

# Автомобильный 3/2002 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



ИСТОРИЯ КУРГАНСКОГО АВТОБУСНОГО ЗАВОДА  
КОЛЛЕКЦИЯ ЗАВОДА ЮБИЛЯРА  
АВТОБУСЫ ИЗ ЧЕРНИГОВА  
ГРУЗОВИКИ С БЕРЕГОВ ДУНАЯ  
БРОНТЕХНИКА от "U-Mod"





VI Московский Международный  
автомобильный фестиваль ЭКЗОТИКА'2002  
12-14 июля. Москва, аэродром Тушино

ВСЯ ИНФОРМАЦИЯ О ФЕСТИВАЛЕ НА САЙТЕ: [www.autoexotica.ru](http://www.autoexotica.ru)  
Оргкомитет фестиваля: тел.: (095) 196-9801, факс: 943-0556

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:

ИНФОРМАЦИОННЫЕ СПОНЗОРЫ:

ИНТЕРНЕТ ПОДДЕРЖКА:

**ВЫСТАВКА  
"МИР МОДЕЛЕЙ"**  
(из частных коллекций)  
17 мая - 23 сентября 2002 г.

На выставке представлено более 500 масштабных моделей автомобилей, локомотивов, вагонов и других транспортных средств различных классов и фирм из частных собраний, а также фондов Политехнического музея, Музея обороны Москвы, музеев ВНИИАвтотранса, Управления Государственной противопожарной службы РФ по г. Москве и Московского автодорожного института. Коллекцию моделей автомобилей специального назначения представил журнал "Логистика". Экспозицию логично дополняют рисунки автомобилей, автобусов и паровозов, выполненные известными художниками-графиками столицы.

**ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ**

Выставка работает в Мраморном выставочном зале Политехнического музея (подъезд № 3) с 10.00 до 18.00 ежедневно, кроме понедельника и последнего четверга месяца  
Адрес музея: Новая площадь, 3  
Проезд: метро "Лубянка" или "Китай-город"

**ИЖЕВСКИЙ ЭКСПОЦЕНТР**

**ВСЕРОССИЙСКАЯ РЕГИОНИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА**

**г. Ижевск**

**Фонд "Здоровья"**

**ИЖ-АВТО**

**2002**

**25-28 ИЮНЯ**

Организатор: Федерация ИЖ-Авто  
г. Москва, ул. Космодемьянская, 80  
Тел. (495) 312-11-11, 312-11-12  
312-11-13, 312-11-14, 312-11-15  
www.izh-auto.ru

# Автомобильный 3/2002 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор  
**А.Шкаев**  
Редакционный совет:  
**А.Говоруха (Николаев)**  
**Р.Исмагилов (Минск)**  
**О.Курихин (Москва)**  
**Е.Прочко (Москва)**  
**Л.Сусливичюс (Вильнюс)**  
Коллективный консультант:  
**Политехнический музей**  
**Л.Кожина**

Набор и вёрстка  
**Л.Полегаева, Г.Шестакова**  
Фото  
**Ю.Мильман**

Издатель  
**ЗАО «Центр экономики и маркетинга»**  
Генеральный директор  
**М.Гамаюнов**  
Адрес редакции и издателя:  
**107120, Москва,**  
**Сыромятнический проезд,**  
**дом 4, строение 2 (м. «Курская»)**  
**Тел. (095) 917-22-06, 917-92-36**  
**Факс (095) 917-92-36**  
**http://www.user.rol.ru/~emcenter**  
**www.RussianScaleModels.com**  
**E-mail: emcenter@rol.ru**

Журнал зарегистрирован в Государственном Комитете РФ по печати.  
Свидетельство ПИ № 77-1671 от 15.02.2000 г.  
*Редакция не несёт 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 объединённому каталогу агентства «РОСПЕЧАТЬ»  
**79742**

© Автомобильный моделизм, 3(21)

Тираж: 3000 экз.  
Отпечатано в типографии  
ООО «Мастера Фёдоровы».  
Тел. (095) 746-72-89

Editorial office:  
4, stroenie 2, Syromyatnichesky proezd,  
Moscow, 107120, Russia  
Phone: (095) 917-22-06, 917-92-36  
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, 2002

