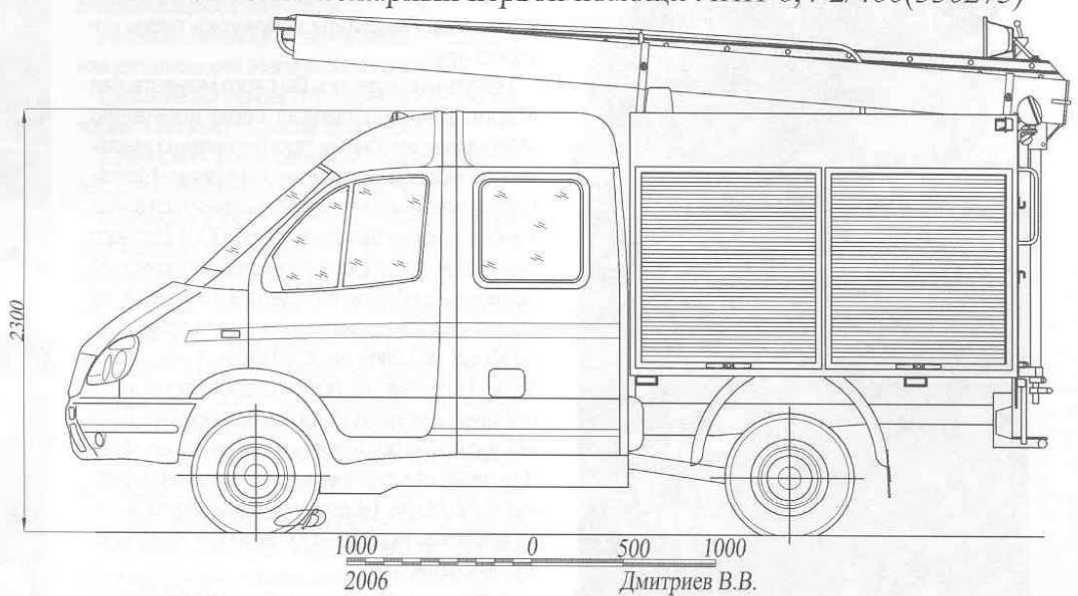
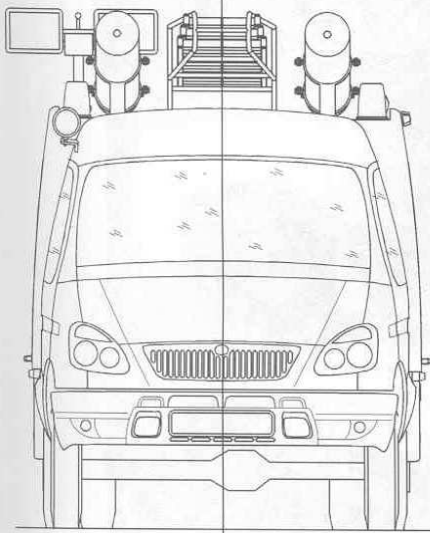
шиваем» серой тканью и сиденья, то есть, окрашиваем их этой же серой краской (фото 17).

Доработкой этих деталей заканчиваем работу над подготовкой шасси к установке кузова и приступаем к его изготовлению. Материал для кузовов может быть самым разнообразным, это и пластик, и жёсть, и «эпоксидка». Тут уж в зависимости от выбранной модификации творите сами.

После сборки кузова все узлы нашей модели готовы к покраске в необходимые цвета и сборке. После высыхания основной краски на кабине кисточкой обозначим «поворотники».



Автомобиль пожарный первой помощи АПП-0,4-2/400(330273)



«GRAN TOROS» – ЗАГАДКА?

Дмитрий ЛИСИН (г. Томск)

lischina@mail.ru

Фото и иллюстрации из архива автора

Несколько лет назад, совершив очередной обмен с моим украинским коллегой из города Запорожья Владимиром Рождественским, я прибавил к своей коллекции довольно нео-

Fiat Abarth 695SS



Fiat Abarth 3000SP

Римейк Fiat Abarth 3000SP



Alfa Romeo 33



Astro II

бычную модель Ford Pantera De Tomaso (так гласила надпись на днище). То что ко мне в руки попал римейк не вызывает сомнений, и согласно исследованию Олега Маликова («Автомобильный моделизм» № 1/2006) скорее всего изготовлен он был на Донецкой фабрике игрушек (Украина), т.к. на модели установлены стандартные для донецких моделей колёса. Необычность данного римейка состоит в том, что он выполнен из пластмассы, а на его днище помимо надписи «Made in Italy» («Сделано в Италии») стоит порядковый номер A-102 и некое название «Gran Toros». Скорее всего, эта модель из опытной партии, т.к. вряд ли бы в СССР в течение долгого времени что-то выпускали с надписью «Сделано в Италии». Что же означает «Gran Toros» — подразделение фирмы «Mattel», имя серии или что-то ещё? Мне стало интересно, и я решил погрузиться в дебри сети Internet, модельных журналов и книг, дабы прояснить для себя этот вопрос раз и навсегда. Результаты получились очень интересными.

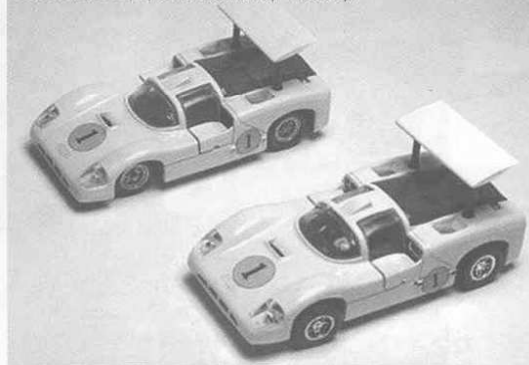
Начать мне хотелось бы с того момента, как Марио Бессано продал свою компанию «Mebetoys» крупному производителю масштабных моделей и игрушек компании «Mattel» (с этой историей можно познакомиться в «Автомобильном моделизме» №6/2006). Для чего же «Mattel» приобрела успешную итальянскую модельную компанию? Дело в том, что в то время «Mattel» производила свою серию масштабных моделей «Hot Wheels» в масштабе 1:64. И это была не просто серия копий автомобилей, а модели, которые создавались с помощью новых подходов или новой философии. В отличие от моделей того же масштаба фирмы «Matchbox» («Lesney»), доминирующих в те времена, модели «Hot Wheels» имели несколько отличий:

колёса модели были непропорционально большими по отношению к её корпусу;

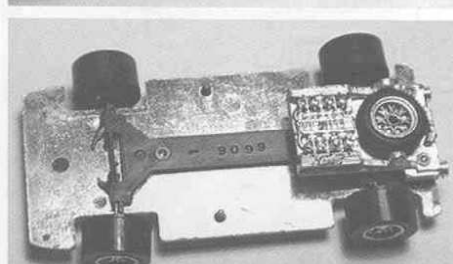
осью колёс была струна (во многих источниках она называется «струна от пианино»). Эта особенность позволяла колёсам вращаться очень быстро, а значит, модель была намного быстрее аналога от «Matchbox».

Не смотря на критику от поборников точного соответствия модели прототипу, серия «Hot Wheels 1:64» стала очень популярна. Причём настолько, что «Mattel» захотела развить те же принципы на моделях в масштабе 1:43. Именно поэтому было решено приобрести готовое производство. «Mebetoys» с её разработками и ассортиментом в сорок одну готовую миниатюру подошла как нельзя кстати. Специалисты компании «Mattel» решили наряду с продолжением выпуска продукции, разработанной «Mebetoys», переделать некото-

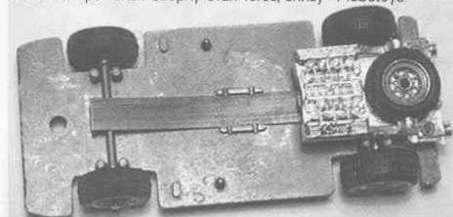
Chaparral 2F. Сверху Gran Toros, снизу - Mebetoys



Колёса Chaparral 2F. Сверху Gran Toros, снизу - Mebetoys



Шасси Chaparral 2F. Сверху Gran Toros, снизу - Mebetoys

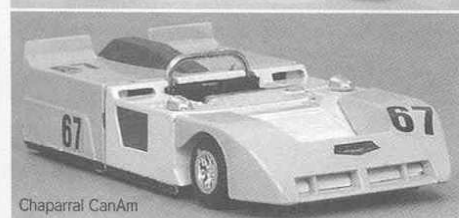


Chaparral 2F

рые модели из её ассортимента согласно принятой в «Mattel» философии конструирования моделей и вывести их на рынок как серию «Hot Wheels Gran Toros». Вот мы и получили первый ответ. «Hot Wheels Gran Toros» — это название серии моделей автомобилей в масштабе 1:43, которые собиралась производить компания «Mattel S.p.A.» (именно так стала называться «Mebetoys», после того как её приоб-

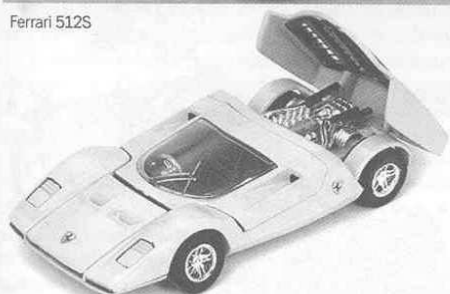


Днище Chaparral 2F Спейры Gran Toros, снизу - Mebetoys



Chaparral CanAm

Ferrari 512S



Ferrari CanAm

Ferrari P4



Ford Mark II

рела «Mattel»). Причём стоит отметить, что все модели «Mattel» в масштабе 1:43 производились только в Италии и нигде более. Продажи начались в 1970 г. и производились в основном в США, Германии и Италии. Необходимо отметить, что компания «Mattel» продавала одни и те же масштабные модели в этих странах, называя серии по-разному: в США это была серия «Hot Weels Gran Toros»; в Италии — «SuperBolidi», которую впоследствии переименовали в «Sputafuoco»; в Германии серия получила название «Heisse Raeder Supergross». Этот факт подтверждается при более внимательном рассматривании днищ и упаковок от масштабных моделей, продаваемых в этих странах. Кстати, если посмотреть на днища римейков выпущенных в СССР, то на некоторых из них мы увидим названия этих серий (например, обратите внимание на днище моделей Abarth 3000SP и Silhouette, которые выпускались на фабрике «Сихарули» в Тбилиси).

