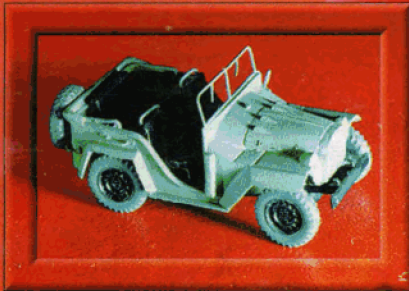
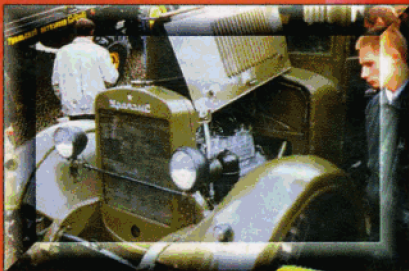


Автомобильный 5/2001 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



"ФЕНИКСЪ" ИЗ РИТИ



ПЕРВЫЕ УРАЛЬСКИЕ АВТОМОБИЛИ



"ФАНТАЗИЯ" ВАЛЕНТИНА ГАЗЫКИНА

«ФЕНИКСЪ» ИЗ РИГИ



Игорь КЛОЧКОВ
Рига (Латвия)

В Латвии находится несколько фирм, изготавливающих модели железнодорожной техники в самом распространенном среди коллекционеров масштабе Н0 (1:87).



В этой небольшой заметке я хочу рассказать об одной такой малоизвестной среди коллекционеров фирме с красивым названием «ФЕНИКСЪ». Фирма находится в Риге и расположена на территории бывшего одноименного завода.

Изготовление масштабных моделей железнодорожной техники (цистерн и автовозов) не является основным видом деятельности. Выпускаются они небольшими партиями и только по предварительным заказам, реализуются – в основном за пределами Латвии. Москвичи и петербуржцы имели возможность не только ознакомиться с этими моделями «живьем», но и приобрести их.

Наряду с моделями железнодорожной техники фирма «ФЕНИКСЪ» изготавливает и несколько моделей автомобилей в том же масштабе, которые могут быть исполь-

зованы при изготовлении диорам. Предпочтение отдается изготовлению моделей автомобилей производства Горьковского автозавода. В ассортименте выпускаемой продукции – модели грузовых автомобилей ГАЗ-АА и ГАЗ-ААА с тентом и без него. Модели имеют съемный капот, под которым установлен макет двигателя, правда не слишком «навороченный». Но ведь известно, что и сам двигатель – рядная четверка тех лет не была слишком «обвешана» различными агрегатами. Справедливости ради необходимо отметить, что кабины обеих моделей не вполне соответствуют прототипу. Это объясняется прежде всего тем, что модель была пробной. В свое время фирма «ФЕНИКСЪ» приобрела формы для отливки этих моделей у какой-то безымянной рижской мастерской. Перед началом производства сотрудники «ФЕНИКСА» доработали диски колес и кузовы моделей. На фотографии изображена модель автомобиля ГАЗ-АА в первоначальном виде (еще до того, как была доработана фирмой «ФЕНИКСЪ»).

Затем появилась модель автомобиля ГАЗ-67Б, также выполненная в двух вариантах – с поднятым и со сложенным тентом (Мне больше нравится модель со сложенным тентом, т.к. это позволяет лучше рассмотреть салон модели автомобиля).

Потом была исполнена модель легкого плавающего танка Т-38 также изготавливавшегося Горьковским автозаводом с использованием узлов и агрегатов грузовых автомобилей

ГАЗ. Модель «грешит» немасштабным выполнением как отдельных траков, так и гусениц в целом. Гусеницы выполнены методом фототравления, что позволило воспроизвести ее провисание между катками.

Следует отметить, что при изготовлении моделей используется литье из бронзовых сплавов для изготовления рам. Кузова моделей отливаются из смолы. Все это привело к удорожанию стоимости моделей (15-20 и более долл.).



Вслед за моделью Т-38 одновременно увидели свет две модели санитарных автомобилей: ГАЗ-55 в двух вариантах окраски – военном (хаки) и гражданском, как в кинофильме «Кавказская пленница» и Opel.



Все модели фирмы имеют порядковый номер и отличную проработку деталей.

Надеюсь, что фирма «ФЕНИКСЪ» не остановится на достигнутом и мы увидим еще много моделей в ее исполнении.

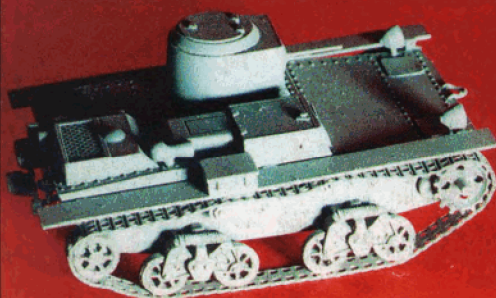
REGISTERED

VERSION

ADDS NO

WATERMARK

www.print-driver.com



Автомобильный 5/2001 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор
А.Шкаев

Редакционный совет:
А.Говоруха (Николаев)
Р.Исмагилов (Минск)
Е.Прочко (Москва)

Набор и верстка
Л.Полегаева, Г.Шестакова
Фото
Ю.Мильман

Издатель
ЗАО «Центр экономики и маркетинга»

Генеральный директор
М.Гамаюнов

Адрес редакции и издателя:
107120, Москва,
Сыромятинский проезд,
дом 4, строение 2 (м. «Курская»)
Тел. (095) 917-22-06
Факс (095) 917-92-36
<http://www.user.cityline.ru/~emc>
www.RussianScaleModels.com
E-mail: emc@cityline.ru

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

Редакция не несет ответственности за содержание рекламных материалов.
Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов статей.
Данное издание не может быть воспроизведено полностью или частично без письменного разрешения издателя. При цитировании ссылка обязательна.

Подписной индекс журнала по объединенному каталогу агентства «РОСПЕЧАТЬ»
79742

© Автомобильный моделизм, 5(11)

Тираж: 3000 экз.

Editorial office:
4, stroenie 2,
Syromyatnitcheskyy proezd,
Moscow, 107120, Russia
Phone: (095) 917-22-06
Fax: (095) 917-92-36

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

© Model Cars. Russia, 2000

СОДЕРЖАНИЕ

«Феникс» из Риги, 2-я стр.
обл.

И.Клочков

Грузинские автомобили, 2
А.Говоруха

Проколлекции от «Белавтопрома», 6
Р.Исмагилов

Первые уральские автомобили, 9
В.Дмитриев

Наша почта, 14

Отечественные новинки, 15

Зарубежные новинки, 16

«Фантазия» Сазыкина, 3-я стр.
обл.

Музей на столе

Каталог моделей отечественных
автомобилей (вкладка)

CONTENTS

«FENIKS» from Riga, 2nd cover
page

I.Klochkov

Vehicles from Georgia, 2
A.Govorukha

Plant models from Belavtoprom, 6
R.Ismagilov

First Ural vehicles, 9
V.Dmitriev

Our Mail, 14

New Models from Russia, 15

New Models from Abroad, 16

«Fancy» of Sazykin, 3rd cover
page

Museum on the Desk, insert
Catalog of models of Russian/Soviet
vehicles

.....
● Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ»
● по объединенному каталогу агентства «РОСПЕЧАТЬ». Индекс – 79742;
● через редакцию журнала перечислением на расчетный счет издателя 240 руб.
● (за полугодие). Отправка журнала – заказной бандеролью.
● Реквизиты издателя ЗАО «Центр экономики и маркетинга»:
● р/с 40702810738000130281 в Сбербанке России г. Москвы,
● к/с 30101810400000000225, БИК 044525225, ИНН: 7709044470.
● Отдельные номера журнала можно приобрести в редакции или заказать по почте
● (стоимость одного номера с пересылкой 40 руб).
● На журнал можно подписаться через ИНТЕРНЕТ: <http://pressa.apr.ru/index/79742>
● В розницу журнал можно приобрести:
● Москва: «ХОББИ-ЦЕНТР» – Политехнический музей, подъезд № 1 (м. «Лубянка»)
● «ДОРОГИ» – Протопоповский пер., 9 (м. «Проспект Мира» Дом просвещения
● ВОС, в холле)
● Санкт-Петербург: магазин «МАШИНЫ» – ул. Моховая, д. 31
● Краснодар: магазин «ДРАГУН» – ул. Коммунаров, 130
● Омск: магазин-салон «МОДЕЛИСТ» – ул. Долгирева, д. 17
● Республика БЕЛАРУСЬ: 220015, Минск, ая 50, Магазин «Р.С.
● Республика УКРАИНА: 69006, Запорожье, Северное шоссе, д.5, кв. 1. Никифорову
.....

ГРУЗИНСКИЕ АВТОМОБИЛИ

(продолжение)

*Александр ГОВОРУХА,
Николаев (Украина)*

Продолжая рассказ об автомобилях Кутаисского автозавода заметим, что к концу 1950-х гг. завод накопил большой опыт по производству автотехники. Специалисты предприятия разрабатывали совершенно новые образцы автомобилей, машины нового поколения. Так, в 1959 г. на заводе впервые в стране было разра-



Седелный тягач КАЗ-608 с полуприцепом ОдАЗ-784)

лучили собственное имя «Колхида». Последующие образцы машин выпускались с немного видоизмененной кабиной. Гру-

лись путем разложения средней части спального места, так же, как в плацкартном вагоне на нижнем боковом месте. По неизвестным причинам (как часто это бывало в то время) производство грузовика было свернуто.

Седелный тягач **КАЗ-606** (1959–1961) имел просторную двухместную кабину со спальным местом. Между сиденьями в кабине размещался защитный кожух двигателя, обшитый снаружи мягкой тканью. Доступ к двигателю осуществлялся через откидывающуюся вперед кабину. Автомобиль комплектовался двумя бензобаками по 105 л каждый и имел базу 2700 мм.

Седелный тягач Кутаисского автозавода имел форсированный двигатель мощностью 109 л.с. В ходовой части тягача в основном были применены агрегаты от

Модель седелного тягача КАЗ-608 (Студия КАН)



Модель седелного тягача КАЗ-608 (ALF)



ботано и организовано производство автомобилей по схеме кабина над двигателем: двухосного пятитонного грузовика **КАЗ-605** и созданного на его базе седелного тягача, способного тянуть полуприцеп с полной массой до 10 т.

Первые опытные образцы на облицовке радиатора (в круге под наклоном) имели надписи «605» и «606». Капоты новых

завая платформа автомобиля КАЗ-605 имела деревянный пол и металлические откидные борты. Максимальная скорость автомобиля составляла 75 км/ч. Благодаря большой площади остекления кабины, применению панорамных стекол обеспечивалась хорошая обзорность с места водителя. В кабине предусматрива-

Бортовой грузовик КАЗ-605



Топливозаправщик ТЗ-2 на шасси КАЗ-608 (ALF)

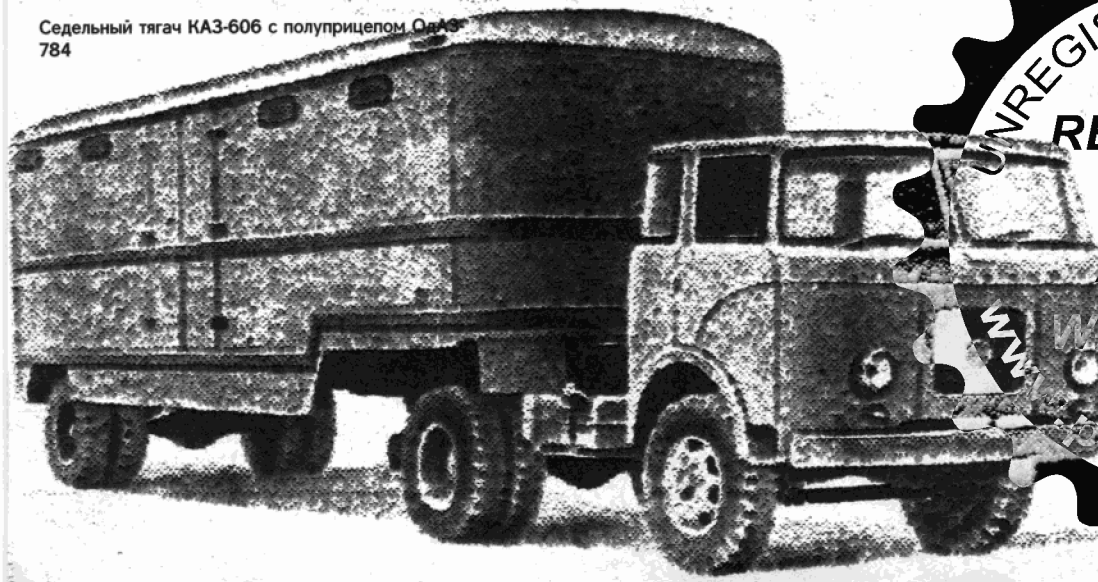
машин украшали написанные вязью буквы грузинского алфавита. Автомобили по-

лось устройство четырех посадочных мест в два ряда. Сиденья второго ряда получа-

ЗИЛ-164, в передней подвеске использовалась задняя основная рессора от ГАЗ-51А. Кроме того, автомобиль был оборудован сцепным устройством и выводом к пневмосистеме и электрооборудования прицепа.