## СОДЕРЖАНИЕ

История Курганского автобусного завода, 2 <i>А.Колеватов</i>	Автобусы из Чернигова, 15 <i>А.Говоруха</i>
Wartburg 311 Coupe, или исполнение желаний, 8 <i>Л.Сусливичюс</i>	«УАЗ» на параде и на поле боя, 23 <i>В.Боченков</i>
40 лет Skoda S 9TR в Риге, 10 <i>И.Клочков</i>	Грузовики с берегов Дуная, 24 <i>Л.Сусливичюс</i>
Коллекция завода-юбиляра, 12 <i>Р.Исмагилов</i>	А наш газончик сделал «Компаньончик», 27 <i>А.Любимов</i>
Заводские модели автомобиля ГАЗ-А (часть 2), 14 <i>Д.Кондаков</i>	Наша почта, 29
	Отечественные новинки, 31
	Бронетехника от «J-lab», 3-я стр. обложки <i>В.Дятленко</i>

## Продолжается подписная компания на II полугодие 2002 г.

Уважаемые коллеги!

Редакция журнала приносит Вам свои извинения за задержку с выходом очередных номеров журнала. Одновременно мы хотим сообщить Вам, что временно журнал будет выходить без цветной вкладки «Музей на столе». Это связано с возникшими финансовыми трудностями издателя после введения с начала года НДС на печатную продукцию. К сожалению наш журнал не приносит прибыли – он является дотационным за счёт других изданий. Как только появится возможность мы вернёмся к прежнему виду журнала. Надеемся, что Вы поймёте нас и не откажетесь быть нашими читателями и дальше.

## ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

**Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» на II полугодие 2002 год: по объединённому каталогу агентства «РОСПЕЧАТЬ». Индекс – 79742; через редакцию журнала перечислением на расчётный счёт издателя 240 руб. (за полугодие для России). Отправка журнала – заказной бандеролью.**

**Реквизиты издателя ЗАО «Центр экономики и маркетинга»:**

р/с 40702810738000130281 Центральное отделение № 8641 Сбербанк России г. Москва, к/с 30101810400000000225, БИК 044525225, ИНН 7709034676, КПП 770901001.

Номера журнала за 2000–2002 гг. можно приобрести в редакции или заказать по почте (стоимость одного номера за 2000–2001 гг. – 60 руб., за 2002 г. – 80 руб. с пересылкой по России). Цены указаны с учётом НДС.

**На журнал можно подписаться через ИНТЕРНЕТ: <http://pressa.apr.ru/index/79742>**

**В розницу журнал можно приобрести:**

**Москва:** магазин «МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ» – (м. «Полянка»)

магазин-салон «ДОРОГИ» – Протопоповский пер., 9 (м. «Проспект Мира», Дом просвещения ВОС, в холле)

магазин-салон «ТЕХНИКА-МОЛОДЁЖИ» – 9-я Парковая ул., д. 66, стр. 3, 2-й этаж (м. «Щелковская»)

магазин «ДОМ КНИГИ НА СОКОЛЕ» – Ленинградский пр-т, д. 78 (м. «Сокол»)

магазин «ДОМ ТЕХНИЧЕСКОЙ КНИГИ» – Ленинский пр-т, д. 40 (м. «Ленинский проспект»)

магазин-салон – ул. Менжинского, д. 38, корп. 1, стр. 2, торгово-деловой центр «Останкино», зал «В», 2 эт., пав. 7 (м. «ВДНХ»)

**Санкт-Петербург:** магазин «МАШИНКИ» – ул. Моховая, д. 31

**Краснодар:** магазин «ДРАГУН» – ул. Коммунаров, 130

**Омск:** магазин-салон «МОДЕЛИСТ» – ул. Долгирева, д. 17

**БЕЛАРУСЬ:** 220015, Минск, а/я 307. Исмагилову Р.С.

**УКРАИНА:** 69006, Запорожье, Северное шоссе, д. 5, кв. 1. Никифорову В.



# ИСТОРИЯ КУРТАНСКОГО АВТОБУСНОГО ЗАВОДА

(1958–1988 гг.)

Андрей КОЛЕВАТОВ,  
г. Орлов (Кировская область)



10 тыс.