На фото мы видим пример первой упаковки, созданной для моделей «Gran Toros», предназначенных для продажи в США. В левом верхнем углу перечислены основные особенности моделей серии «Gran Toros», которых не было у этих же моделей от «Mebetoys», выпускаемых «Mattel S.p.A.»:

Precision moving parts! — Точно подогнанные открывающиеся элементы!

Authentic detailing! «Mag» wheels! — Прекрасная детализация! Магические колёса!

Exclusive Spring-Bar™ suspension! — Неповторимо мягкая подвеска Spring-Bar™!

Low-friction wheel bearings! — Движение колес с минимальным сопротивлением!

В планах «Mattel» была не только переделка моделей «Mebetoys», но и выпуск новых оригинальных, причём как в серии «Gran Toros» так и в серии «Mebetoys», что впоследствии и было реализовано (например: дрегстеры Trantula и Torpedo в серии «Gran Toros» и многое другое). Рассмотрим (на примере одной модели Chaparral 2F), чем отличались между собой модели серии «Mebetoys» и модели серии «Gran Toros» от «Mattel S.p.A.». Заметим, что обе представленные модели выпускались одновременно. Все модели, выпускаемые «Mebetoys», имели цельнометаллическую ось и выполненные в масштабе резиновые покрышки. Нумеровались они в буквенно-цифровом формате (A-XX, где XX — цифры). Например, рассматриваемая нами модель имеет номер A-23. Эта нумерация была заимствована у Марио Бессано, предыдущего хозяина «Mebetoys». В дальнейшем номер стал состоять из трёх цифр. Переделанные для серии «Gran Toros» модели имели большие пластиковые гоночные покрышки, хромированные диски, которые крепились не на оси, а на струне, как у моделей в масштабе 1:64 от «Mattel» (кстати, те же римейки Abarth 3000SP и Silhouette изготовлены в СССР согласно тем же принципам). Нумеровались они с помощью четырёх цифр. Началась серия с модели под номером 6601 и закончилась номером 6629. Всего было выпущено 25 моделей, которые

соответствовали вышеуказанным конструктивным особенностям. И именно эти модели и составляют настоящую серию «Hot Wheels Gran Toros» от «Mattel S.p.A.». Вот их полный список:

- 6601 Ferrari CanAm
- 6602 Astro II

Ford Pantera De Tomaso



Римейк Ford Pantera De Tomaso



Lamborghini Miura



Lola T212



Lotus Europa

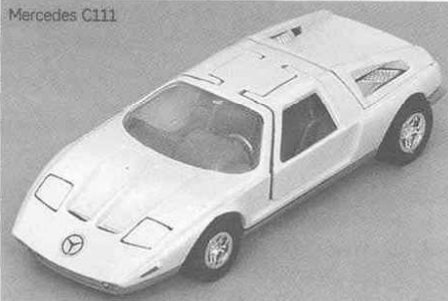


Mantis

McLaren CanAm



Mercedes C111



Mustang Boss 302



Porsche 917



Porsche Carrera



Silhouette



- 6603 Trantula
- 6604 Torpedo
- 6605 Lamborghini Muira
- 6606 Chaparral
- 6607 Ford Mark II
- 6608 Abarth 695SS
- 6611 Mustang Boss 302
- 6612 Alfa Romeo 33/3
- 6613 Porsche Carrera
- 6614 Ferrari P4
- 6615 Twinmill
- 6616 Silhouette
- 6617 Toyota 2000GT
- 6618 Lotus Europa
- 6621 Ferrari 512s
- 6622 Mercedes C111
- 6623 Porsche 917
- 6624 Abarth 3000SP
- 6625 Mantis
- 6626 McLaren CanAm
- 6627 Pantera De Tomaso
- 6628 Chaparral CanAm
- 6629 Lola T212

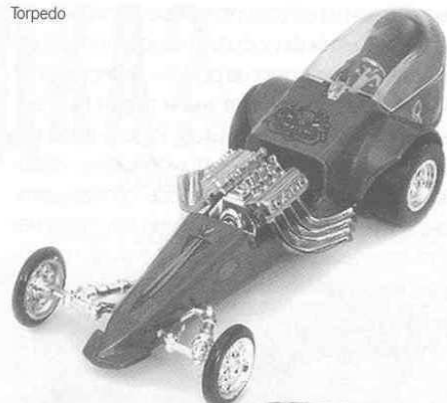
Где-то в 1973 г. выпуск моделей в оригинальных сериях «Hot Wheels Gran Toros», «Sputafuoco» и «Heisse Raeder Supergross» был остановлен, но компания «Matell S.p.A» продолжила ставить название «Gran Toros» на коробки с новыми масштабными моделями, которые добавлялись к серии «Mebetoys». Это вызвало путаницу среди коллекционеров при идентификации моделей. Именно римейк такой модели и оказался в моих руках, а номер A-102 это каталожный номер оригинальной модели, которая была выпущена компанией «Matell S.p.A.» как продолжение серии «Mebetoys», а не «Gran Toros», в противном случае она должна была иметь номер 6627.

Интересен следующий факт. Изучая мнения коллекционеров о моделях «Matell S.p.A» я увидел, что они разделились. Одни коллекционеры, которые живут в основном в США, и воспитывались на серии «Hot Wheels» в масштабе 1:64, собирают и с большим пылом доказывают привлекательность моделей серии «Hot Wheels Gran Toros». Другие, которых называют поборниками точного соответствия модели прототипу (это в основном европейские коллекционеры), и коллекционирующие, в основном, модели серии «Mebetoys» от «Matell S.p.A.» утверждают, что модели «Hot Wheels Gran Toros» не более чем игрушки, не соответствующие реальным прототипам. Поэтому они и не заслуживают внимания. Что ж, каждый сам решает, что ему дорого в качестве предмета коллекционирования.

В 1984 г. итальянский филиал «Mattel» (Matell S.p.A) был закрыт, и выпуск моделей прекратили, так что оригинальные модели обеих серий можно считать раритетами.

В заключении хочется заметить, что многие римейки, выпускавшиеся в СССР, правильнее называть римейками компании «Matell S.p.A», т.к. именно формы её масштабных моделей были закуплены.

Torpedo



Toyota 2000GT



Trantula

Twinmill



Сами же формы (или модели) принадлежали либо к серии «Mebetoys» от «Matell S.p.A» либо к серии «Gran Toros» (или «Sputafuoco», или «Heisse Rader Supergross») «Matell S.p.A». Компания «Mebetoys», принадлежавшая Марио Бессано дала лишь старт появлению этих моделей. «Matell S.p.A» развила этот успех по двум направлениям — создавая как точные копии, так и более спорные модели, входящие в серию «Gran Toros». Фабрики же СССР реанимировали и производили лишь то, что им досталось, не добавляя в эти серии ничего нового, а только упрощали эти модели, изменяя материал, из которого они раньше производились и их внешний вид (отсутствие декалей и т.п.).

Первая урковка Gran Toros

Precision moving parts!
Authentic detailing! "Mag" wheels!
Exclusive Spring-Bar suspension!
Low friction wheel bearings!

GranToros
HotWheels
MATEL

MADE IN ITALY BY MEBETOYS S.p.A. A SUBSIDIARY OF MATEL INC.

КОНКУРС «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



Дорогие друзья и коллеги!

Сегодня мы публикуем условия участия в конкурсе «Модель года 2007» и критерии оценки моделей.

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

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

Принять участие в голосовании по конкурсу «Масштабная модель 2007 года» можно до 31 декабря 2007 г.

Результаты конкурса будут опубликованы в журнале «Автомобильный моделизм» № 2/2008.

В журнале будет регулярно публиковаться информация о моделях, участвующих в конкурсе. В связи с этим приглашаем производителей моделей, их представителей, дистрибьюторов и дилеров оперативно выдвигать свои новинки на кон-

курс, присылая информацию в журнал. Планируется конкурс и среди продавцов моделей.

Номинации:

Модель года;

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

Лучшая модель зарубежного автомобиля отечественного изготовителя;

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

Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя;

Лучшая отечественная фирма-изготовитель модели;

Лучшая зарубежная фирма-изготовитель отечественных моделей.

Любая модель может быть представлена в нескольких номинациях.

В конкурсе могут принимать участие, как специально номинированные изготовителями модели, так и модели, впервые выпущенные в 2007 г., которые официально никто не номинировал. Единственное условие для участия – модель впервые должна быть изготовлена в 2007 г.