В 1962 г. на смену КАЗ-606 пришла новая модель кутаисских автостроителей – **КАЗ-606А** с измененным внешним видом автомобиля: менялись форма облицовки радиатора и расположение топливных баков и подфарников. В конструкции машины использовались детали от ЗИЛ-164А. Автомобиль выпускался до 1966 г.

Седелный тягач КАЗ-606 с полуприцепом ОдАЗ-784



Модель автомобиля КА3-605 (ALF)



В 1965 г. предприятие развернуло выпуск двухосных полуприцепов **КА3-717** с цельнометаллической бортовой платформой и тремя трехсекционными открывающимися бортами. Грузоподъемность полуприцепов составляла 11 500 кг, внутренние размеры платформы – 7500x2240 мм.

Из других полуприцепов, часто используемых с «Колхидами», следует отметить **ОдАЗ-784** с безрамным цельноме-

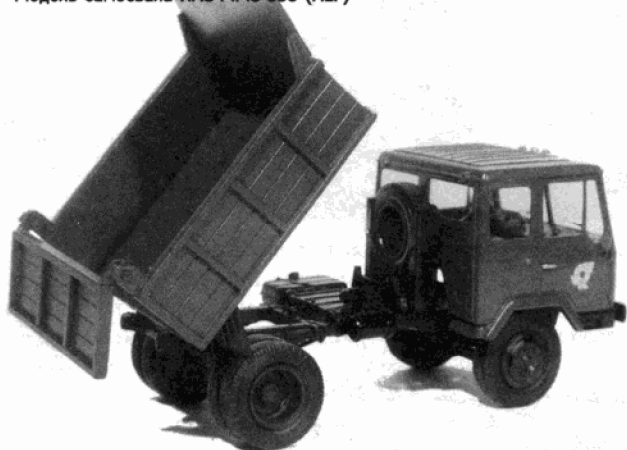
С 1968 г. по дорогам страны стали бегать более мощные седельные тягачи **КА3-608Б**. На них устанавливали двухступенчатые задние мосты, что в сочетании с пятиступенчатой коробкой передач позволяло водить автомобиль в самых различных дорожных условиях.



Автомобиль-самосвал КА3-4530. 1977

му называли «Колхидами». В начале новый тягач имел индекс **КА3-608** образца 1976 г. Затем, после изменения конфигурации окон дверей и подкрылков пере-

Модель самосвала КА3-ММ3-555 (ALF)



таллическим клепаным кузовом с двумя двухстворчатыми дверями – сзади и с правой стороны.

В 1966 г. кутаисские седельные тягачи были переоборудованы в самосвалы. Выполнено это было Кировабадским производственным автотрестом. Для этой цели использовался кузов и механизм его подъема от ЗИЛ-ММ3-555. Всего было изготовлено 16 таких автомобилей.

Очередной модернизации седельные тягачи подверглись в 1967 г. В результате форма кабины осталась без изменений, но облицовка радиатора переместилась в нижнюю часть кабины и была выполнена за одно целое с фарами. Дисковый стояночный тормоз заменили колодочным барабанного типа. Рулевое управление снабдили гидроусилителем. За счет смещения двигателя назад и вниз кабина стала просторнее. Сзади разместилось более удобное спальное место. База автомобиля увеличилась на 100 мм. Самой главной особенностью нового автомобиля стало использование элементов ходовой части и двигателя от ЗИЛ-130.

Шасси автомобилей КА3-608 также использовали при создании специализированного подвижного состава. Так, в начале 1970-х гг. для работы в аэропортах, были разработаны и построены топливозаправщики **АТ-2** и автолифты **АЛ-3**.

В 1976 г. изменили форму кабины автомобиля. Она приобрела менее округленный внешний вид, стала более похожа на те автомобили, которые до недавнего времени еще бегали по нашим дорогам. С передней части кабины исчезло написанное в грузинском стиле слово «Колхида», появились три незатейливые буквы «КАЗ», растянутые во всю ширину передка. Но автомобили по-прежнему

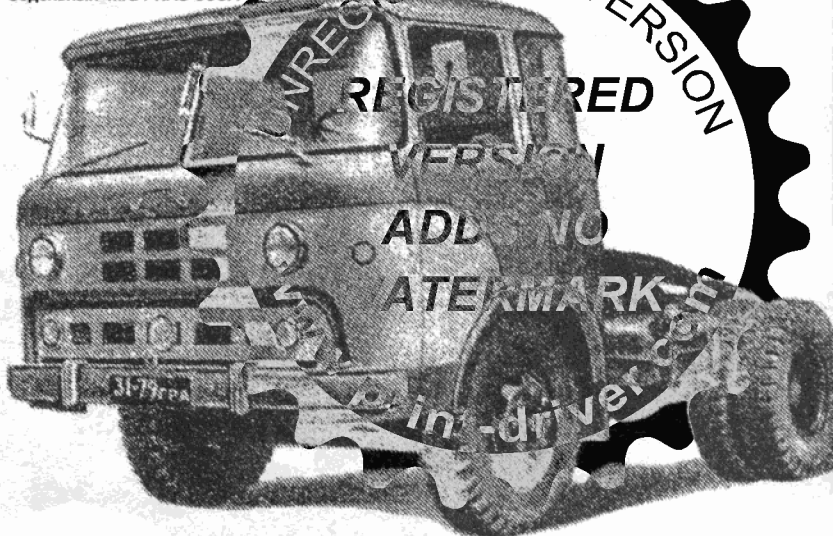
дних колес (они стали трапециевидными), тягачу присвоили индекс **КА3-608В**. На него стали устанавливать двигатель ЗИЛ-130Я5. Масса перевозимого груза возросла до 15500 кг. Емкость каждого топливного бака была увеличена до 125 л. Запас хода автомобиля при средней скорости 40 км/ч составил более 700 км.

В свое время бытовало мнение, что этот автомобиль создавался специально для того, чтобы спускать с гор вино и хлопок. Однако тягач получил распространен-



Автомобиль-самосвал КА3-4530. 1977

Седельный тягач КА3-608А



Седелный тягач КАЗ-608В. Фото Л.Сусливичюс



зданием опытных образцов велась. Так, в 1977 г. на ВДНХ в Москве был представлен автомобиль нового поколения – сельскохозяйственный самосвал-вездеход КАЗ-4530 с заимствованной у КАЗ-608В кабиной (но без спального места) и рядом других деталей. Гру-



Седелный тягач КАЗ-608В. Фото А.Говоруха

новинку – автопоезд в составе полноприводного тягача КАЗ-4430 и полуприцепа КАЗ-9378. На дверях этих машин под окнами можно было прочесть их историческое имя «Колхида». В начале 1980-х гг. конструкторским отделом завода совместно со специалистами из НАМИ был



Седелный тягач КАЗ-608В. Фото А.Говоруха



Седелный тягач КАЗ-608В. Фото Л.Сусливичюс

ние и на наших дорогах. Практически в каждом городе автопоезд с бортовым прицепом исправно нес трудовую вахту.

На заводе КАЗ-608В не имел других базовых модификаций, но работа над со-

зоподъемность нового автомобиля составила 5 т. Вместе с первым прообразом сельскохозяйственного самосвала конструкторы автозавода представили еще одну

предложен еще один сельскохозяйственный вездеход КАЗ-4540 грузоподъемностью 6 т, который внешне от предшественника отличался количеством секций в боквинах бортов (5 – на КАЗ-4530 и 6 – на КАЗ-4540). Но дальше выставочных образцов дело не пошло. Завод по-прежнему продолжал выпускать КАЗ-608В, производство которых было свернуто в середине 1980-х гг.

«Сырая конструкция» автомобилей КАЗ-4530 и КАЗ-4540, отсутствие производственных мощностей по выпуску ведущих мостов отодвинуло появление сельскохозяйственного самосвала более чем на 5 лет.

Тем не менее на небольших авторемонтных предприятиях в настоящее время «Колхиды» пытаются все-таки модернизировать. Очень часто встречаются самосвалы с кабиной и гидравликой от ЗИЛ-ММЗ-4502.

Модели автомобилей «Колхида» КАЗ-608В, КАЗ-608, КАЗ-608В и самосвала КАЗ-ММЗ-4502 выпускает в масштабе 1:46 украинская фирма АЛ. Все модели имеют сквозную раму, изготовленную из армированной стальной проволокой смолы, на которой установлены кабина и сцепное устройство «об/об» модели в харьковскую резину, которая не нуждается в рекламе среди модельщиков. Кабины модели металлические и по желанию заказчика могут быть сделаны опрыскиваемыми.

Модель седелного тягача КАЗ-608М (Студия КАН)

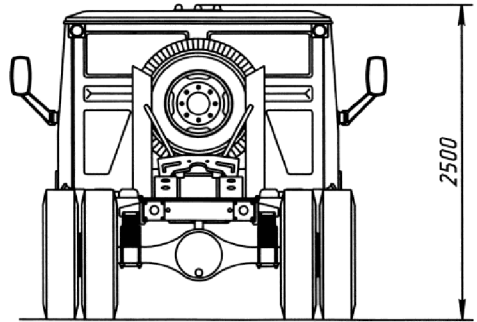
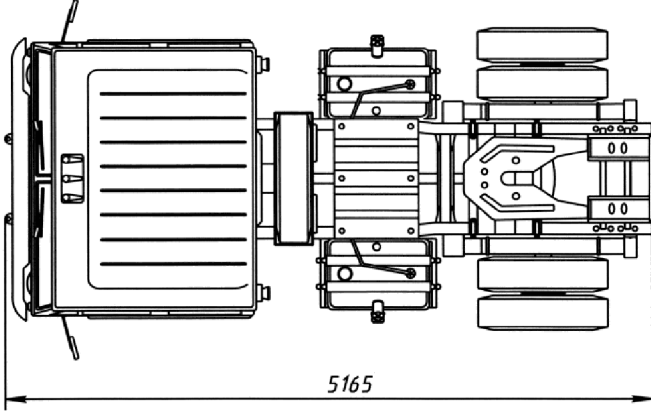
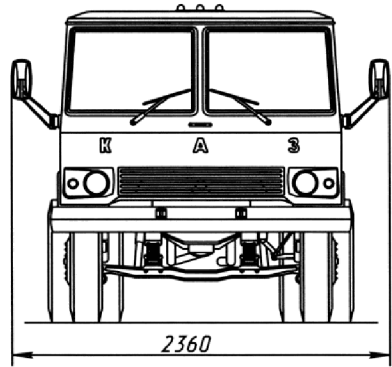
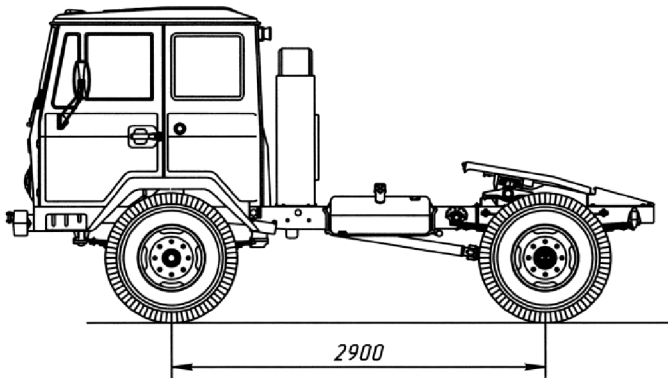


Модель седелного тягача КАЗ-608В (ALF)



Экспериментальный седелный тягач КАЗ-9378. 1980-е гг.