Так уж получилось, что долгие годы надёжные и неприхотливые автобусы малой вместимости Курганского автобусного завода (КАВЗ), как впрочем и сам завод, оставались в тени. Их не включали в исторические серии, их не баловали своим вниманием «автомобильные издания», чертежи этих машин не встречались на страницах модельных журналов. Постараемся восстановить эту историческую несправедливость и познакомить вас, дорогие читатели, с историей Курганского автобусного завода и его изделиями, тем более, что «КАВЗ» в лучшие времена выпускал в год до 20 тыс. автобусов различных модификаций, в то время как его коллеги имели более скром-

Начало своей истории Курганский автобусный ведёт с 50-х годов прошлого века, когда приказом Министерства машиностроения от 20 августа 1953 г. директором строящегося в г. Кургане завода был назначен В.П. Клинский. Место строительства завода выбрано не случайно: г. Курган, расположенный в Юго-Западной Сибири за Уральскими горами, располагал в то время необходимым строительным потенциалом и трудовыми ресурсами. Правда, распоряжение Совета Министров РСФСР о производстве автобусов вышло намного позже, 19 сентября 1957 г. Базовой моделью был определён павловский автобус ПАЗ-651А. Своим происхождением он обязан автобусу ГЗА-651, созданному ещё в 1949 г. на Горьковском автобусном заводе (ГЗА). Довольно простая и отработанная конструкция с деревометаллическим кузовом на специальном авто-

ПАЗ-651. Модернизированный в 1958 г. автобус уже под маркой ПАЗ-651А был передан для производства на «КАВЗ», а Павловский завод сосредоточил свои усилия на выпуске автобуса вагонной компоновки ПАЗ-652.

*Первый автобус (КАвЗ-651А) сошёл с конвейера Курганского автобусного завода 14 января 1958 г.* С тех пор этот день считается днём рождения предприятия.

Параллельно с освоением основного производства (разместившегося в 10 минутах от центра города) на площади в 60 га возводилось жильё и строились предприятия соцкультбыта. В 1959 г. сдали первый жилой дом для работников завода и вместе с ним детские ясли. В 1962 г. завод достиг проектной мощности – выпускал 5 тыс. автобусов в год. Производство развивалось как законченный цикл: автомобильные шасси поступали с Горьковского автозавода, а кузова и оборудование изготавливал «КАВЗ».

Если вам довелось видеть старые кинофильмы или кинохронику конца 50-х – начала 60-х годов прошлого века, вы наверняка обратили внимание на явные отличия первых курганских автобусов и их павловских предшественников от грузовика ГАЗ-51А: закругленная обтекаемая облицовка радиатора и «носатый» капот. Характерным отличием этих машин было и наличие прямоугольных указателей поворота (таких же, как и на автомобиле «Победа»), размещившихся по бокам передней стенки кузова под ветровым стеклом. Часть машин, в том числе и большинство экспортных серий, оснащалась передним и задним хромированными бамперами и ободками фар. Кроме того курганские автобусы можно было узнать и по расположенным на боковых скатах крыши верхним габаритным фонарям. Причём передние со стеклянными рассеивателями были зелёного, а задние, как и положено, красного цвета.

Вскоре КАвЗ-651А модернизировали, несколько упростив конструкцию в целях удешевления производства и улучшения технологичности. Прежде всего это было связано с изменением назначения курганских машин, поскольку для городских пассажирских перевозок автобусы с капотной компоновкой и одной входной дверью были приспособлены не лучшим образом. Юркие, надёжные, неприхотливые «КАВЗики», обладающие к тому же хорошей проходимостью, стали использовать для межрайонных и внутрирайонных перевозок, а также для обслуживания различных предприятий и учреждений, расположенных, как правило, в сельской местности. Модернизированные КАвЗ-651А получили от грузовика ГАЗ-51А капот и облицовку радиатора стандартной конструкции. Передний и задний бамперы окрасили в цвет кузова, дополнительные ука-



КАвЗ-651А ранних выпусков (Вектор-модель)



КАвЗ-651А поздних выпусков (Лаборатория мини-модели)

ные результаты. Так, «ПАЗ» и «РАФ» производили по 15 тыс. машин, а «ЛАЗ» и «ЛиАЗ» – около

мобильном шасси ГАЗ-51И выпускалась Павловским автобусным заводом с 1950 г. под маркой



Автобус КАвЗ-651А первых выпусков (1958)

затели поворота упразднили, изменили планировку сидений в салоне, ввели и другие изменения, направленные на упрощение конструкции машины. От «достопримечательностей» автобуса остались двухтональный «волговский» сигнал и очень красивые электрические часы, расположенные на панели приборов справа.