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

линия отреза

Критерии оценки (Любой читатель может заполнить анкету и прислать её в редакцию. Все мнения будут учтены):

- Модель
- Изготовитель
- Соответствие прототипу (0–5)
- Соответствие масштабу (0–3)
- Соответствие пропорциям (0–3)
- Соответствие материалу прототипа (0–3)
- Число элементов (0–3)
- Проработка деталей экстерьера (0–3)
- Проработка деталей интерьера (0–3)
- Проработка деталей шасси (0–3)
- поддрессирование колёс (0 или 1)
- Наличие поворачивающихся колёс (0 или 3)
- Материал кузова (металл – 2, смола или пластмасса – 1, др. – 0)
- Наличие вариантов кузова и т.п. (0 или 1)
- Материал фар и сигналов (прозрачность, соответствие цветов) (0–3)
- Наличие детализовки под не открывающимися элементами (0 или 3)
- Наличие детализовки под открывающимися элементами (0 или 2)
- Наличие открывающихся элементов (0–2)
- Наличие двигающихся и съёмных элементов (0–2)
- Наличие специальных эффектов (фары, сигнальные огни, звук) (0–2)
- Материал покрышек (резина – 3, смола – 2, др. – 0)

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

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

Изготовление КамАЗ-43118 не вызывает никаких сложностей, кроме умения слесарных работ и желание сделать модель, какую российская промышленность не выпускает.

При изготовлении модели было «убито» в общей сложности четыре модели КамАЗа. Это два КамАЗ-4310, один КамАЗ-43101.028 (с высокой крышей) и один КамАЗ-53212 с тентом. Вышло дороговато, но эстетическое удовлетворение стоит большего, чем финансовые расходы.

Итак, более подробно. Если прочие детали не требовали переделки (я имею ввиду кабину от КамАЗ-43101-028, верхнюю планку базы вместе с кузовом и тентом от КамАЗ-53212), а только перекраски, поскольку были окрашены в традиционный защитный цвет, то самая главная часть – рама КамАЗ-43118, была полностью переделана. Не мудрствуя лукаво, я взял две рамы КамАЗ-4310, сделал распилы так, чтобы удлинить базу КамАЗ-4310 до необходимых для КамАЗ-53212 размеров. Также была увеличена «хвостовая» часть рамы. Далее с помощью заклёпок соединил торцы между собой. Для верности был использован клей СуперМомент. Со стороны водителя на раме убрал инструментальный ящик, и на его месте (согласно рисунку и фото на сайте КамАЗа) расположил два ресивера. С другой стороны вместо стандартного бензобака был установлен бак от КамАЗ-53212 большей вместимости.

Далее как водится... шпатлёвка и окраска рамы. Затем монтаж силового агрегата, трансмиссии и установка кабины с кузовом. Колёса от КамАЗ-4310 (согласно сайту завода) были заменены на колёса от КамАЗ-4326.

Вот в принципе и весь нехитрый способ изготовления. Сам я с большим удовольствием вот уже 30 лет собираю модели отечественных и мировых производителей.

Предпочтение отдаю моделям автомобилей советского и российского автопрома, а также автомобилям других стран мира 1886–1940 гг. выпуска и спортивным (раллийным) автомобилям.

В последнее время сам начал изготавливать конверсионные модели, но нехватка времени не позволяет пока отдать этому занятию полностью.

Вячеслав БЕРКВИЙ



КамАЗ-43118



КамАЗ-5325.00 Aero (4x2) с МАЗовской резиной



КамАЗ-5325.00 Aero (4x2) с ЭЛЕКОНовской резиной

ЧТО МОЖНО КУПИТЬ ЗА РЕАЛЬНЫЕ ДЕНЬГИ

Мурат ДАДАЯНЦ (Москва)

Следующая часть нашего обзора посвящена продукции модельных фирм, выпускающих самые разные машинки, объединяет которые, пожалуй, только одно – страна происхождения – родина автомобильной мании во всех её проявлениях, от увлечения автоспортом на любом уровне до коллекционирования авомотостарины в масштабе 1:1, Мекка автомобильного дизайна и родина самых знаменитых в мире кутюрье от автопромышленности. Страна, где автомобиль вознесён в разряд культа, и каждый мальчишка мечтает о Ferrari, Lamborghini, Maserati, или на худой конец об Alfa Romeo, а имена Бертоне, Гандини, Микелотти, Фарина более популярны, чем фамилии политиков наивысшего ранга, страна, породившая такие гонки как Mille Miglia, страна, где правоту доказывают на гоночных или раллийных трассах, а в жилах каждого течёт хоть немного бензина, не может не увлекаться коллекционированием моделей автомобилей своего преклонения. Как многие уже догадались, речь идёт об Италии. И как во всяком нормальном обществе спрос порождает предложение. Наверное на карте мира не найти ещё одного государства на территории которого было бы сосредоточено такое количество фирм, фирмочек и мастерских, производящих модели автомобилей в различных масштабах, как в Италии. Останавливаться на продукции всех предприятий не имеет смысла, да и практически в журнальной статье это сделать невозможно. Отметим лишь самые интересные, а главное, самые распространённые на нашем рынке компании, производящие модели автомобилей.

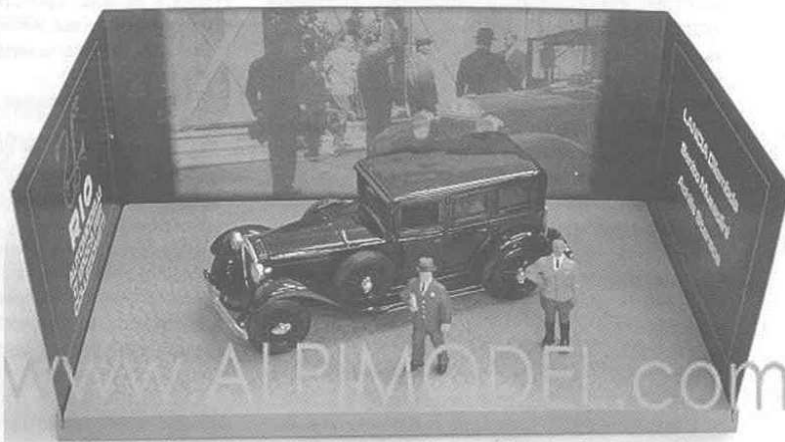
Немного истории, похожей на сказку... Жили-были три приятеля, которые бредили модельками и мечтали наладить их серийное производство. Сказано – сделано и на свет появляется одно из двух известнейших в мире итальянских модельных имен – «RIO». Изначально фирма представляла собой компанию по производству истинных диковин. К середине 60-х гг. прошлого века сразу было налажено производство одновременно большого количества невиданных доселе моделей автомобилей в строжайшем 43-м масштабе, причём наивысочайшего качества. Старинные машинки отличала великолепная детализировка, обилие мелких деталей, богатейшая, и довольно смелая цветовая гамма, и высокая цена, которая бесспорно была оправдана качеством моделей. Не удивительно,

что и ныне, в век поголовного хай-тека, ранние модели RIO гармонично смотрятся на полках рядом с машинками современного производства. На фотографиях показаны некоторые наиболее интересные из них. И поныне продукция фирмы пользуется стабильным спросом на мировом модельном рынке, причём в России цена на миниатюры «RIO» редко опускается ниже 1000 руб. К недостаткам стоит приписать лишь очень нечастое появление новых моделей, как правило, раз в два-три года, и некоторую небрежность сборки, которая поправима в домашних условиях. Последнее особенно странно, т.к. модели до сих пор собираются в матушке-Европе и никак не хотят мигрировать во всё удешевляющий Китай, что частично и объясняет высокую розничную цену. Основателем и бессменным руководителем компании на протяжении многих лет вплоть до самой смерти был Рино Таттарлетти. Ныне компанию возглавляет его старший сын Массимо. В этом году «RIO» стала частью другой итальянской фирмы, о которой мы расскажем чуть позже.

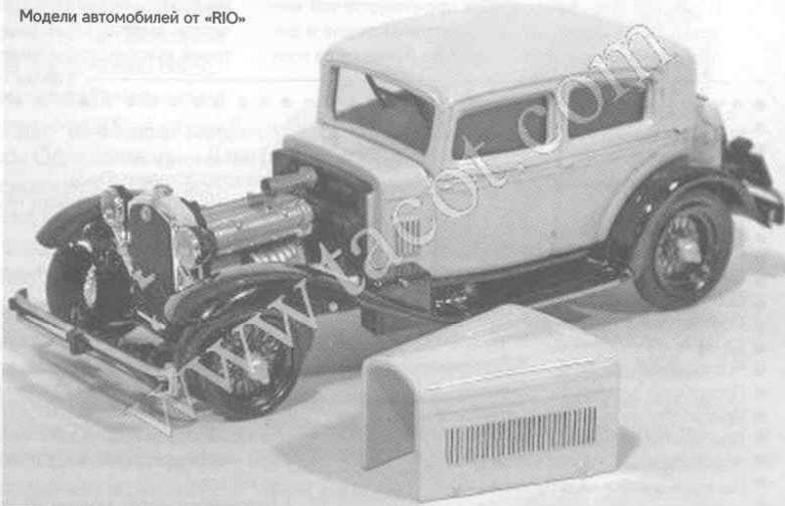
Вторым компаньоном в фирме стал другой сын Рино по имени Рио, речь о котором и пойдет далее.