Седельный тягач
КАЗ-50513

Чертеж выполнен А.Тоборуха

МАСШТАБ 1:43



«ПРОКОЛЛЕКЦИИ» ОТ БЕЛАВТОПРОМА

Рустэм ИСМАГИЛОВ,

Минск

Фото автора



Модель автомобиля БелАЗ

Коллекционирование моделей автомобилей, выпускаемых промышленным способом, считается отрадой души частных лиц. Изготовление миниатюрных копий вручную – удел особо одаренных творческих натур. Но нередко созданием коллекционных моделей занимаются люди весьма далекие от коллекционирования, расценивающие подобную работу как рутинную. Да и выпуск таких единичных масштабных копий на автозаводах ведется отнюдь не

технологии производства. Белорусские заводы, выпускающие базовую колесную технику широкой гаммы и производящие ее дооборудование, показывают разный подход к рекламе своей продукции. Кроме натурных образцов на открытых площадках различных автовывставок, в павильонах, на стендах демонстрируются модели машин, находящиеся на конвейере, или перспективные разработки, готовящиеся к запуску в серийное производство. Так как целевое назначение этих изделий сугубо узкое – продвижение на рынок основной продукции, то их можно назвать «промоделями», а их собрания по аналогии со словами «прототипы» и «промоушэн» «проколлекциями».

Необходимость введения новых терминов объясняется тем, что в 90% случаев упоминаемые «промоделели» не являются серийными образцами техники, а образцами, создаваемыми в единичных экземплярах. Однако заводы заинтересованы в получении заказов на расширение их выпуска. По способу, степени детализировки и методу отделки «промоделели» не соответствуют канонам традиционного моделизма, но это ничуть не умаляет значения «промоделелизма» как одной из сторон деятельности автозаводов по поддержанию престижа своей марки.

Наиболее успешно и правильно работает на поприще создания «профессионально-производственной коллекции» Минский завод колесных тягачей (МЗКТ). Предприятие имеет неболь-

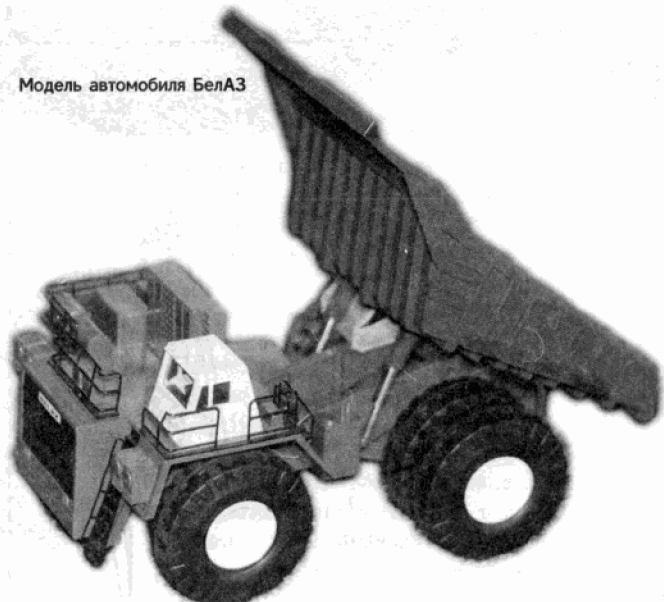
шую макетную мастерскую при УГК, но там делают только полноразмерные макеты кабин для оценки эргономики рабочего места водителя. Модели в масштабе 1:43 МЗКТ заказывает Юрию Сиротко, о котором журнал писал в пятом номере за прошлый год. Солидная «проколлекция», насчитывающая уже около полусотни образцов, хранится в упакованном виде, в коммерческом отделе завода. Целиком она выставляется редко. На стенды выставок попадают только те образцы, которые соответствуют их тематике и дополняют «живые машины». На военные шоу вывозятся «промоделели» цвета хаки или песка аравийской пустыни, на гражданские – цивильная спецтехника остальной части спектра. Эти самые «правильные игрушки» яв-



Модель автомобиля БелАЗ

«фабричным» способом. Здесь речь пойдет о выставочных моделях, зачастую отличных от классических «один к сорока трем» как по масштабу, так и по

Модель автомобиля БелАЗ



ляются предметом вождения любого коллекционера и иногда становятся подарками для VIP. Впрочем, для них обычно припасают другие промоделели тягачей МЗКТ, выполненные примерно в масштабе 1:60, из ... обожженной глины. Подарок в национальном стиле, выполненный одной из гончарно-ремесленных мастерских Беларуси, является весьма редким и потому ценным сувениром.

Не менее аппетитно выглядит «проколлекция» БелАЗа. Правда, на Минских автовывставках, из года в год, наряду с несколькими не самыми большими образцами техники показываются все же «промоделели». Можно верить, что на предприятии имеются и другие маленькие чудеса в сорок третий масштаб. Представляемые миниатюры двух самосвалов грузовой емнос-

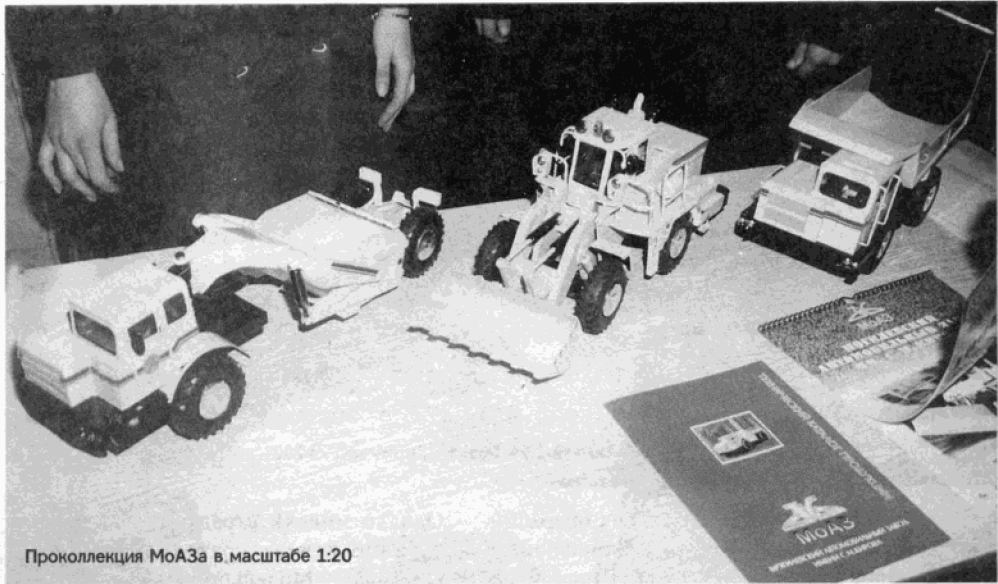


Модель фронтального погрузчика БелАЗ



тью 130 и 200 тонн и десятитонного погрузчика выполнены на этом заводе целиком из конструкторской стали, с обильным хромированием, чего нет в реальной жизни. В одной из «промоделей» даже шины выполнены из металла. Фрезерованные из моноблоков кузова, рамы, кабины не оставляют сомнений в предназначении этих изделий: прославлять непоколебимую надежность машин из города Жодино. Существенно повлиять на прочность «промоделей» может только прямое попадание снаряда из обедненного урана, равного им по массе, то есть не менее пяти килограмм.

Три образца насчитывает также «проколлекция» МоАЗа. Выполненные в масштабе 1:20 копии могилевских дорожно-строительных машин оставляют хорошее впечатление от тщательной проработки мелких деталей. Все подвижные части функционируют на полные углы, и даже работает подвеска. Реально выполнен протектор на резиновых покрышках. Но вот колесные диски излишне упрощены и хромированы,



Проколлекция МоАЗа в масштабе 1:20

Впервые на минской выставке «Автомеханика-2001» была представлена «проколлекция» одного из самых молодых предприятий – «Белкомунмаш» (БКМ). Кроме настоящих образцов городского транспорта, предприятие демонстрировало работу своих мастеров-модельщиков. Их изделия неравнозначны: более удались «промоделки» двух троллейбусов и трамвая в масштабе 1:20.

выполненных в «гигантском» масштабе 1:10, больше всего удручают «слепые» окна и фары. В «промоделки» на шасси «Бычка» также несоразмерны маленькие колеса, хотя сам облик кабины схвачен правильно. Как объяснил стендист, эти модели не предназначались для демонстрации на выставке, а служили на определенном этапе работы отработочными макетами. Их фото представлялись к заявке на прообразец изделия. В этом случае передача всех особенностей машин не требовалась. На выставку «пожарки» попали просто «до кучи».

Небольшое предприятие из Гомеля «Сейсмотехника» представило на выставке три разномастных «промоделки» машин, предназначенных для геологоразведок. Виброустановки на шасси КрАЗ и МЗКТ-65251 выполнены соответственно в масштабах 1:20 и 1:43.



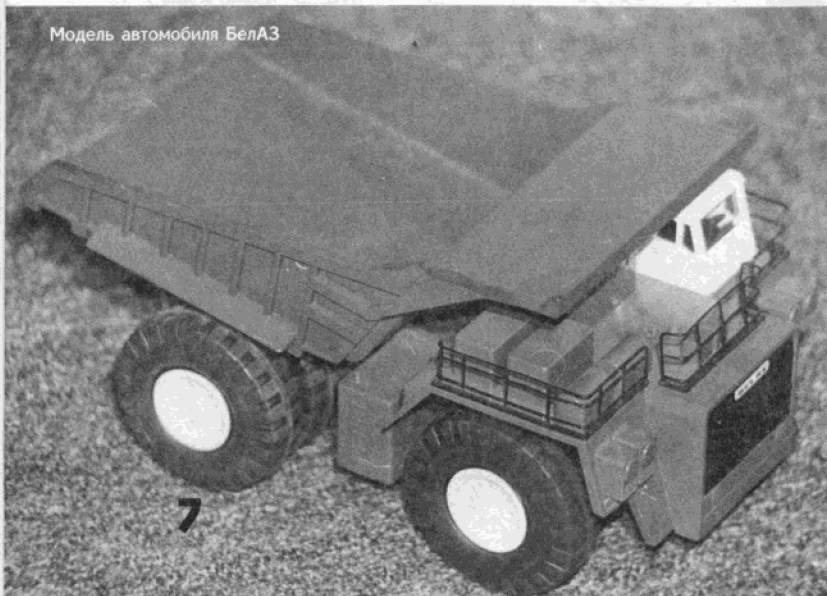
Проколлекция БелАЗа в масштабе 1:43

что придает им «легковий» вид. Несмотря на это упущение модельщиков с МоАЗа, «промоделки» выглядят презентабельно и достойно.

Выполненные очень аккуратно, они привлекают большее внимание посетителей выставки, чем их прототипы, выставленные на улице. В процессе создания «промоделей» использовались почти все те же материалы, что и при построении настоящих изделий: алюминий, декоративный пластик, обивочные ткани для сидений и интерьера.