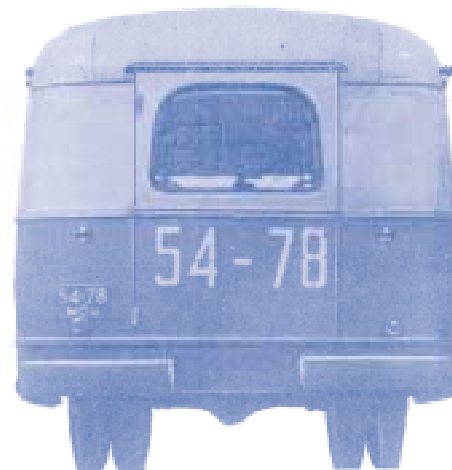
Следует назвать ряд машин, выпускавшихся на базе основной модели, в частности, газобаллонную модификацию **КАвЗ-651Ж**, работающую на сжиженном газе. На автобус устанавливался двигатель мощностью 62 л.с., а в отличие от базовой машины он оснащался газовой аппаратурой и 110-литровым баллоном для газа. В небольших количествах изготавливались грузопассажирские модификации **КАвЗ-651Г**. В этом случае машины имели салон с боковыми откидывающимися сиденьями на 14 мест.

Параллельно с ними были разработаны и серийно производились полноприводные машины: **КАвЗ-663** – для монтажа геофизической аппаратуры и оборудования и автолавка **КАвЗ-659**. Для них использовали шасси ГАЗ-63Е с обоими ведущими мостами, но в отличие от грузовика ГАЗ-63 их оснащали колёсами от ГАЗ-51 с двойной ошиновкой задней оси. Такое решение было направлено на снижение центра тяжести машины и повышение боковой устойчивости. В 1968 г. в связи с прекращением производства ГАЗ-63 выпуск полноприводных автобусов на «КАвЗе» также прекратился.

Когда автобусы (практически всех модификаций) отправляли на экспорт, Горьковский автозавод поставлял для их комплектования специальные автобусные шасси ГАЗ-51ИУ, ГАЗ-63ЕУ



Автобус КАвЗ-651А поздних выпусков



модели автобуса КАвЗ-651А: число мест для сидения – 20; общее число пассажиров – 25; снаряженная масса автобуса – 3550 кг; максимальная скорость – 70 км/ч; контрольный расход топлива – 22 л на 100 км пути; мощность рядного шестицилиндрового карбюраторного двигателя ГАЗ-51 – 70 л.с. при 2800 об/мин; габаритные размеры 6170x2380x2750 мм; база – 3300 мм; колея передних колёс – 1589 мм, задних – 1650 мм. Для повышения плавности хода автобус оснащался двумя передними и четырьмя задними амортизаторами поршневого типа.

К концу 1960-х гг. стало ясно, что в целом добротная конструкция малого автобуса КАвЗ-651А исчерпала резервы модернизации, требовалась коренная реконструкция машины. Основную роль здесь сыграло сокращение производства ГАЗ-51А и его модификаций (с дальнейшей

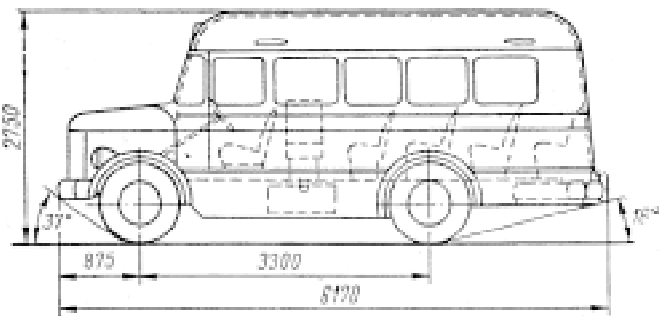
перспективой сворачивания выпуска этих машин) и появление нового горьковского грузовика ГАЗ-53А. Поэтому ещё в первой половине 60-х гг. XX в. конструкторский коллектив «КАвЗа» приступил к работе над новой моделью автобуса малой вместимости, призванного заменить ветерана КАвЗ-651А. Появившиеся вскоре опытные образцы базировались на шасси автомобиля ГАЗ-53А. Они, так же, как и предшественники, были капотной компоновки, но цельнометаллический салон нового автобуса имел улучшенную вентиляцию, развитую систему отопления, большую площадь остекления и повышенную комфортабельность. Архитектурное оформление передней части машины предусматривало иную, чем у ГАЗ-53, облицовку радиатора с четырёхфарной системой освещения оригинальными светосигналь-