Трудились, трудились братья Таттарлетти на модельном поприще, достигали, достигали успеха, да и поссорились... И решил младший

брат тоже выпускать машинки маленькие, благо стал искущён в модельной технологии. Да только вот неувязочка вышла. По договорённости с братцем своим старшим, в результате перипетий юридических, не мог он в течение нескольких лет выпускать модели автомобилей и прочих самодвижущихся экипажей. Но не впал он в уныние, а основал со своими друзьями в 1972 г. модельную фирмочку в родной Италии. И назвал её «Gruppi» – по имени популярной в на-

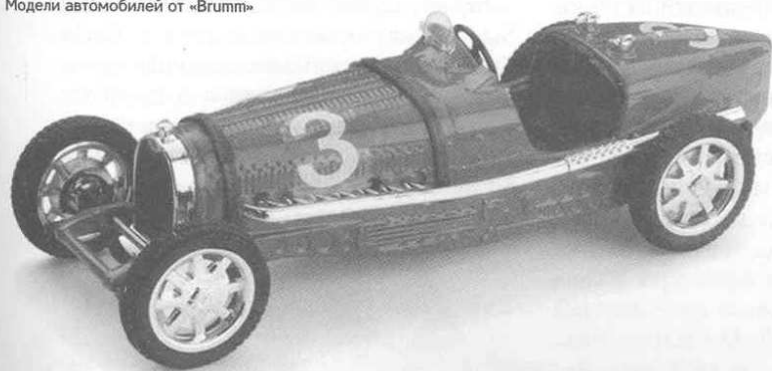


Модели автомобилей от «RIO»





Модели автомобилей от «Brumm»



очень высокой проработкой деталей. Позднее, в 1977 г., начался выпуск моделей автомобилей в масштабе 1:43.

Дебютными для «Brumm» стали десять моделей утилитарных автомобилей начала XX в. с обилием металлизированных деталей, высокими степенью копийности и соответствием масштабу. Миниатюры моментально прижились в коллекциях, первым делом за счёт отлич-

но стоит отметить серию моделей рекордных автомобилей начала прошлого века. Качество самих машинок, как и проработки деталей, великолепно, а исторический очерк на трёх языках вместе с характеристиками самого автомобиля, напечатанными на коробке, дополняет представление о прототипе. Как было сказано ранее, модели до сих пор выпускаются в Италии, что и обуславливает их высокую цену. В России вряд ли возможно купить модель фирмы «Brumm» дешевле 900 руб., а новинки намного превышают эту сумму.

Далее рассмотрим продукцию сразу двух модельных фирм – «Art Model» и «Best Model». Объединяет эти фирмы следующее: страна-изготовитель; модельный период прототипов; качество; любовь к автомобилям Ferrari; практически полное отсутствие на постсоветском модельном пространстве, и наконец, что самое главное – один владелец – се-



Модели автомобилей от «Art Model»



чале XIX в. повозки конной, колесившей по Милану и прочим итальянским городам в XIX в., модели, которой и начал выпускать. А уже с ней и модели прочих конных экипажей, карет и повозок различных стран мира и разнообразных временных периодов. Буквально в течение нескольких лет скрупулезная, качественная и диковинная продукция новоиспечённой «Brumm» завоевала большую популярность и огромное количество поклонников во всей Европе. Незаметно пролетели в трудах и развитии предприятия годы запрета, за которые компания окрепла и приобрела своих поклонников, а также современную и передовую технологию по выпуску моделей.

В 1976 г. запрет на выпуск макетов самоходной техники истёк, и появились первые модели паровых экипажей, высочайшего на тот момент качества и с

ной детализации и эксклюзивности подбора автомобилей для подражания. Стоит отметить, что модели по сей день производятся в Италии. Подбор автомобилей в основном состоит из итальянских моделей до середины 1970-х гг., причём во множестве спортивных вариантов окраски. В каталоге фирмы более четырёхсот моделей, многие из которых не выпускаются другими фирмами. Особен-



Модели автомобилей от «Best Model»



мейная фирма «M4»!

Идея создания фирмы по производству моделей автомобилей для коллекционеров принадлежала Марко Гразини – заядлому собирателю (на протяжении более чем 40 лет) моделей в масштабе 1:43 и обладателю коллекции, насчитывающей более 7000 моделей. Говорят в молодости, будучи совсем небогатым человеком, он отказывал себе во многих удовольствиях ради приобретения моделей. Позже, разбогатев, он не только не забыл о своём хобби, но и приумножил коллекцию!

Большим начинанием стало основание им в 1984 г. фирмы «Box Model», а позднее в 1990 г., вместе со своей семьей компании «M4» (Marco, Mariella, Michele, Manuela).

«M4» производит модели под двумя торговыми марками – «Art Model» (автомобили 1940–1960-х гг.) и «Best Model» (автомобили 1960–1980-х гг.). Как правило, прототипами служат автомобили итальянских марок, а также классические европейские машины.

«M4» ремесленная фирма, которая благодаря опыту и обширным познаниям самого Марко Гразини, изготавливает редкие и сложные в производстве модели. Основное направление – модели спортивных и гоночных автомобилей,

премиум-класса, цены на модели у которых зашкаливают за сотню евро. А коллекция моделей Ferrari от «Art Model» это шедевр, который украсит самую изысканную коллекцию.

Ранее «Art Model» позиционировалась как элитная торговая марка, а качество её моделей было значительно выше, чем у «Best Model». Соответственно и модели стоили дороже. В России модели этой марки встречаются редко, их стоимость не превышает 1000 руб. А вот качество моделей «Best Model» до начала 2000 г. оставляло желать лучшего,

участников и победителей знаменитых гонок, таких как Mille Miglia, Le Mans, Nurburgring, Monaco, Targa Florio. Очень много моделей повторяют машины известных итальянских гонщиков, победителей этих соревнований. Детализовка и окраска моделей на высоте, проработка салона – выше всяких похвал, а рисунок колесных дисков и резины на уровне самых лучших фирм

но в начале века оно было улучшено и доведено до уровня «Art Model». В среде коллекционеров модели делятся на «старый» и «новый» «Best». Модели «Best Model» в России несколько дешевле моделей «Art Model» и составляют порядка 700–900 руб.

Недавно «M4» поглотила фирму «RIO». Сам Марко Гразини очень гордится этим приобретением, прежде всего из-за того, что она не досталась китайцам и осталась достоянием Италии.

Следующая история о малоизвестной в нашей стране фирме «Bang». «Bang S.r.l.» была основана в 1990 г. Carlo Tamburini, увлечённым коллекционером винтажных автомобилей и в такой же степени высококлассных моделей машин. «Bang» воспроизводит в абсолютно точном масштабе 1:43 очень хорошо



Модели автомобилей от «Bang»



детализированные модели для серьезных коллекционеров. Выпуск моделей одобрен непосредственно автомобильными компаниями. Особый упор делается на изготовление моделей спортивных автомобилей итальянского производства, в особенности Ferrari и Alfa Romeo. Качество моделей очень высокое. С 1993 г. было внедрено много металлических деталей, изготовленных методом «фототравления». Высокое качество моделей дало возможность фирме «Bang» очень быстро выйти на довольно высокий уровень изготовления, что в свою очередь позволило получать различные титулы, такие как «Лучшая модель года». Маленькие шедевры фирмы по достоинству оценены коллекционерами всего мира, что, бесспорно, сказывается и на цене моделей, которая довольно высока, и встретить в России модель этой фирмы стоимостью менее 1000 руб. большая удача.

Ну и последнее детище итальянского модельного автопрома о котором просто невозможно не поговорить – это один из

основателей досконального модельного хай-тека, ныне, к великому сожалению автора, не существующая, но от этого ещё более привлекательная фирма «Detail Cars», более известная в коллекционерам как «CDC».

В момент своего появления на рынке компания сразу же заявила о себе двумя десятками великолепно проработанных моделей трёх серий в точнейшем 43-м масштабе.

Помню, что когда я впервые взял в руки модель этой фирмы, у меня появилось единственное желание – собрать всё, что они выпускают. Окраска и исполнение деталей салона поразили даже такого искушенного коллекционера, как Ваш покорный слуга, а выбор моделей был хоть и скуден, но очень интересен. Изюминкой «CDC» стало ещё и то, что модель можно было приобрести не только в виде машинки в стандартной витрине и картонной коробке, но и в виде высочайшего качества комплекта для самостоятельной сборки (KIT).

К сожалению компания просуществовала на рынке всего каких-то пять лет. Вероятнее всего это связано с не правильной ценовой политикой – высококачественные модели продавались по явно заниженной цене, что и привело к банкротству. Право на выпуск большинства моделей вместе с пресс-формами перешло к таким гигантам модельного рынка как «Solido» и «Universal Hobby». К сожалению ныне выпущенные этими компаниями римейки «CDC» всё равно не дотягивают до оригинала ни по качеству окраски, ни по скрупулёзности изготовления.



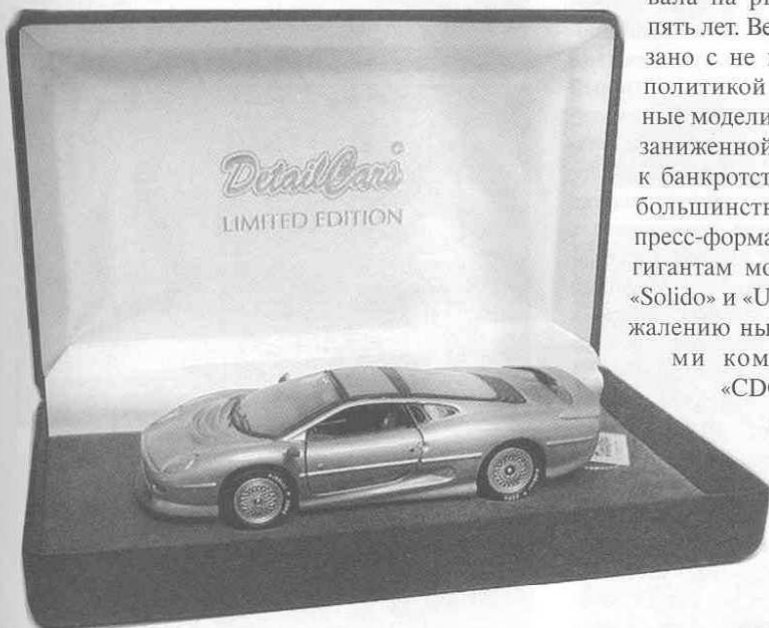
2005 121x71 — ПЛ ГолАЗ-5291 «Крузиз», междугородный автобус. Фон — компьютерная графика. Календарь торгового дома «Русские автобусы», куда входит ООО «Ликийский автобусный завод».