В промоделях пожарных машин от БКМ,

Модель буровой установки на шасси МЗКТ-80071 от «Сейсмотехники» в масштабе 1:25



Модель автомобиля БелАЗ

UNREGISTERED VERSION
 REGISTERED VERSION
 ADDS NO WATERMARK
 www.print-driver.com



Автопоезд будущего от МАЗа. Примерно в масштабе 1:50. Минск, "Автомеханика-2001".

первопрестольной. Но теперь нет СССР и многого того, что было связано с прославлением его индустриальной мощи.

Устаревший типаж «промоделей» перекочевал в заводские музеи трудовой славы, где они потихоньку покрываются пылью в ожидании отдельной статьи с описанием их конструктивно-исторических особенностей.

Ныне профильную продукцию двух крупнейших предприятий рекламируют серийные машины. Единственной «промоделью» МАЗ, мелькнувшей «черной

большим числом станочных операций. Некоторые механизмы у бурильной установки работоспособны. В целом все это выглядит неплохо, особенно впечатляет «бурилка» в «боевом» положении.

Однако модели страдают блеклой и неаккуратной покраской. Модельщикам из «Сейсмотехники» есть над чем поработать.



Пожарная цистерна на шасси МАЗа от «Белкомунмаш» в масштабе 1:10



Пожарная цистерна на шасси «Бычка» от «Белкомунмаш» в масштабе 1:10



Трамвай БКМ-Т1 в масштабе 1:20

Только МАЗ и МТЗ к сожалению не представляют сейчас свои «проколлекции» на широком обозрении. Но таковые у них имеются. Еще лет 15 назад колесные «Зуброносцы» и «Беларусы» украшали стенды ВДНХ БССР в Минске и аналогичные — в

молний» на последней выставке был концепт автопоезда будущего. Возможно, летом этого года минчане и гости города увидят на предстоящих автошоу продолжение неофициального конкурса «проколлекций» Белорусских автопроизводителей.

ИЖЕВСКИЙ ЭКСПОЦЕНТР
 Маневренный, современный и привлекательный УР
 Управляемый по радиоканалу и дистанционно
 с пульта Альтаир-автомобиль с ИЖ-автомобилем
 Улучшенная модель-продвиженец газели

Вострославская специализированная выставка

ИЖ-АВТО

20-22 июня 2001 год
 г. Ижевск, Ледовый дворец «ИЖСТАЛЬ»

Основные направления выставки:
 Автомобили
 Мопеды
 Велосипеды
 Автоагрегатика
 Автошасси
 Автодетальщики
 Системы связи
 Автотехническая литература
 Запчасти
 Спецтехника

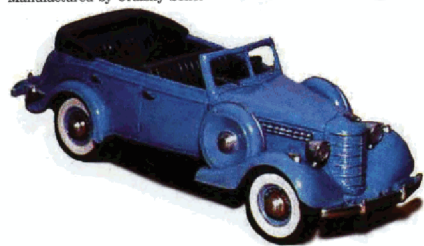
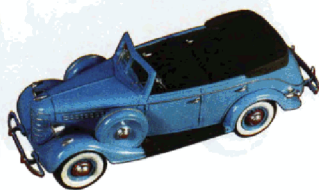


Сочлененный троллейбус БКМ-333 в масштабе 1:20

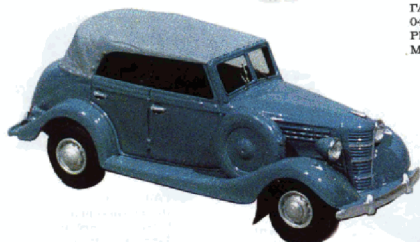




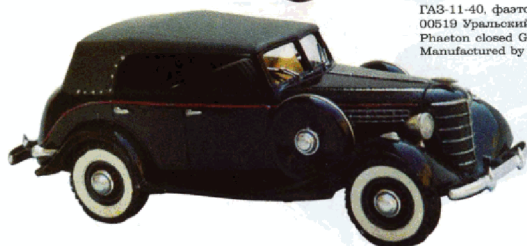
ГАЗ-11-40, фээтон. 1940
00237 Уралский Сокол
Phaeton open GAZ-11-40
Manufactured by Uralsky Sokol



ГАЗ-11-40, фээтон. 1940
02544 АГД (Калининград)
Phaeton open GAZ-11-40
Manufactured by AGD



ГАЗ-11-40, фээтон. 1940
04797 с лэенгом - Вектор-модель
Phaeton closed GAZ-11-40
Manufactured by Vector-Models



ГАЗ-11-40, фээтон. 1940
00519 Уралский Сокол
Phaeton closed GAZ-11-40
Manufactured by Uralsky Sokol



ЗИУ-5
02381 Гусева
ZIU-5, trolleybus
Manufactured by Gusev



ЗИУ-5Д. 1972
03754 Визнер
ZIU-5D, trolleybus
Manufactured by Vizner



ЗИУ-7
03702 Визнер
ZIU-7, trolleybus
Manufactured by Vizner



ЗИУ-9ВОА
03714 Визнер
ZIU-9VOA, trolleybus
Manufactured by Vizner





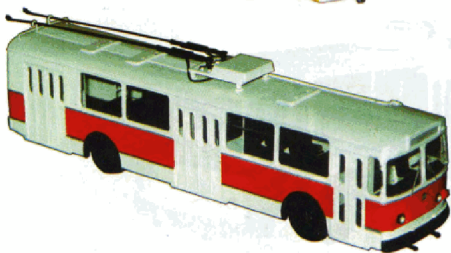
ЗИУ-9ВОВ
03720 Визнер
ZIU-9VOV, trolleybus
Manufactured by Vizner



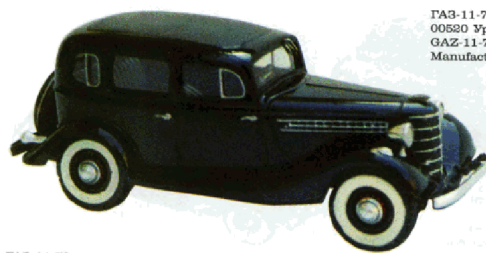
ЗИУ-9ВОО
03717 Визнер
ZIU-9VCO, trolleybus
Manufactured by Vizner



ЗИУ-9Г
03718 Визнер
ZIU-9Г, trolleybus
Manufactured by Vizner



ЗИУ-9
04795 ФИНОКО
ZIU-9, trolleybus
Manufactured by PINOKO

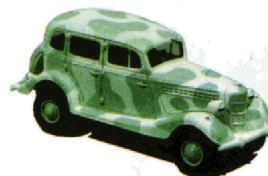


ГАЗ-11-73
00520 Уральский Сокол
GAZ-11-73, sedan
Manufactured by Uralsky Sokol

ГАЗ-11-73
04648 Студия КАН
GAZ-11-73, sedan
Manufactured by KAN Studio



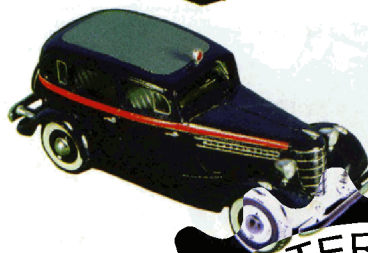
ГАЗ-11-73
04468 камуфлированный - Кимерия
GAZ-11-73, camouflaged sedan
Manufactured by Kimeria



ГАЗ-11-73
00621 Кимерия
GAZ-11-73, sedan
Manufactured by Kimeria



ГАЗ-11-73
00245 милиция - Уральский Сокол
GAZ-11-73, police sedan
Manufactured by Uralsky Sokol



ЗИЛ-131
00006 ЭЛЕКОН
ZIL-131, drop sided truck
Manufactured by ELECON



ЗИЛ-131
04445 Русская коллекция (конверсия)
ZIL-131, drop sided truck
Conversion by Russian Collection



ЗИЛ-131
00680 с тентом – ЭЛЕКОН
ZIL-131, drop sided canvas covered truck
Manufactured by ELECON



ЗИЛ-131
04446 с тентом – Русская коллекция (конверсия)
ZIL-131, drop sided canvas covered truck
Conversion by Russian Collection



ЗИЛ-131
04910 камуфлированный – ЭЛЕКОН
ZIL-131, drop sided canvas covered
camouflaged truck
Manufactured by ELECON



ЗИЛ-131
01872 парадный – конверсия
ZIL-131, parade drop sided canvas covered truck
Conversion by unknown



ЗИЛ-131
01921 ООН – ЭЛЕКОН
ZIL-131, UN drop sided canvas covered truck
Manufactured by ELECON

6

Урал-5323-20
00224 Петропавловск (конверсия)
Ural-5323-20, all road truck
Conversion by unknown



Урал-5323-20
00123 Ковалев, Челябинск (конверсия)
Ural-5323-20, all road truck
Conversion by Kovalev (Tchelyabinsk)



Урал-5323-20
03357 Кольманов, Москва (конверсия)
Ural-5323-20, canvas covered all road truck
Conversion by Kolyvanov (Moscow)



Урал-5323-20
04070 ВИКО-модель
Ural-5323-20, canvas covered all road truck
Conversion by VIKO-models

3





Урал-5323-20
03823/03824 Мастерская Дмитриева (конверсия)
Ural-5323-20, all road truck
Conversion by Dmitriev Workshop

Урал-5323-20
02211/03884 Мастерская Дмитриева (конверсия)
Ural-5323-20, all road truck
Conversion by Dmitriev Workshop



Урал-5323-20
03830/03829/04964 Промтрактор (Челябинск)
Ural-5323-20, all road truck
Manufactured by Promtractor (Tchelyabinsk)



ЗИЛ-131Н
03951 Мазин
ZIL-131N, drop-sided truck
Manufactured by Mazin



ЗИЛ-131
01825 Москва
ZIL-131, drop-sided truck
Manufactured by unknown



ЗИЛ-131
00543 Компания
ZIL-131, fire drop-sided truck
Conversion by Companion



ЗИЛ-131
04402 Романов (Ставрополь)
ZIL-131, repair drop-sided truck
Conversion by Romanov (Stavropol)



ПЕРВЫЕ УРАЛЬСКИЕ АВТОМОБИЛИ

(окончание)

Валерий ДМИТРИЕВ
(г. Миасс)

Фотографии из архива автора



Группа работников Конструкторско-экспериментального отдела у первого опытного образца УралЗИС модернизированного (1947)

нием тормозов на всех колесах, откидных бортов платформы, установкой второй фары, изменением конструкции дверей и т.д., автомобиль был переименован в ЗИС-5. Не «вернулись» на автомобиль штампованные округлые крылья. Штампы на них из Москвы даже не привозили, а своего мощного штампового хозяйства и опытных технологов по штамповке завод пока не имел.

8 июля 1944 г. с конвейера УралЗИСа сошел *первый* миасский автомобиль, который в начале выпуска внешне ничем не отличался от автомобилей московской и ульяновской сборки (различия видны были только в конструкции двигателя). Но известно, что в то время как московские, так и ульяновские машины комплектовались двигателями уральской сборки, о чем свидетельствует сохранившаяся на автомобилях заводская табличка как символ отличия.

Позже, по мере модернизации машин, различия стали более заметными: во-первых, по выштамповке на облицовке радиатора «УралЗИС», которая появилась при замене изношенных штампов, привезенных из Москвы и, во-вторых, по дверкам кабины – на ранних УралЗИСах и автомобилях Московского автозавода выпуска 1941–1945 гг. двери были обшиты рейкой-вагонкой. Более поздние выпуски автомобилей Уральского автозавода (до 1947 г.) также шли с обшитыми рейкой дверями, а затем выпускались только с брусчатым каркасом по периметру и фанерой внутри.