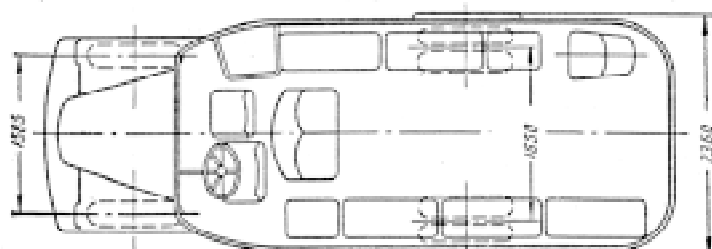
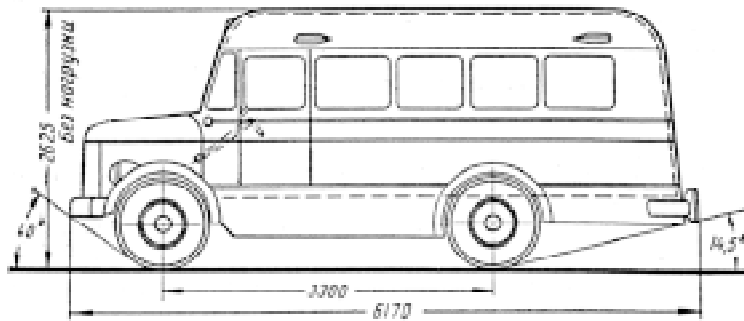
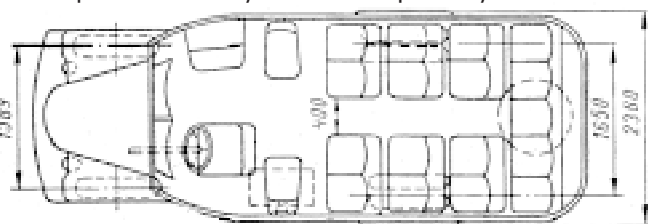
КАвЗ-651А поздних выпусков (Вектор-модель)

в обычном и ГАЗ-63ЕУ, ГАЗ-51ИУ в тропическом исполнении.

Приведём основные характеристики базовой



Габаритная схема автобуса КАвЗ-651А первых выпусков



Габаритная схема автобуса КАвЗ-651Г



Экскурсионный автобус с открытым пассажирским кузовом ГАЗ-51-ЦАРМ на базе автобуса КАвЗ-651А. Всего изготовлено 1500 шт. (Сочи, 1955 г.)



Опытный автобус КАвЗ-985 с несущим (бескаркасным) кузовом (1960). Автобус создан с широким использованием узлов и агрегатов от автомобиля ГАЗ-51А



КАвЗ-651А «Рица» (Вектор-моделс)

ными приборами и боковыми повторителями указателей поворота. Автобус был рассчитан на 28 пассажиров, имел улучшенные тягово-динамические показатели, повышенную надёжность и увеличенные межремонтные пробеги. Немало

труда к разработке конструкции новой машины приложили дизайнер В.В. Фоменко, конструкторы С.В. Мальцев и И.Ф. Басов (ставший впоследствии главным конструктором завода).

Немногом позже по заказу Министерства автомобильной промышленности начались работы над совершенно новым городским автобусом КАвЗ-3100, основные узлы которого были, по существу, узлами ликинского автобуса ЛиАЗ-677. Довольно сложная, во многом оригинальная для того времени, конструкция разрабатывалась с участием московских институтов НИИАТ и НАМИ. Для её освоения, как, впрочем, и для малого автобуса КАвЗ-685 на шасси ГАЗ-53А, требовалась реконструкция всего предприятия и значительные в связи с этим финансовые вложения. Новая машина получила собственное имя «Сибирь» и была рассчитана на перевоз-

ку 95 пассажиров.