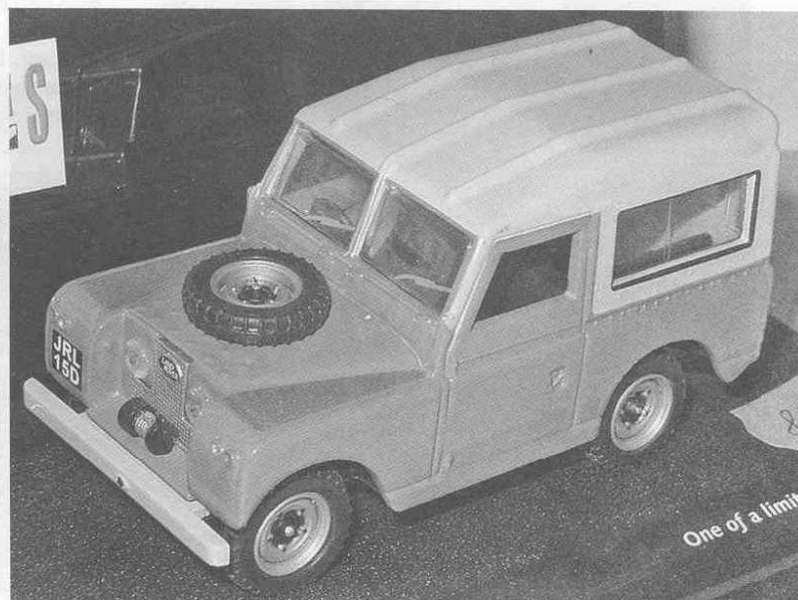
2006 101x71 — БЛ ЛиАЗ-5292.57, низпольный газобаллонный автобус. Фон — компьютерная графика. Заводской календарь ООО «Ликийский автобусный завод».



2007 101x70 — БЛ ЛиАЗ-5256.45, городской автобус с высоким лобовым стеклом, электронным маршрутным указателем и кондиционером кабины водителя. Фон — компьютерная графика. Производственный календарь работы ООО «Ликийский автобусный завод».



Модели автомобилей от «Detail Cars»



МАЛЮТКИ В «КРАСНЫХ МУНДИРАХ»



ACI-30 на шасси ГАЗ-52 (GAZ Automodelle)

Продолжая начатый в прошлых номерах рассказ о миниатюрных автомоделях мы рассмотрим некоторые модели пожарной техники, выпускаемой в масштабе 1:87 Н0.

Стоит лишний раз упомянуть, что в основном речь пойдет о немецких производителях, как о наиболее высококачественных и массовых изготовителях автомоделей в этом масштабе. Прежде чем окунуться в мир моделей, давайте немного разберёмся с основной классификацией пожарных автомобилей.

В большинстве европейских стран, как и в нашей стране, принята классификация пожарных машин по их назначению. К основным относятся автомобили для перевозки и непосредственной подачи средств тушения в зону огня. Специальные автомобили предназначены для выполнения особых задач (борьба с крупными пожарами и огнём на большой высоте, прокладка рукавных линий, организация освещения и связи). Вспомогательные автомобили обеспечивают работу машин двух первых групп. Примерно

90% всех пожарных автомобилей составляют автоцистерны и автонасосы, и около 10% приходится на все остальные.

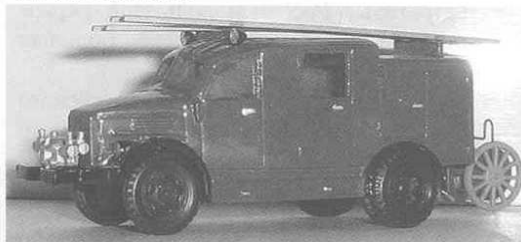
В производстве «мини-пожарок» процентное соотношение между основными и вспомогательными автомобилями составляет примерно 50 на 50. Ведущими мировыми компаниями-производителями масштабных моделей в типоразмере Н0 выпускаются все основные типы пожарной автотехники, включая насосы, цистерны, лестницы и различные спецавтомобили на базе грузовиков и микроавтобусов. Наиболее известной из них является немецкая фирма «Preiser», изготавливающая как сборные, так и готовые модели немецких пожарных машин преимущественно 1960–1970 гг. Особенностью данной фирмы является параллельный выпуск своих моделей в двух вариантах: в варианте готовой модели и в варианте КИТа. Это даёт возможность коллекционерам и любителям не только радоваться очередной покупке самой модели, но и самостоятельно принять участие в её сборке. Основная часть производимых «Preiser» моделей состоит из нескольких базовых шасси Mercedes, MAN, и Magirus и огромного количества пожарных надстроек на них. Из наиболее интересных следует отметить коленчатый подъёмник английской фирмы «Simon» на шасси Magirus-Mercur, автолестницу DLK 23-12 на шасси Iveco-Magirus 120-25 и аэродромную автоцистерну Faun FLF 80/200. Как и большинство современных западных моделей в масштабе Н0 продукция «Preiser» отличается сложной конструкцией и тончайшей проработкой деталей. Все выдвигающиеся и поворотные части на пожарных лестницах действую-

Алексей ДЕМИДОВ (Санкт-Петербург)
Фото из архива автора



Athearn F850

ПМГ-5 на шасси ГАЗ-51



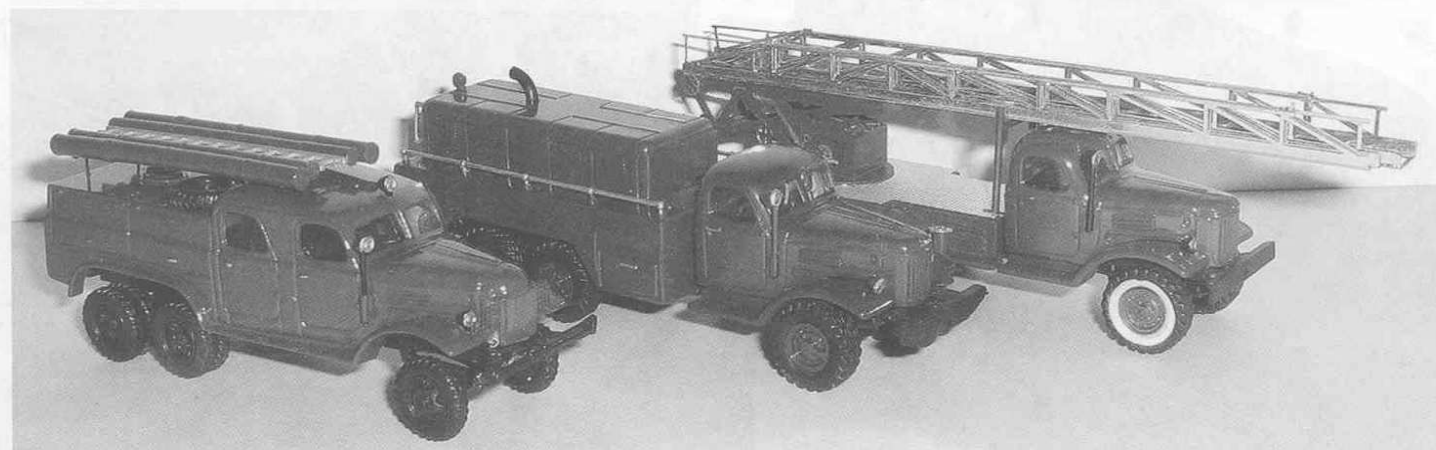
DAF3300 LF16-25 (Демидов, конверсия)



Faun FLF80-200 (Preiser)



Ford FK2500 (Kibri)



СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



Citroen Acadiane
Bache + Remorque
Miniroute



Citroen Ami 6
Berline
Altaya



Citroen AX 10E 1987
Universal Hobbies



Citroen Acadiane Bache
Michelin
Transpub



Citroen AMI 6
blue
IXO CLC062



Citroen AX
Gendarmerie
Duvi



Citroen Acadiane
blue myosotis
Norev 173560



Citroen Ami 6
Break La Poste
Universal Hobbies



Citroen AX GTI
Duvi



Citroen Acadiane
white
IXO clc109



Citroen Ami 6
Break
Verem



Citroen AX RE 1989
red
very lim
Tacot UNI02



Citroen Acadiane
Michelin
Altaya



Citroen Ami 6
C60



Citroen AX
Sapeurs Pompiers Meurthe
& Moselle
Paradcar



Citroen Acadiane
Michelin
Tacot uni01



Citroen Ami 6
Eligor



Citroen B2
Coupe Landaulet
Taxi RR
Miniatures



Citroen Acadiane
Pompiers
Panorama



Citroen Ami 6
Enterprise
«Assistance Citroen»
Verem



Citroen B2
grey
Minialuxe



Citroen Acadiane
Vroom
This model shows my last
1k1 Acadiane



Citroen Ami 6
Tintin «Les bijoux de la
Castafiore»
Editions Atlas



Citroen B2
yellow
Ramil



Citroen AK250
La Poste
Universal Hobbies



Citroen Ami 8
Enterprise
«ANWB Wegenwacht»
Ministyle/Marpytoys



Citroen B2
01z



Citroen AK400
Pompiers de Maclas Loire
Panorama



Citroen Ami 8
green
Norev



Citroen B14G
Cabriolet 1928
UH Passion Citroen



Citroen Ami 6 1961
blue/white
IXO-Tacot 376



Citroen Ami 8
blue
Paradcar



Citroen Baby
BrCap2



Citroen Ami 6 1961
yellow
Nostalgie N0031



Citroen Ami 8
yellow
Norev 153530



Citroen Baby-Brousse
Iranienne decapote
JA38



Citroen Ami 6
beige
Norev 153510



Citroen AX
5-doors
Paradcar



Citroen Baby-Brousse
Iranienne
JA38 kit

МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ СИТРОЕН

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



Citroen Berliet-Citroan 350K
Betaillure
Parade



Citroen Berlingo
pick-up
Hauteville



Citroen BX
Pijpops Peter
IJpema



Citroen Berlingo
«Citroen Assistance»
Hauteville



Citroen Berlingo
Post Israel
KI Models



Citroen BX
Police
Norev



Citroen Berlingo 2
Bivouac
Norev



Citroen Berlingo
Serie 2
Multispace Modutop
Norev



Citroen BX
Serie 2
Marpytoys



Citroen Berlingo 2
Tolee red
Norev



Citroen Berlingo Tole
«Zapa Beton»
Eligor Autos 100988



Citroen BX
Sport
Marpytoys



Citroen Berlingo
CITROExpert
Eligor



Citroen Bijou
Cabriolet
Ministyle



Citroen BX
Taxi
Norev



Citroen Berlingo
Douanes 2005
Douanes avec Rampe
Eligor Autos 100794



Citroen BX14RE
Norev (conversion Rob
Baesjou one of my former
cars)



Citroen C1 3-doors
red
Norev



Citroen Berlingo
white
Eligor



Citroen BX14RE
Norev (conversion RobB)



Citroen C1 5-doors
Publicitaire
Norev/Marpytoys



Citroen Berlingo
Frigo
Hauteville



Citroen BX16
Chic
Norev (conversion RobB)



Citroen C1 2005
grey gallium
Norev 155100



Citroen Berlingo
Gendarmerie Canine
Eligor



Citroen BX16 TRS
Norev
serie Jet Car



Citroen C15
Assistance Garage Damste
Eligor (conversion Rob
Baesjou 01)



Citroen Berlingo
Grand Large
Hauteville



Citroen BX16 TRS
red
Universal Hobbies



Citroen C15
blue
Eligor



Citroen Berlingo
La Poste
Eligor (Conversion Rob
Baesjou)



Citroen BX 4TC
Civil
Universal Hobbies



Citroen C15
Chausson
Eligor (Cjversion RobB)



Citroen Berlingo
Multispace Open Roof
Vitesse



Citroen BX
Gendarmerie
Norev



Citroen C15
Israeli Firedep
KI Models



Citroen Berlingo
Multispace
green
Vitesse



Citroen BX
MC-toy



Citroen BX 4x4
#250 Paris-Alger-Dakar
Original Miniatures

МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ СИТРОЕН



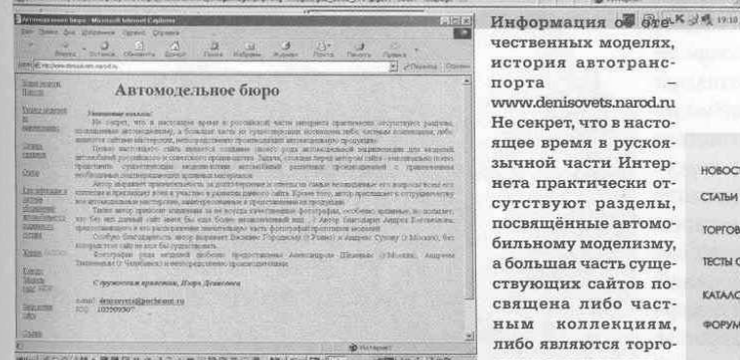
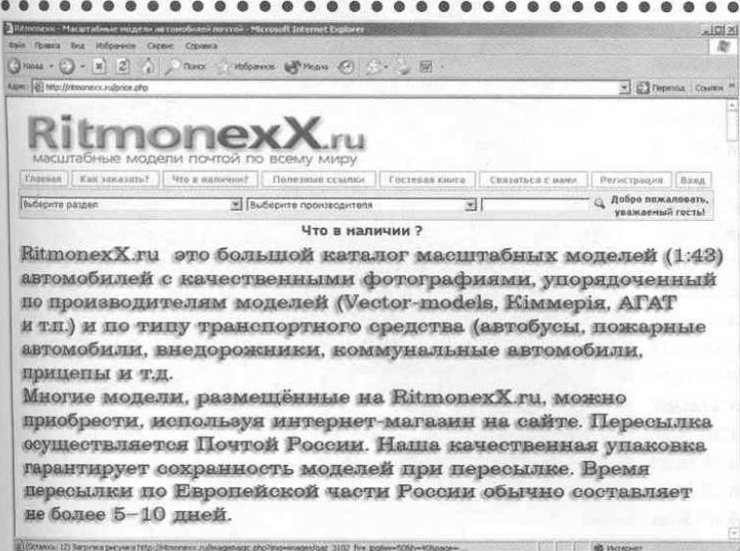
КОМПАКТ-ДИСК

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

Содержание:

1. Полноцветная версия журналов «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2000–2006 гг.
2. Обновлённые и дополненные слайд-шоу (каталоги) моделей: Minichamps; Bauer и Welly.
3. Adobe Acrobat Reader (программа для просмотра PDF-файлов).

Системные требования: Pentium 200; ОЗУ – 32Мб; ОС – Windows 95/98/ME/2000/XP; разрешение экрана – 800x600; CD-ROM.
 Стоимость диска с пересылкой по России 315 руб. (стоимость пересылки за границу оговаривается в каждом отдельном случае). Деньги за диск необходимо перевести по адресу: 129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу. В поле «Для письма» необходимо указать количество дисков и разборчиво обратный адрес.



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

В данном разделе публикуются объявления частных лиц о приобретении, продаже (в нетоварных количествах) или обмене предметов коллекционирования.
БЕСПЛАТНО публикуются **ВСЕ** объявления, присланные на бланке, помещённом в журнале (или его ксерокопии).
 Объём объявления не более 30 слов, включая адрес. Предлоги, союзы, буквенно-цифровые обозначения типа АМО-Ф-15, ЗИС-5, д. 3, кв. 33 считаются целым словом.
 Редакция журнала оставляет за собой право на редактирование текста объявления, а также право отказа в опубликовании объявления, содержащего антиобщественные призывы, обвинения в адрес физических и юридических лиц, коммерческую рекламу.
 За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несёт.
 Для сокращения объёма объявления используйте следующие сокращения: ПП – почтовый перевод; САК – самоадресный конверт; 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
 • Продаю фото городского транспорта и ж/д на CD. Более 25 дисков по 100-500 фото. Каталог в САК. Денис Денисов. 300012, Тула, ул. Н.Руд-



ЛОКОТРАНС

Издаётся в России с 1993 г.

ИНФОРМАЦИОННЫЙ АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

Подписка через редакцию: II полугодие 2007 г. – 670 руб.
 Оплата почтовым переводом: РОССИЯ 140100, Московская обл., г.Раменское, а/я 38, Ивониной Ирине Александровне
www.lokotrans.info e-mail: lokotrans@teleconf.ru

ПАНТОГРАФ

ЖУРНАЛ О ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Периодическое издание для тех, кто интересуется трамваями, троллейбусом, автобусом, метро

Подписной сезон продлится!

Продолжается подписка:
 на второе полугодие 2007 года (3 номера) – 210 рублей
 на 2007 год (6 номеров) – 375 рублей

Оплата почтовым переводом на адрес:
 300012, г. Тула, ул. Николая Руднева, д. 25/13, кв. 5.
 Денисову Денису Николаевичу.

В графе «Сообщения» укажите пожалуйста Ваш заказ!

ИНФОРМАЦИЯ О БЕСПЛАТНЫХ МОДЕЛЯХ, ИСТОРИЯ АВТОТРАНСПОРТА
www.denisovets.narod.ru
 Не секрет, что в настоящее время в русскоязычной Интернет-практически отсутствуют разделы, посвящённые автомобильному моделизму, а большая часть существующих сайтов посвящена либо частным коллекциям, либо являются торговыми площадками.