Такая конструкция дверей удешевляла сборку, да и при рассыхании деревянных деталей кабины образовывалось меньше щелей. Подобная конструкция дверей и кабины сохранялась в целом в массовом производстве вплоть до начала выпуска УралЗИС-355М, т.е. до 1958 г. Но и такая конструкция не спасала от сквозняков и мороза. И если в первый сезон эксплуатации еще было терпимо,

то затем кабина через щели разошедшихся деревянных деталей свободно проветривалась. Боковые борты платформы хотя и считались неоткидываемыми, но такая возможность была, т.е. откидные стойки на боковых бортах сохранялись: просто на переднем борту платформы не имелось запоров, а передний борт с боковыми соединялся уголком и болтами. С московского ЗИС-5В «перешла» конструкция крепления переднего борта досками, наложенными на болтах снаружи, которая сохранялась до 1947 г. Запасное колесо на бортовом автомобиле крепилось под полом платформы, в передней ее части с правой стороны в держателе, изготовленном из металлической полосы. На автомобилях под спецкомплектацию, например газогенераторных, фургонах, автобусах, запасное колесо крепилось в держателе под рамой за задним мостом.

Темпы выпуска автомобилей непрерывно наращивались, и 24 апреля 1945 г. был выпущен 5-тысячный автомобиль, а 26 октября 1946 г. – 10-тысячный.

В первые годы после Победы в конструкцию автомобиля стали возвращать те узлы и детали, которые не устанавливались ради дешевизны и упрощения конструкции. В 1947 г. после такой модернизации, то есть с постепенным внедр-

В 1948–1949 гг. по плану, утвержденному в техническом управлении министерства ведутся работы по модернизации базовой модели завода. При уже начавшемся в Советском Союзе серийном выпуске ГАЗ-51 и ЗИС-150 грузовик ЗИС-5 Уральского автозавода перестал отвечать все возрастающим требованиям народного хозяйства. Ведется разработка модернизированного автомобиля с новой цельнометаллической кабиной. В 1948 г. на коллегии министерства автомобильной промышленности представляется

Модель пожарного автомобиля УралЗИС-ПМ-11 на шасси УралЗИС-5В (Губский)



Выход автомобилей с главного конвейера Уральского автозавода, 1946 г. Автомобили уже с двумя фарами, но без передних тормозов и брызговиков на платформе. Передний борт платформы укреплен досками

«модернизированный автомобиль УралЗИС». Так он проходил по всем документам. А поскольку в этот период конструкторы продолжали работы по совершенствованию выпускаемых двигателей (были разработаны и построены образцы двух модернизированных двигателей: для серийных автомобилей 87 л.с. и более мощный для автобусов и полноприводных автомобилей 108 л.с.), то на модернизированном грузовике, естественно, предполагалось применение этих форсированных двигателей двух мощностей. При сохраняющейся общей компоновке, грузоподъемности и базе автомобиль получает ряд принципиально новых узлов, в их числе и металлическую кабину на деревянном каркасе. Если сама кабина в

5В в крыльях новой (округлой, обтекаемой) формы. Только они из всего предложенного по кабине конструкторско-экспериментальным отделом завода и были освоены в производстве. Конструкция и обтекаемость новых крыльев

вроде-бы придавали более современные формы автомобилю. Округлые штампованные крылья были и на довоенных московских ЗИСах, но на миасских ЗИСах очертания и конструкция крыльев были иные, более технологичные при штамповке и креплении на шасси. На этой модели стояла усиленная платформа; топливный бак переключал под платформу направо.

Работы по улучшению конструкции

автомобиля продолжались. В 1950 г. прошли государственные испытания новой опытной модели грузовика УралЗИС-353 с близкой по дизайну к кабине ГАЗ-51, деревометаллической кабиной, измененной облицовкой радиатора и передними крыльями, а также с двигателем увеличенной мощности (до 85 л.с.), по индексу которого получил индекс и автомобиль. Но решения о постановке на производство этой машины в целом опять принято не было, как и с более ранним

образцом, из-за сложностей с освоением крупных штампованных деталей кабины. И опять часть узлов и агрегатов шасси этого опытного грузовика использовалась при модернизации серийно выпускаемого автомобиля.

По указанию министерства Уральским автозаводом был освоен наряду с автомобилем ЗИС-5 автомобиль **ЗИС-50** с задросселированным до 80 л.с. двигателем ЗИС-120 Московского автозавода им. Сталина. Внешних отличий от базового автомобиля он не имел.

Модель автокрана К-31 на шасси УралЗИС-5В (Голунцов, конверсия)



В феврале 1956 г. на заводе было начато производство модернизированного базового автомобиля **УралЗИС-355** с двигателем УралЗИС-355 мощностью 85 л.с (главный конструктор Куров, начальник лаборатории двигателей Цейслер, ведущий конструктор Фишбейн). Грузовик получил индекс опытного образца

УралЗИС-355, но общим у них был двигатель и многое из узлов шасси. По индексу двигателя и был присвоен номер очередной базовой модели. По сравнению с автомобилем ЗИС-5 на УралЗИС-355 были применены многие узлы шасси с опытного УралЗИС-353. Но в очередной раз завод не взяло ответственность для освоения производства новой кабины и рамы. Да и в министерстве пока не предусматривалась модернизация завода и ее влияние на фирменных вливаниях.

В 1955 г. началось постепенное освоение в производстве нового автомобиля Урал-155М. На пер-

ЗИС-5 модернизированный. Автомобиль из ранних партий с гнутыми крыльями



Первый опытный образец УралЗИС модернизированный (на переднем плане) и ЗИС-5В Уральского ЗИСа. 1947 г.

силу компоновочных соображений еще и напоминала довоенную кабину ЗИС-5, то крылья, облицовка и капот получили новую, более современную форму. Однако в таком виде автомобиль, в связи с отсутствием необходимых производственных мощностей, в производство не пошел, но были внедрены многие его агрегаты и узлы. Автомобиль получает название **ЗИС-5 модернизированный** (как и опытной модели грузовика УралЗИС модернизированный). Основное его отличие от ЗИС-

УралЗИС-355



вом этапе в июне 1957 г. был освоен выпуск новых двигателей УралЗИС-353В мощностью 95 л.с., которые с некоторыми изменениями были приспособлены для установки на находящемся в производстве УралЗИС-355. Автомобиль с этим двигателем, получивший наименование **УралЗИС-355В**, производился с выпуска первой партии в августе 1957 г. вплоть до начала выпуска УРАЛ-355М в 1958 г.

Двигатель УралЗИС-353 и его модификации довольно широко использовались не только автомобилестроителями. Он устанавливался на зерноуборочные комбайны, на различные стационарные установки типа компрессоров. Одна из модификаций двигателя УралЗИС-353И использовалась также как запчасть для автомобилей ЗИЛ-150 и ЗИЛ-164. В связи с этим в производстве Уральского автозавода он находился намного дольше базового автомобиля. Всего на УралАЗе было выпущено 1 708 420 двигателей (до 1 июня 1978 г.), в том числе за военные годы 77 813 шт.

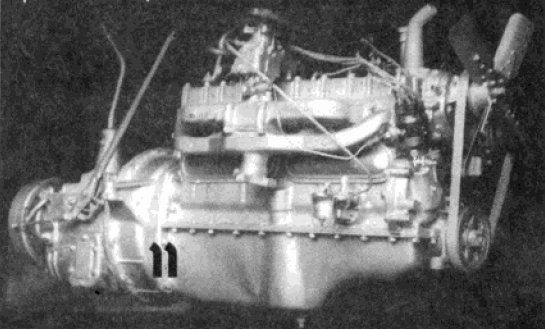
Модель мусоровоза МС-1 на шасси УралЗИС-5В (Санкт-Петербург)



Всего с 1944 по 1958 гг. Уральским автозаводом было выпущено около 410 тыс. автомобилей модификаций ЗИС-5, УралЗИС-355 и УралЗИС-355В.

В послевоенные годы на базе модификаций ЗИС-5 Уральского автозавода сторонними предприятиями серийно выпускались различные специализированные автомобили, а именно: автомобили-мусоровозы МС-1 и МС-5, ассенизационный автомобиль АСМ, пожарный автомобиль ПМ-11, телескопическая автовышка, поливомоечный автомобиль со снегоочистительным оборудованием ПМ-6 и МПМ-2, снегопогрузчик С-3, роторный снегоочиститель РС-4, автокраны К-31 и АК-11, автокомпрессор КС-200, автогудронатор Д-141 и многое другое.

Мотор Урал-353 — последняя модификация легендарной «трехтонки» мощностью 95 л.с.



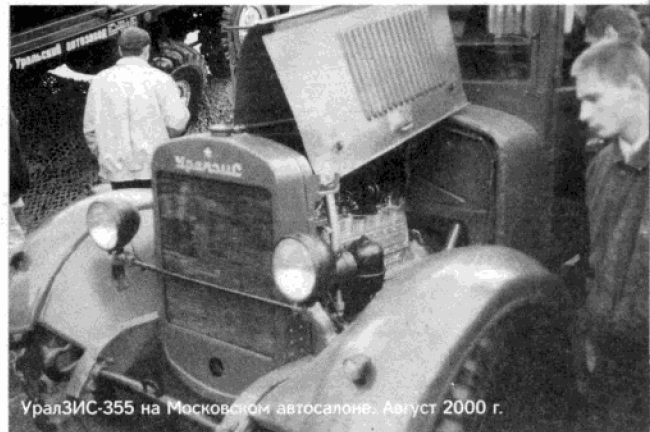
Использованная литература:

1. Двигатель Урал-353 и его модификации. — Челябинск: ЦБТИ, 1967.
2. Газета «Уральский автомобиль» / / 1941–1997 гг.
3. Каталог запасных частей автомобилей ЗиС-5, Урал-3 и С-355, УралЗиС-355В и УралЗиС-355М. — М.: Машгиз, 1961.
4. Автомобиль ЗиС-5 модернизированный. Руководство по эксплуатации. — Москва-Свердловск: Машгиз, 1951.
5. Автомобиль ЗиС-5 модернизированный. Руководство по эксплуатации. — М.: Машгиз, 1954.
6. Автомобиль УралЗиС-355. Руководство по эксплуатации. — М.: Машгиз, 1957.
7. П.А.Фишбейн. Д.С.Бляхман. Конструктивные изменения и взаимозаменяемость узлов и деталей автомобилей ЗиС-5, УралЗиС-355, УралЗиС-355В и УралЗиС-355М. — М.: Автотрансиздат, 1961.
8. Краткий автомобильный справочник. 9-е издание. — Москва: ГНИИАТ, 1982.
9. А.В.Манин. Завод у подножия Ильмен. — Челябинск: Южноуральское-книжное издательство, 1991.

На Урал-ЗИС-355 помимо шин М-63 «Универсал» применяли и шины «Вездеход», которые значительно повысили проходимость автомобиля



10. Л.М.Шугуров. Автомобили России и СССР. ч. 1. — М.: ИЛБИ; ПРОСТРЭКС, 1993.
11. Л.М.Шугуров. Автомобили России и СССР. ч. 2. — М.: ИЛБИ; ПРОСТРЭКС, 1994.



УралЗИС-355 на Московском автосалоне. Август 2000 г.