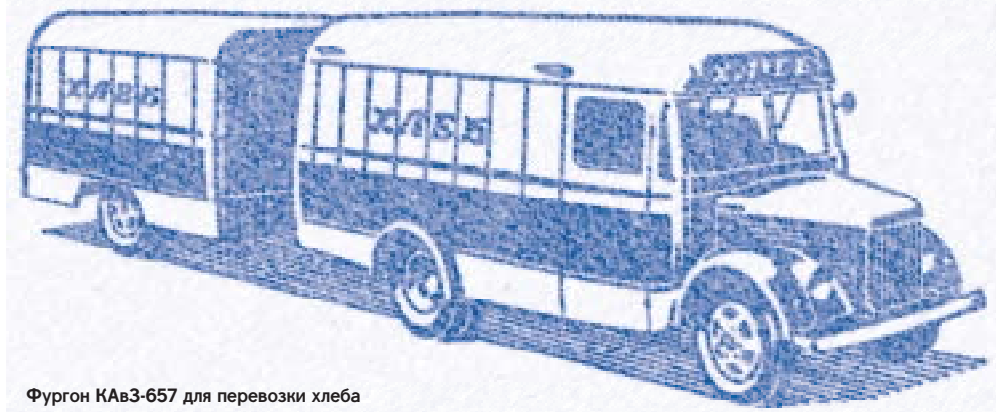
План генеральной реконструкции КАвЗ-За был утвержден в 1968 г. Одновременно с техническим перевооружением завода проводилась и текущая модернизация выпускаемой продукции. В 1971 г. был начат выпуск автобусов КАвЗ-651Б, имевших цельнометаллический кузов, усиленные узлы шасси, более надёжные агрегаты трансмиссии и модернизированные детали подвески. Внешне от своих предшественников машина не отличалась.

В том же году сошла с конвейера первая партия новых автобусов КАвЗ-685, конструкция которых была максимально унифицирована с базовым автомобилем ГАЗ-53А. По технологическим соображениям применили и стандартную облицовку радиатора.

Работа по расширению производства завода велась быстрыми темпами. В 1973 г. была сдана первая очередь прессового комплекса и выпущена опытная партия городского автобуса КАвЗ-3100 «Сибирь». Автобус демонстрировался на международной выставке «Автосервис-73», где вызвал большой интерес у публики и был удостоен Почётного диплома.

Важнейшим событием года стало прекращение производства «старичка» КАвЗ-651Б, стоявшего на конвейере почти четверть века, и начало серийного выпуска новых автобусов КАвЗ-685. Для этого на Горьковском автомобильном заводе было разработано специальное автобусное шасси ГАЗ-53-40 на базе узлов серийно выпускаемого автомобиля ГАЗ-53А, отличавшееся более мягкой задней подвеской с рессорами (от автомобиля ГАЗ-66) и двумя телескопическими амортизаторами. Оперение шасси стыковалось с передней панелью кузова и рамой ветрового стекла. Изменениям подверглись системы питания с топливным баком от ГАЗ-66, тормозная, охлаждения, выпуска отработанных газов, электрообо-

Один из первых опытных образцов городского автобуса КАвЗ-3100 «Сибирь». Конец 1960-х гг.