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

ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ О МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЯХ АВТОМОБИЛЕЙ
WWW.AUTOMODEL.RU



нева, 25/13-5, тел. +79105584086, e-mail: pant@klax.tula.ru
 • Продаю из личного архива фотографии самоходных машин, спецтехники, тракторов, автомобилей. Стоимость от 10 руб. за снимок. Подробности в САК или по тел. (8422)32-24-63. Круглов А. 432000, г. Ульяновск, ул. К.Либкнехта, д. 30, кв. 16
 • Модели грузовиков ручного изготовления в М1:43. Более 30 наименований. Каталог и фото в САК. Керн Н.Д. 350007, г. Краснодар, ул. Захарова, 23, а/я 6025
 • Справочная информация по моделям – тел. (095)680-15-61

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

КУПЛЮ

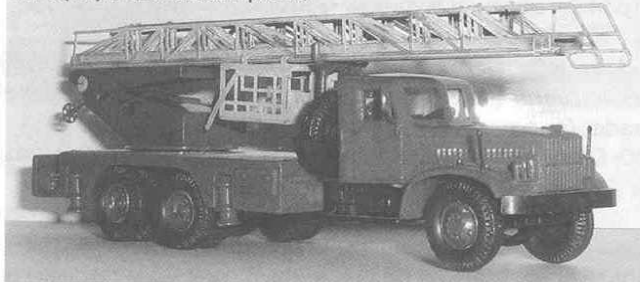
ПРОДАМ

ОБМЕНЯЮ

РАЗНОЕ

Почтовый адрес _____

АЛ-45(257)ПМ-109 на шасси КраЗ-257



ют, как на прототипах. Открываются люки и сдвижные жалюзи на автоцистернах, катушки с пожарными рукавами и прочий инвентарь (топоры, багры, штурмовые лестницы) сделаны съёмными и закреплены на кузовах машин. В дополнение к самим моделям выпускается большое количество дополнительных наборов с аксессуарами, способными дополнить и улучшить внешний вид миниатюры. Ещё одна особенность прайзеровских сборных моделей – это наличие декали с большим выбором разнообразных знаков и эмблем, что позволяет собрать модель, принадлежащую к определённой пожарной части какого-либо города или иного населённого пункта.

Другим крупным производителем пожарных моделей является уже знакомая нам по публикации в прошлом номере компания «Негра», выпускающая на данный момент модели современных пожарных машин на базе не только немецких, но и других европейских грузовиков (Scania, DAF и Iveco). В её программе мы видим широкий выбор лицензионных мини-копий автомобилей всемирно известной кузовной пожарной фирмы «Ziegler» и автолестниц фирмы «Metz».

Практически аналогичные модели выпускает и другая крупнейшая модельная компания «Wiking», расширившая в последнее время свой «пожарный» ассортимент за счёт нескольких принципиально новых моделей – автолестницы на базе Mercedes Eonic, автонасоса на шасси Unimog U-400 и вышедшей в начале года новинки – аэродромной пожарной машины FLF 6x6 Panther Rosenbauer.

Отдельного упоминания стоит известная австрийская железнодорожная фирма «Roco» и её автомобильный филиал, выпускающий высококлассные модели, в том числе и пожарных машин. Основу составляют автомобили Iveco-Magirus 168-й и 310-й серии с надстройками Rosenbauer и лестницами Magirus-Deutz, а также австрийские Steyr 91-й, 586-й и 680-й серии.

Несколько сборных пожарных моделей присутствует и в программе другой не менее знаменитой фирмы «Kibri» из немецко-

Mercedes T2 (Herpa)



го городка Боблинген. Здесь мы увидим всё те же модификации германских машин с различными надстройками. Из наиболее интересных следует отметить автонасос на шасси капотного Ford FK, прототип которого выпускался в послевоенной Германии и несколько вариантов многоосных пожарных кранов Liebherr, сделанных с полностью выдвигающимися 4–5-коленными стрелами и поворотными башнями.

С прошлого года в каталоге крупнейшего производителя моделей автобусов фирмы «Rietze» появились и пожарные машины, среди которых особенно выделяется новейший двухкабинный Iveco Eurofire с цистерной и насосом Schlingmann.

Из менее известных фирм, выпускающих модели пожарной техники заслуживают внимания «Roskopf», производившая лет 10–15 назад пожарные машины на базе швейцарских Saurer D-290 и D-330, французских Berliet GAK-5 и Renault-Camiva S-170. К сожалению, нынешние хозяева этой компании в лице фирмы «Wiking» не стали продолжать выпуск этих, на мой взгляд, замечательных моделей, ещё изредка встречающихся в немецких комиссионках, торгующих всевозможной модельной продукцией. Достояния упоминания и фирма «Busch», выпускающая несколько модификаций моделей классической американской пожарной машины фирмы «LaFrance». И уж, коль речь зашла об Америке, то стоит отметить тамошнюю бурно развивающуюся в последнее время железнодорожную фирму «Atheagn», буквально поразившую своим отличным качеством изготовления автомоделей в масштабе Н0. Из пожарной серии особенно выделяется Ford F-850 1968 года выпуска, стоящий по качеству на уровне ведущих немецких производителей.

Фирма «S.E.S.» из Восточной Германии, ставшая правопреемницей знакомых многим из детства гдэрских моделей, продолжает радовать коллекционеров многочисленными вариантами пожарной IFA W-50 с одиночной и двойной кабиной.

А вот другая вы-

Magirus 170 TLF-16 (Roco)



MAN F2000 DLK23012 (Herpa)



Scania 112E (Демидов, конверсия)



Mercedes 1500 LF-8 (Roco)



AL-104 на шасси ГАЗ-66



Steyr 585 TLF-16 (Roco)

Tatra 815 PHA-32 (Igra)



АЦ-40(131)137 на шасси ЗИЛ-131



АЛ-30 на шасси ЗИЛ-157

из эпоксидной смолы, латвийская фирма «GazAutomodelle» выпускает две пожарные автомашины на базе грузовиков Горьковского автозавода из пластмассы. 51-й и 52-й «Газоны» в варианте автолестницы и автоцистерны, выполненные достаточно точно и качественно, являются на данный момент лучшими моделями отечественных пожарных автомобилей в этом масштабе. Но ассортимент, ограниченный лишь одной маркой ГАЗ, не позволяет многим любителям пожарной тематики расширить свою коллекцию отечественных моделей. На выручку им приходят украинские фирмы, выпускающие модели советских автомобилей малыми сериями, в том числе и копии автомобилей «цвета пламени» на базе ЗИЛ, Урал, КраЗ и КамАЗ. Корпуса моделей изготавливаются из эпоксидной смолы довольно толстого литья, а мелкие навесные детали «травлёнкой» из алюминия. Красятся модели вручную кисточкой и аэрографом. По качеству исполнения и окраски модели заметно уступают западным аналогам. Однако, не имея конкуренции (не считая латвийских «газонов») они господствуют на необъятных просторах СНГ, заполняя полки и витрины.

В заключении хочется отметить, что «пожарная» тема в коллекционировании и

АНР-40(131)127А на шасси ЗИЛ-130



ПНС-110 на шасси ЗИЛ-157



ПМЗ-17 на шасси ЗИС-150



ПМЗ-27 на шасси ЗИС-151



пускавшаяся ещё в ГДР модель капотной IFA S-4000, увы, канула в лету, но похожую модель (на гораздо более высоком уровне) сейчас производит фирма «Врекіпа».

Ещё одна компания из бывшего соцлагеря – чешская «Igra» продолжает выпуск моделей машин-огнеборцев на шасси Tatra 148-й (капотной) и более современной 815-й (бескапотной) серии. Эти модели выполнены в виде крупнотоннажных автоцистерн с подачей воды из лафетного ствола.

Обзор пожарной техники в типоразмере Н0 был бы не полным без упоминания моделей отечественных автомобилей, изготовлением которых заняты украинские и латвийские производители. В отличие от своих коллег из Украины, делающих модели

масштабных моделей Н0 с каждым годом становится всё более интересной и увлекательной ввиду постоянно расширяющегося ассортимента моделей и улучшения их качества, порой даже превосходящего качество моделей в более крупных масштабах.



Навесные полки «ЛОТТЕКС» для коллекционеров.

100% отсутствие пыли, труднодоступно для детей
Глубина – 150 мм, высота и ширина по желанию заказчика

Стоимость от 2000 руб. в зависимости от размера и комплектации

Магазин «Мир моделей»
(ТК «Останкино», метро «ВДНХ») тел. 8-903-118-58-65
e-mail: auto-model@rambler.ru

Дорогие друзья! Сегодня мы начинаем публиковать выдержки из ГОСТ Р 50574-2002, посвящённом окраске спецтехники. Надеемся, что эти материалы пригодятся вам.

Государственный стандарт РФ ГОСТ Р 50574-2002

«Автомобили, автобусы и мотоциклы оперативных служб. Цветографические схемы, опознавательные знаки, надписи, специальные световые и звуковые сигналы. Общие требования» (принят и введен в действие постановлением Госстандарта РФ от 15 декабря 2002 г. № 473-ст)

Дата введения 1 января 2004 г.
Взамен ГОСТа Р 50574-93

1. Область применения

Настоящий стандарт распространяется на автомобили, автобусы и мотоциклы (далее – транспортные средства) оперативных служб:

- а) скорой медицинской помощи;
- б) противопожарной;
- в) милиции;
- г) военной автомобильной инспекции (ВАИ);
- д) специальных перевозок Банка России и Гохрана России;
- е) аварийно-спасательных (предотвращения и помощи при чрезвычайных ситуациях и гражданской обороны, военизированных горноспасательных частей и военизированных служб по предупреждению возникновения открытых нефтяных и газовых фонтанов и их ликвидации; служб по ликвидации последствий аварий на линиях связи, контактных и силовых электросетях, на нефтяных, газовых, тепловых, водопроводных и канализационных магистралях, на метрополитене);
- ж) специальной связи Минсвязи России;
- и) прокуратуры;
- к) налоговой полиции;
- л) Главного управления исполнения наказаний Минюста России.

Стандарт устанавливает общие требования к цветографическим схемам наружных поверхностей транспортных средств оперативных служб и ее элементам, а также технические требования к устанавливаемым специальным световым и звуковым сигналам.

На наружных поверхностях транспортных средств оперативных служб надписи и рисунки рекламного содержания не допускаются.