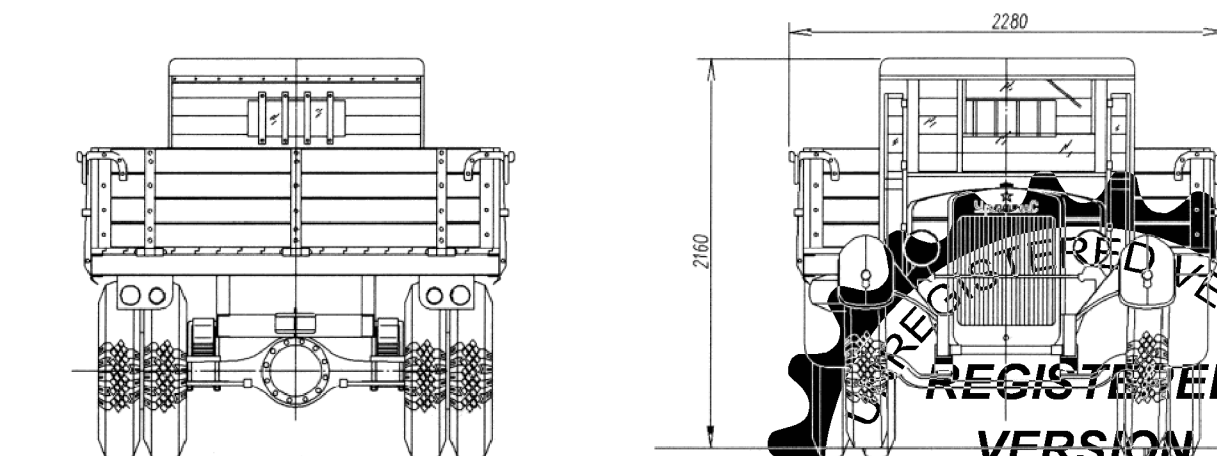
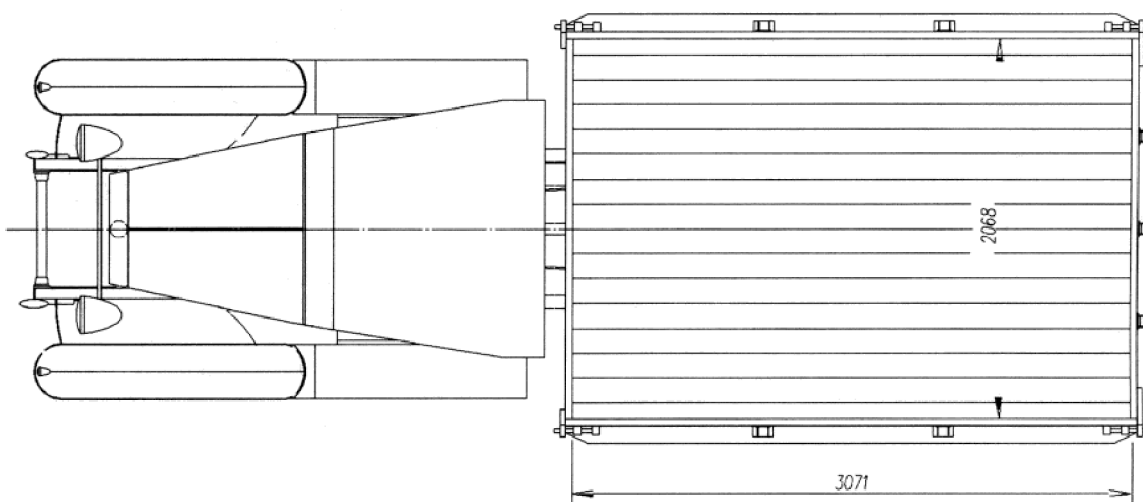
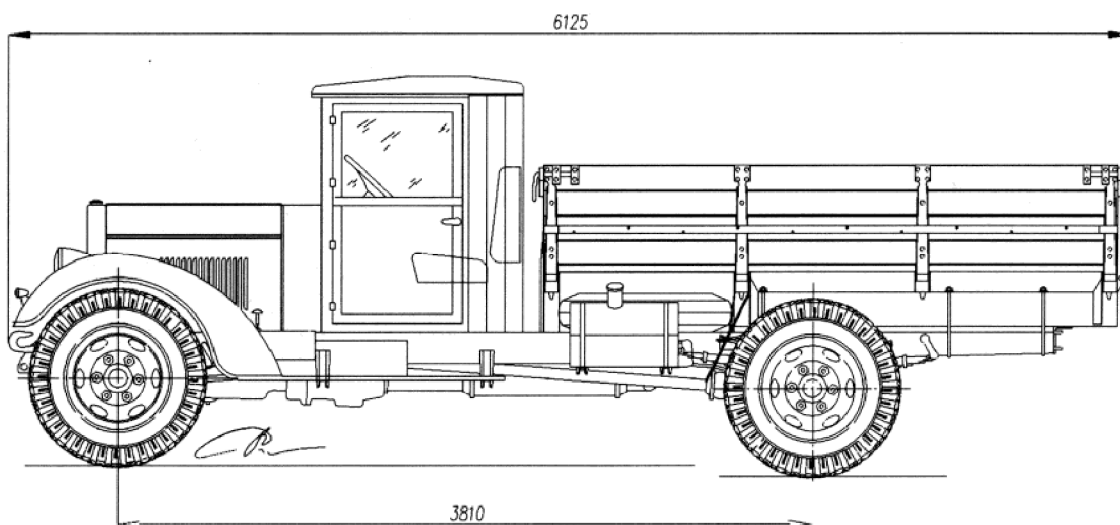
Основные характеристики серийных автомобилей УралЗИС производства 1940–1950-х гг.

Технические параметры	ЗиС-5В (1944–47)	ЗиС-5 (1949–56)	ЗиС-5М (1956–57)	УралЗиС-355 (1956–57)	УралЗиС-355В (1957–58)
Грузоподъемность, кг	3000				
Габаритные размеры, мм:					
длина	6060		6125		
ширина	2235		2280		
Высота (по кабине без груза), мм	2160				
База (расстояние между осями передних и задних колес), мм	3810				
Колея, мм:					
передних колес	1545		1520		
задних колес (между серединами двойных скатов)	1675				
Просвет (при полной нагрузке), мм: под передней осью под задним мостом	250				
Наименьший радиус поворота по колею переднего наружного колеса, м	8,6				
Наибольшая скорость, км/ч	60				
Контрольный расход топлива на 100 км, л.	70				
Вес автомобиля, кг: в снаряженном состоянии с полной нагрузкой	3050 6190	3100 6240	3150 6300	3150 6300	3150 6300
Двигатель модели	ЗиС-5М		Урал-355		Урал-353В
Рабочий объем цилиндров, л.	5,55				
Номинал. мощность двигателя, л.с.	76		85		95
Шины	34x7		210-20		

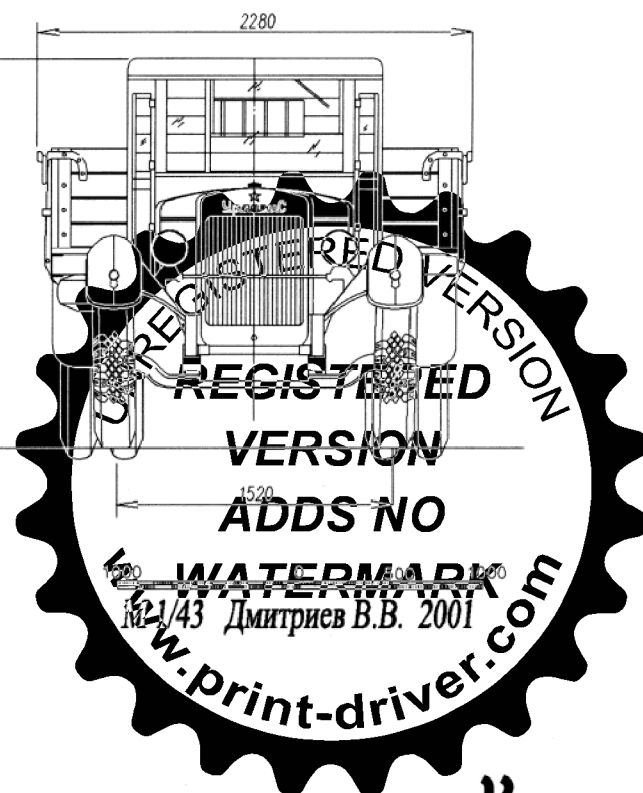
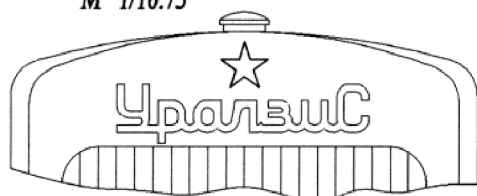


Бортовой автомобиль УралЗИС-355

Годы выпуска 1956-1957



Выштамповка на облицовке радиатора.
М 1/10.75



ЦЕМЕНТ

KAMAZ



Официальное мероприятие
Правительства
Москвы

Пятый Московский Международный
автомобильный фестиваль

6-8 июля. Москва, аэродром Тушино

ЭКЗОТИКА'2001

Уважаемые участники и гости Экзотики!

Позади четыре фестиваля, которые мы уже организовали и провели вместе с Вами, и надеемся, что неплохо. Конечно, были и ошибки, и просчеты, и даже обиды, но согласитесь, что все плохое быстро забывается, а хорошее остается в памяти навсегда.

И нам очень бы хотелось провести пятый фестиваль, максимально учитывая все Ваши пожелания. Для нас очень важно знать Ваше мнение.

Для того, чтобы Вы смогли высказать все Ваши просьбы, замечания и предложения по организации и проведению фестиваля, мы приглашаем Вас посетить конференцию на нашем сайте

www.autoexotica.ru

Мы постараемся по возможности ответить всем.
Заранее благодарим за помощь и поддержку!
Оргкомитет фестиваля.

Тел/факс в Москве: (095) 969-4688 «Экзотика»
в Нижнем Новгороде: (8312)35-24-05 «Биржа плюс Авто»
e-mail: exotica@hotmail.ru или exotic_cars@mail.ru



Быть здоровым - это современно!
Иметь оригинальное хобби - это модно!

досуг и хобби

www.hobbyexpo.ru

2001

РОССИЯ, МОСКВА,
КВЦ "СОКОЛЬНИКИ"
20-24 СЕНТЯБРЯ

Международная выставка товаров и услуг
для популярного, активного, элитного и
экстремального видов отдыха и хобби.

Вы должны участвовать в нашей выставке!

ОРГАНИЗАТОР:
 КУЛЬТУРНО-ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР
СОКОЛЬНИКИ

информационная
поддержка:



К участию в выставке приглашаются
производители товаров и услуг для
традиционных, элитных, экстремальных
видов спорта, туризма, отдыха и хобби

Директор выставки - Любовь Петровна Архипова
Тел/факс: (095) 268-7605, 268-7603
Адрес: Россия, 107113, Москва,
Сокольнический вал, 1, павильон 4
Факс: (095) 268-0991
e-mail: arhipova@exposokolniki.ru
http://www.exposokolniki.ru



Так завышены ли цены на российские модели?

Признаюсь, германский рынок моделей 1:43 знаю плохо. Не тот масштаб, мне милее маленькие модели, то бишь 1:87. А вот их цена вовсе не радует. Так, например, самосвальчик от «Brekina» стоит 24 марки, а какой-нибудь автопоезд – все 39. Даже маленький Volkswagen Beetle в зависимости от исполнения оценен в 15–17 марок, изделия фирмы «Негра» и того дороже: фирменно окрашенные автопоезда стоят – от 79 до 99 марок. Так что 200 марок за отличную модель ЗИЛ-131 – разве это много?

Достаточно высока цена на модели (61,4 марки за изделие), выполненные в масштабе 1:43. Это относится и к изделиям фирмы «Corgi», ее двум фургончикам пятидесятых годов Peugeot D3A и Renault в раскраске «Michelin». Причем модели простенькие: ничего не открывается, разъемы проработаны плохо, колеса пластиковые, на днище лишь схематически изображено шасси.

Другой крупный производитель «Schuco», представляющий целую гамму грузовиков послевоенных лет (здесь уже деталеровка лучше, но опять же с «Элеконом» не сравнить) назначает единую цену – 89,9 марок. Вот так – скажет Stanislaw Kirilez – в два раза дешевле, что и требовалось доказать. Несогласен! Сам же герр Kirilez пишет, что моделей «Made in USSR» 1:43 в Германию поступает мало. Значит модели достаточно редки. Теперь посмотрим на цены моделей не массового производства от «Siku» или «Schuco», а малосерийного из белого металла, что выпускает «Brooklin Models» или «Western

Models». Это модели американских легковых автомобилей сороковых-пятидесятых годов. Стоимость их – от 119 до 185 долларов, причем модели изысканные лишь издали, а посмотрев, взяв в руку, – толстые стойки, «слепые» фары, ни одной открывающейся дверки или капота. Согласитесь, такие хоть и красивые модели технически проще «Элеконов», тем более грузовых вездеходов,

но стоят ничуть не дешевле.