Требования стандарта направлены на выделение и идентификацию транспортных средств оперативных служб в транс-

портном потоке для обеспечения безопасности дорожного движения при выполнении ими неотложных служебных заданий, а также на унификацию их цветового оформления.

Требования настоящего стандарта являются обязательными.

4. Требования к цветографическим схемам

4.1 Состав цветографических схем

4.1.1 Цветографические схемы наружных поверхностей транспортных средств оперативных служб состоят из следующих элементов:

- а) основного цвета наружных поверхностей транспортного средства;
- б) декоративных полос;
- в) информационных надписей;
- г) опознавательных знаков.

4.1.2 Цветографические схемы транспортных средств оперативных служб должны соответствовать рисункам приложения А.

Примечания

1. Транспортные средства (включая их марки и модели) в приложении А изображены условно.

2. На транспортных средствах милиции, Госавтоинспекции и военной автоинспекции допускаются любые цветографические схемы, примеры которых приведены на рисунках А.10–А.20. При этом правую дверь салона кузова фургона транспортного средства, изображенного на рисунке А.16, в контрастирующий цвет, соответствующий цвету декоративных полос, не окрашивают. Для транспортных средств, изображенных на рисунке А.18, вместо панельной краски допускается применение декоративных полос.

4.1.3 На правую и левую стороны транспортных средств наносят одинаковые по виду, цвету, размеру и размещению цветографические схемы.

4.1.4 Рама и детали ходовой части, передний и задний буфера безопасности (за исключением транспортных средств противопожарной службы), подножки кабин, диски колес, элементы дополнительного оборудования кузова (кронштейны и корпуса зеркал заднего вида, противотуманных фар, фонарей и прожекторов) могут иметь покрытие, выполненное предприятием-изготовителем транспортного средства, шасси или этих изделий.

Примечания

1. Допускается не наносить цветографические схемы на детали, имеющие гальваническое покрытие, а также изготовленные из алюминиевых и медных сплавов или неметаллических материалов (резина, стекло, пластмасса, брезент и т.д.), за исключением поверхностей, выполненных из дерева или стеклопластика.

2. Допускается не наносить декоративные полосы на решетки радиаторов и элементы оборудования, установленного на буферах безопасности транспортного средства.

4.2 Цвета основные и декоративных

полос.

4.2.1 Основные цвета покрытий наружных поверхностей транспортных средств оперативных служб и декоративные полосы должны соответствовать указанным в таблице 1.

4.2.2 Цветовые сочетания основные и декоративных полос могут быть любыми из приведенных в таблице 1 для оперативной службы конкретного вида, но должны быть одинаковы для всех наружных элементов одного транспортного средства.

4.2.4 Ширина декоративных полос, нанесенных на боковые поверхности грузовых автомобилей и автобусов, должна быть от 150 до 230 мм. Ширину декоративных полос, наносимых на боковые поверхности легковых и грузопассажирских автомобилей, определяют с учетом конфигурации указанных поверхностей.

4.2.5 Ширина каждой из двух параллельных декоративных полос, нанесенных на переднюю и заднюю части транспортного средства симметрично относительно его продольной оси, должна быть от 120 до 180 мм с расстоянием между полосами (90 ± 5) мм.

4.3 Информационные надписи и опознавательные знаки

4.3.1 Информационные надписи и опознавательные знаки (за исключением гербов и эмблем), наносимые на поверхности транспортного средства, имеющие основной цвет, должны иметь цвет декоративной полосы: на декоративной полосе белого цвета – основного цвета; на декоративной полосе прочих цветов – белого цвета.

Примечания

1. Цвет информационных надписей и опознавательных знаков, наносимых на транспортные средства с трехцветной декоративной полосой, настоящим стандартом не регламентируют, а устанавливают нормативными правовыми актами ведомств, в структуру которых входят соответствующие оперативные службы, исходя из условий обеспечения восприятия и контрастности надписей и знаков по отношению к основному цвету транспортного средства.

2. На трехцветную декоративную полосу информационные надписи и опознавательные знаки не наносят. Требования по цвету информационных надписей и эмблем на таких транспортных средствах не регламентируют, их устанавливают ведомства, в структуру которых входят соответствующие оперативные службы.

4.3.2 Способ нанесения информационных надписей и опознавательных знаков не нормируют. 4.3.3 Изображения и цвета гербов и эмблем должны соответствовать требованиям нормативных правовых актов о порядке их применения, описанию и изображению.

4.3.4 Содержание информационных надписей и опознавательных знаков – согласно таблице 2.

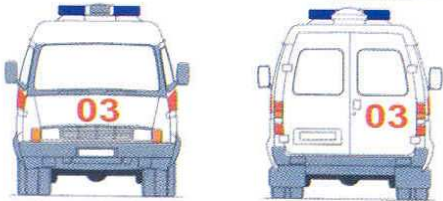


Рисунок А.1. Цветографические схемы автомобилей скорой медицинской помощи

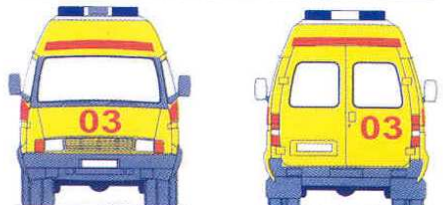


Рисунок А.2. Цветографические схемы автомобилей скорой медицинской помощи

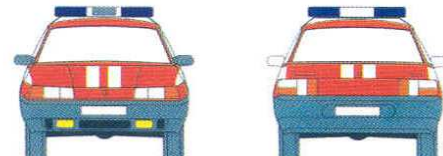


Рисунок А.3. Цветографические схемы автомобилей противопожарной службы

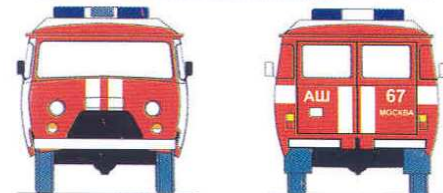


Рисунок А.4. Цветографические схемы автомобилей противопожарной службы

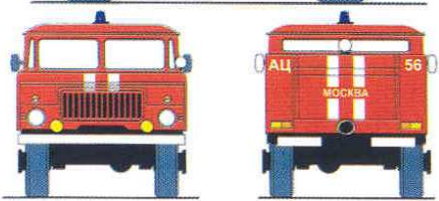
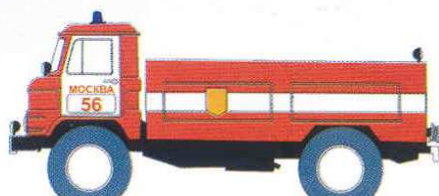


Рисунок А.5. Цветографические схемы автомобилей противопожарной службы

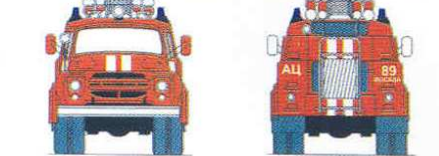


Рисунок А.6. Цветографические схемы автомобилей противопожарной службы



Рисунок А.7. Цветографические схемы автомобилей противопожарной службы



Рисунок А.8. Цветографические схемы автомобилей противопожарной службы



Рисунок А.9. Цветографические схемы автомобилей противопожарной службы

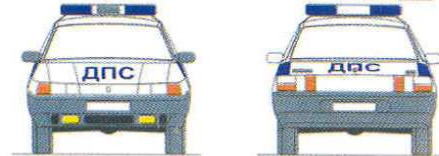


Рисунок А.10. Цветографические схемы транспортных средств милиции и Госавтоинспекции

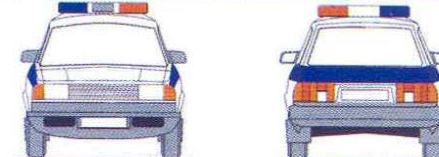


Рисунок А.11. Цветографические схемы транспортных средств милиции и Госавтоинспекции

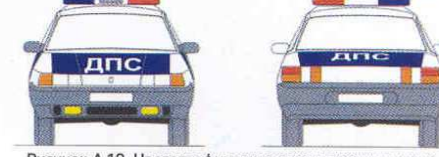


Рисунок А.12. Цветографические схемы транспортных средств милиции и Госавтоинспекции



Рисунок А.13. Цветографические схемы транспортных средств милиции и Госавтоинспекции

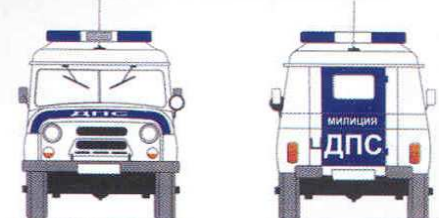


Рисунок А.14. Цветографические схемы транспортных средств милиции и Госавтоинспекции



Музей-галерея

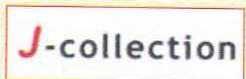
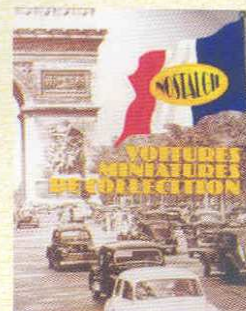
Музей-галерея

VM.M Co. Ltd.

ДИСТРИБЬЮТОР № 1 в РОССИИ



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



Москва

Магазин № 1

Протопоповский пер. 9
тел.: (495)-680-15-61
(926)-237-33-35
Большой выбор моделей
во всех масштабах,
а также
эксклюзивные копии
ручной работы
из России и Украины

Model Cars Heritage



Интернет-Магазин

www.modelcarsheritage.spb.ru

Санкт-Петербург

МАШИНКИ

на Моховой, 31
и в главном зале
Московского вокзала
тел.: (812) 579-83-62
Лучший выбор моделей
во всех масштабах