Так завышены ли цены российских моделей? Под конец еще одно – если кто-нибудь испугало упоминание в письме герра S. Kirilez непонятное название авто-

мобилья «Ehm-A-Ehn», то успокойтесь! Это всего-навсего «MAN» (по-русски – МАН) и ничего больше...

Люциус
Сулавичюс.
Литва

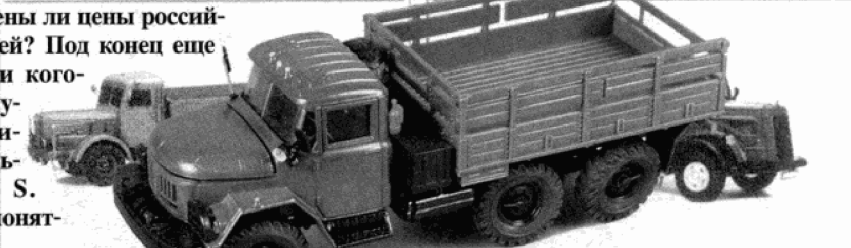
Schuco® 1:43



Mercedes Benz L6600 Bundeswehr
Art.-Nr. 003013 (3.Quartal) **89,90**



Esso Krupp Titan, Tanklastwagen rot,
Art.-Nr. 003022 (3.Quartal) **89,90**

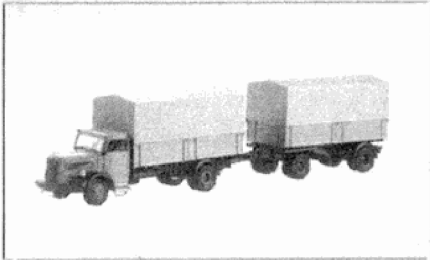


Büssing 8000 Planer
Art.-Nr. 003041 (4.Quartal) **89,90**

Mercedes Benz L6600 Tankwagen „BP“
Art.-Nr. 003004 (3.Quartal) **89,90**



Opel Blitz S, 3t Pritschenwagen
Art.-Nr. 003051 (4.Quartal) **89,90**



Mercedes Benz L6600 mit Anhänger
Art.-Nr. 003015 (4.Quartal) **139,90**

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

БЕСПЛАТНО публикуются **ТОЛЬКО** объявления, присланные на бланке, помещенном в журнале. Копии к бесплатной публикации не принимаются.

Стоимость **ПЛАТНОГО** объявления 15 руб. Оплата – почтовым переводом на расчетный счет учредителя с пометкой «Частные объявления» или в редакции.

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

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

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несет.

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

• Куплю модели Matchbox серии Models of Yesteryear, журналы «Мотор» за II полугодие 1999 г. или обменяю. 692900, Приморский край, г. Находка-10, а/я 81. Куксин С.Е.

• Куплю книгу Л.М.Шугурова «Автомобили России и СССР», том 3 и модель ГАЗ-69 (Херсон). 163009, г. Архангельск, ул. Некрасова, д. 2, кв. 40. Суворов Д.

• Куплю модели фирм Corgi Toys, Matchbox, Norev и Road Legends (M1:18). 350011, г. Краснодар, ул. Айвазовского, д. 53. Тел. (8612) 33-40-00. Толяков В.Н.

• Меняю модели 1/87 из Риги на модели советской техники в 1/43 и 1/87. Игорь Клочков. а/я 163, Riga, LV-1055, Latvija

UNREGISTERED VERSION

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ
(текст не более 30 слов, включая адрес)

REGISTERED VERSION

ADDS NO WATERMARK

www.print-driver.com

Отметьте нужную рубрику:

КУПЛЮ ПРОДАМ ОБМЕНИЮ РАЗНОЕ

Почтовый адрес _____

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



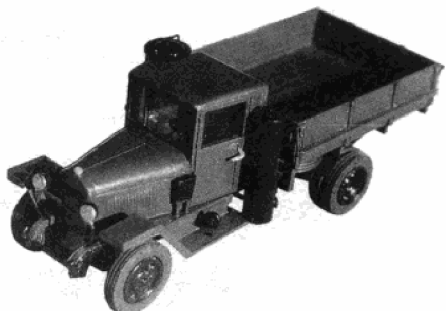
Урал-6361 Триал-2000.
Мастерская Дмитриева (конверсия)



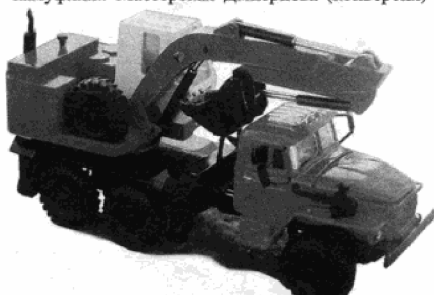
Урал-4320-31 с локальным бронированием
кабины, чеченский вариант, горно-пустынный
камуфляж. Мастерская Дмитриева (конверсия)



Урал-4320-31 с локальным бронированием
кабины, чеченский вариант. Мастерская
Дмитриева (конверсия)



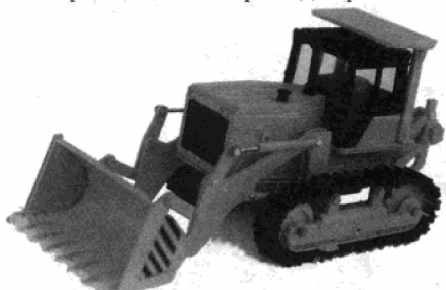
Урал3IS-352. Мастерская Дмитриева



Экскаватор ЕА-17 на шасси Урал-4320-10.
Мастерская Дмитриева (конверсия)



Автобус специальный НефаЗ-42116 на шасси
Урал-43206. Мастерская Дмитриева (конверсия)



Погрузчик фронтальный П4.04.01 на базе
трактора Т-170. Промтрактор



Цистерна пожарная АЦП-5/6-40(43101).
Мастерская Дмитриева (конверсия)



Урал-4320 Триал-200.
Мастерская Дмитриева (конверсия)



ГАЗ-13В, санитарный. Скейл (конверсия)



ГАЗ-310232 «Волга», санитарный.
Скейл (конверсия)



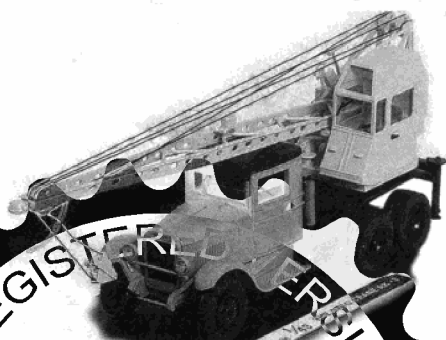
ГАЗ-3102 «Волга». Скейл (конверсия)



ПАЗ-672, первый вариант. ФИНОКО



ЗИС-5 с пулеметом 12,7 ДШК.
МиниКлассик



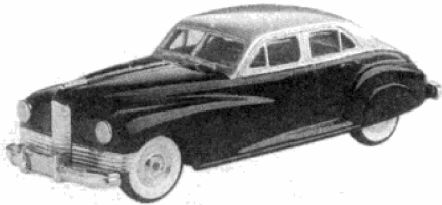
UNREGISTERED
REGISTERED
VERSION
ADDS NO

ЛОКОТРАНС

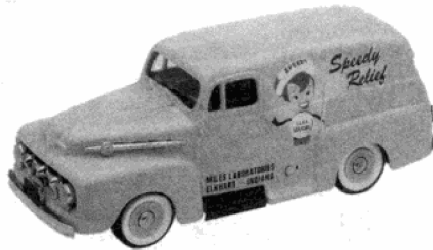
e-mail: lokotrans@iskra.stavropol.ru
www.lokotrans.narod.ru

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

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



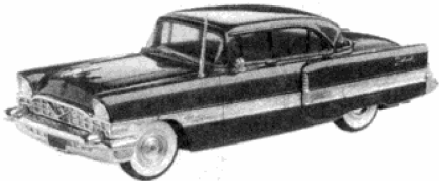
BK18A Packard Super Clipper (1947).
Broolkin Models England



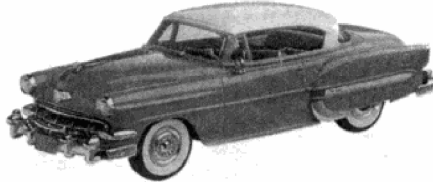
BK421 Ford F-1 «Speedy Alka Seltzer» (1952).
Broolkin Models England



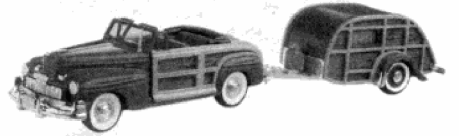
BK58 Ford Falcon Sprint (1963)..
Broolkin Models England



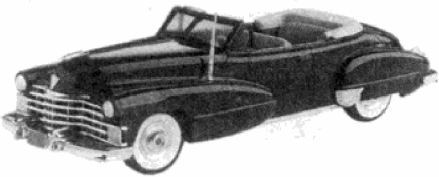
BK66 Packard Patrician (1956).
Broolkin Models England



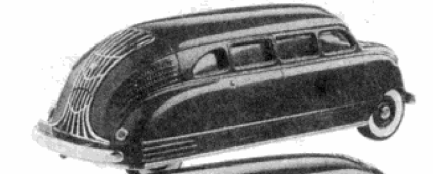
BK68 Chevrolet Bel Air Hardtop (1954).
Broolkin Models England



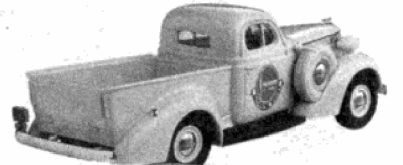
BK69-65 Mercury Sportsman (1946) with Wesley Slumbercoach (1947). Broolkin Models England



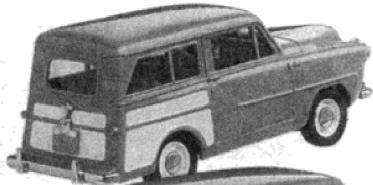
BK74 Cadillac 62 Convertible (1947).
Broolkin Models England



BK78 Stout Scarab. Broolkin Models England



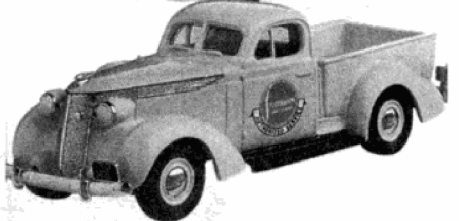
US14S Studebaker Coupe Express (1937).
Broolkin Models England



US18 Crosley Super Station Wagen (1951).
Broolkin Models England



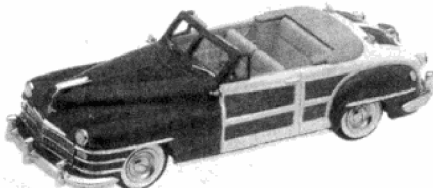
USA34 Chrysler Town & Country (1948).
Motor City



WM55 Checker Cab NY. Western Models



WM39 Ford Woodie. Western Models



003004 Mercedes Benz L6600 Tankwagen «BP».
Schuco



003013 Mercedes Benz L6600 Bundeswehr.
Schuco



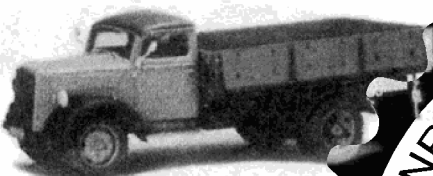
003032 Esso Krupp Titan, Tanklastwagen rot.
Schuco



003051 Opel Blitz S, 3t Pritschenwagen.
Schuco



003051 Opel Blitz S, 3t Pritschenwagen.
Schuco



Фотографии фирм-производителей

МОДЕЛИЗМ

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

ICM, СКЛФ, Звезда, Italeri, Моделист, Academy, Alan, Amodel, Восточный Экспресс, Maker, AER, ВЭС, Condor, Dragon.

Мы предлагаем: ФТД и траки из белого металла, расходные материалы, инструменты и 300 видов красок. Доступные цены.

Чтобы получить каталог – пришлите свой адрес. 125413, Москва, а/я 45. Телефон: (095) 453-02-28

UNREGISTERED VERSION
REGISTERED
VERSION
ADDS NO
WATERMARK
www.modelism.com

«ФАНТАЗИЯ» САЗЫКИНА

С Валентином Михайловичем мы встретились у него дома в канун Дня Победы. Он показал поздравительное письмо от Путина и тут же посетовал, мол, лучше бы президент вместо открытки рубликов сто подкинул. Впрочем, не забыл ветерана и на том спасибо.

Сазыкин ушел на фронт в 16 лет. Попал рулевым на морской охотник. Воевал, а затем служил срочную на Балтике с 1943 по 1951 год. Награжден многими медалями. На одной из фотографий ветеран запечатлен при всех своих регалиях в парке Горького. А на заднем плане немецкий Opel Super.



- Валентин Михайлович, Ваш?

- Мой, но сначала был мотороллер. Позже решил купить мотоцикл, старый подержанный DKV. Когда подрос сын, то приобрел и коляску. Семь лет на нем катались. Пацан можно сказать у меня в той коляске и вырос. А потом очередь дошла до машины. Года три ее делал.

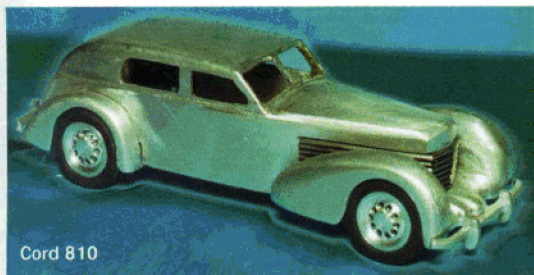
наследству. Я всю жизнь интересовался техникой и морской, и авиационной, но больше всего автомобильной.

- А как началось коллекционирование моделей?

- Что касается моделей, то это сын. Игрушек таких, как сегодня в то время не было. Я и начал делать ему машинки всякие, пару танков смастерил. А потом и моторчики к ним приладил. Сын долго ими играл, в результате доигрался - стал водителем-профессионалом.

- А Вы кем работали?

- После войны и до недавнего времени токарем на электроламповом заводе. Поэтому сделать микро автомобильчик для меня труда не составляло.



Cord 810

- Запчасти-то где брали? Как ни крути, иномарка...

- Да там от немецкой машины кузов только один и остался. А все остальное наше. Ходовая от «Волги», двигатель «Победовский». Машина бегает до сих пор, но выезжаю на ней редко. Очень дорогой бензин для пенсионера. Раньше ведь он стоил 7 копеек за литр. Теперь один раз в год, аккуратно на День Победы и вывожу ее в свет. Ничего - бегает. «Прокашляется» сначала как следует от пыли, а потом хоть куда.

- У Вас, наверное, талант к механике?



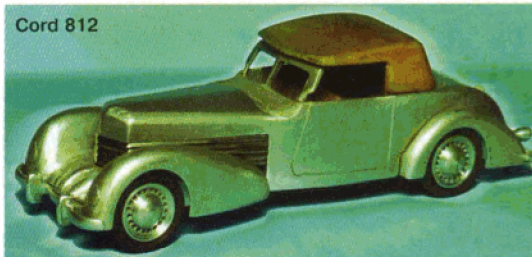
Bugatti 50T

- Но Ваши модели отличаются от обычных.

- Да, они цельнометаллические.

- Почему так получилось?

- Дело в том, что лить формы я не умею, а как токарю самое простое было взять болванку, отсечь, как сказал Роден,



Cord 812

сывали. Вот я и подумал, ну чего добру пропадать.

- И первую модель Вы сделали как игрушку для сына?

- Нет, мы сначала с ним начали коллекционировать готовые. Потом посмотрел - ничего особенного, кто-то ведь де-



Tempo G1200

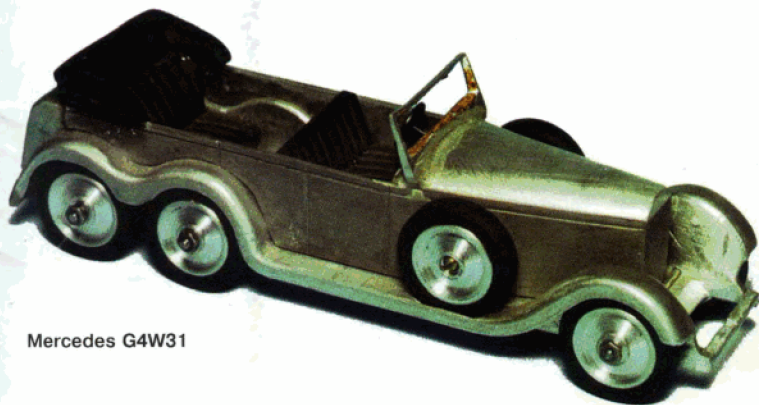
лает, - чем я хуже. Одну попробовал выточить, а дальше пошло-поехало. Прикупил литературы всякой (показывает рукой на шкафу, где и представленный журналом, «Модели» и «Энциклопедия»). Это все про автомобили... Мне всегда хотелось сделать такую машину, чтобы ни у кого не было. Собственно говоря, все эти модели собираю по принципу «пополнение».



«Фантазия». Справа полуфабрикат, слева готовая модель.

- Отец был шофером. У него права с 24 года. Я с ним ездил еще на АМО Ф-15. Видимо любовь к железу передалась по

все лишнее и вот вам модель. В то время было много дюралевых отходов. Образки из цветного металла ящиками выбра-

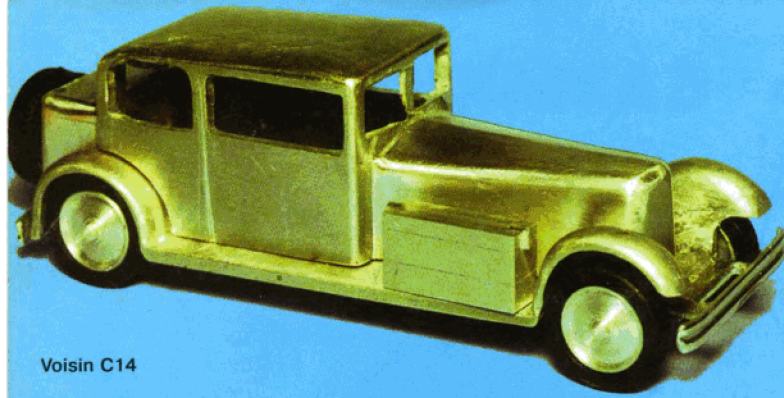


Mercedes G4W31



Mercedes G4W31. Фото из архива

UNREGISTERED VERSION
REGISTERED VERSION
WATERMARK
www.print-driver.com

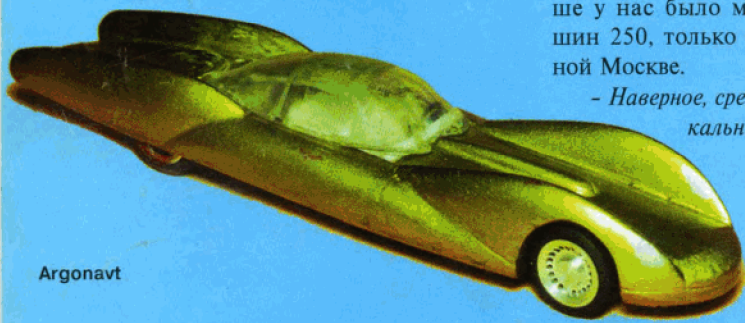


Voisin C14

ти. Для меня интересна не столько марка автомобиля, сколько тип кузова. Недавно купил одну (*берет с полки красный Pontiac*) она своеобразная такая, кузов клином.

- Ваши собственные модели тоже выглядят необычно.

- Такие в магазине не продаются. У меня Voisen есть, Mercedes треххостный



Argonavt

- редкая модель. По телевизору как то картинку показывали - Гитлер едет в треххостном «мерсе», во время войны немцы на них зенитные установки ставили. Вот это по мне.

Сначала вытачиваю, потом шлифую. Шкуркой, полировальным камнем или пастами всякими. А крашу обычной автомобильной краской.

А эта машина (*нежно гладит отполированную до блеска модель*) называется «Фантазия». Таких нет в природе. Я ее сделал лет восемь назад. А недавно купил последний журнал «Лимузин» - там статья напечатана. Оказывается какой-то известный француз, по-моему Шарль Кристофль, ювелир по профессии, сделал такую же. Только он покрыл ее гальваническим способом. Или скажем, модель Argonavt тоже давненько выточил, как говорится, в порыве творческой фантазии. А недавно увидел ее в книжке, теперь знаю, как она называется. Вот какие интересные совпадения.

- В ближайшее время Ваша коллекция еще пополнится цельнометаллическими моделями?

- Вряд ли. Сейчас только покупаю готовые штамповки и то все реже, денег не хватает.

- Валентин Михайлович, а если бы Путин вместе с поздравлением вдруг прислал Вам сто рублей. Купили бы бутылочку в

честь праздника, или модель?

- Я уже давно как спиртное не потребляю - инсульт. А купил бы наверное даже не модель, а книжку какую-нибудь про старинные ма-

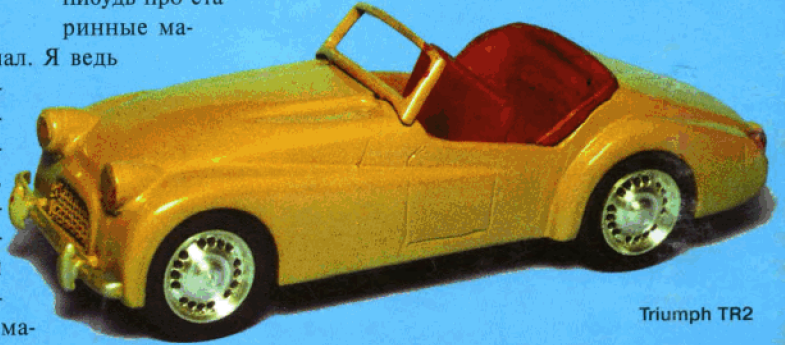
шины или журнал. Я ведь уже 20 лет в клубе раритетных автомобилей состою. Правда, сейчас он захирел. Всего с пятток автомобилей и осталось. Раньше у нас было машин 250, только по одной Москве.

- Наверное, среди них много было уникальных?

- Конечно, моя, например, в восьми фильмах снялась: «Мастер и Маргарита», «Под знаком скорпиона», «Николай Вавилов» «Война для всех война» (кстати, о Якове Сталине), все и не вспомню... В День Победы все оставшиеся обязательно соберутся в парке Горького. Это уже традиция.

- Пытался, но заготовку вырвало из станка, сломалось крыло... Видимо не судьба. Но я не огорчаюсь. Может быть, это намек свыше и настоящий автомобиль еще долго останется целехоньким.

- Спасибо и с праздником Вас, Валентин Михайлович!



Triumph TR2



Первая модель Валентина Сазыкина



Bvatti 35B

- А вы пытались «увечковечить» свой Opel в виде модели?

Jaguar XK120



UNREGISTERED VERSION

REGISTERED VERSION ADDS NO WATERMARK

www.print-driver.com