Фургон КАвЗ-657 для перевозки хлеба

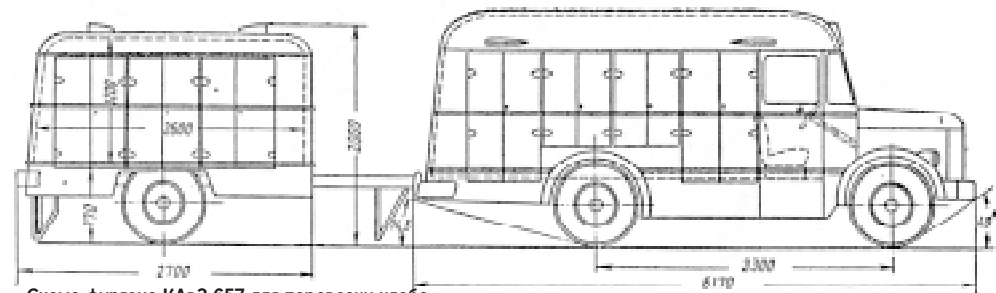
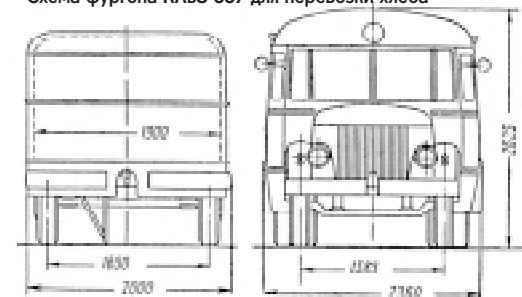
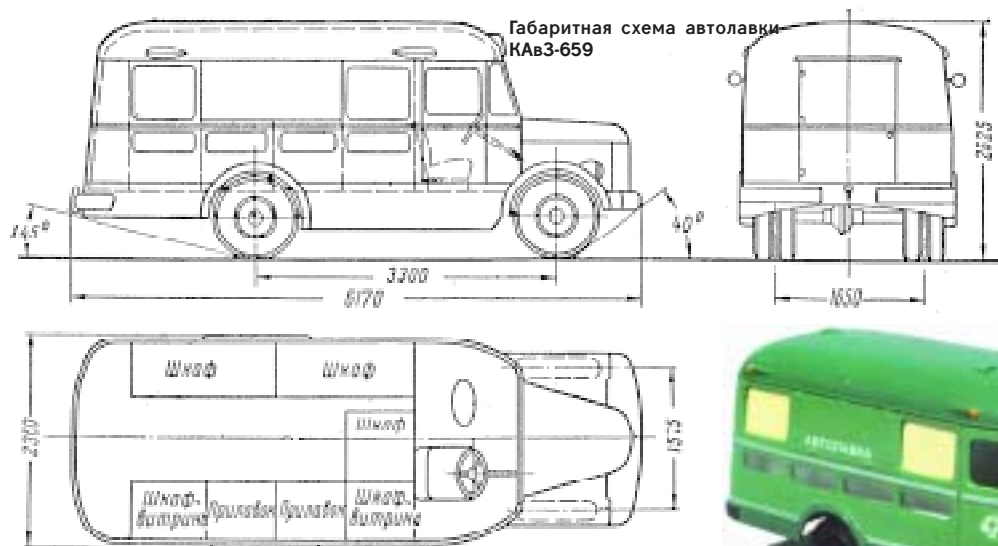


Схема фургона КАвЗ-657 для перевозки хлеба



Опытный образец городского автобуса КАвЗ-3100 «Сибирь» поздних серий. Начало 1970-х гг.





Габаритная схема автолавки  
КАв3-659



КАв3-659 (Вектор-модель)

между правой фарой и подфарником.

Вообще, конструкторский коллектив Курганского автобусного завода прилагал большие усилия для обеспечения безопасности конструкции своего детища. Уже с 1975 г. на автобусах были использованы новые фонари прямоугольной формы УП-115Б, ФП-115, ФП-117, ФП-116 (кстати, на одних из первых среди отечественных автобусов), передние двухсекционные фонари ПФ-130, боковые повторители указателей поворота УП-101 и световая аварийная сигнализация.

В системе электрооборудования присутствовали дистанционный выключатель «массы», часы АЧЖ-4, аварийный выключатель.

Большую роль для безопасности эксплуатации играли тормозная система с двухконтурным гидравлическим приводом с двумя гидровакуумными усилителями и аварийным сигнализатором тормозов, а также эффективная система отплевания с устройством для обдува ветровых и боковых стекол.

Большую роль для безопасности эксплуатации играли тормозная система с двухконтурным гидравлическим приводом с двумя гидровакуумными усилителями и аварийным сигнализатором тормозов, а также эффективная система отплевания с устройством для обдува ветровых и боковых стекол.

рудование с генератором переменного тока, а также многие другие узлы и агрегаты. В таком виде автобусные шасси поставлялись в Курган, где на них монтировали автобусные кузова.

Надо сказать, что для своего времени КАв3-685 представлял собой довольно совершенную машину: очень тёплый пассажирский салон благодаря наличию мощного дополнительного отопителя, в котором использовался радиатор автомобиля «Москвич»; удобные мягкие сиденья с небольшими поручнями оригинальной конструкции; частично отделённое от пассажиров место водителя; неплохая вентиляция с раздвижными боковыми окнами и верхними люками в крыше; сниженный уровень шума, хорошее освещение, мягкий ход. Всё это делало поездки на автобусе комфортабельными и не утомительными. В то же время капотная компоновка, тщательно подобранная развесовка по осям, наличие отработанного и технологичного в производстве и эксплуатации шасси позволяли использовать новый автобус для пассажирских перевозок в самых сложных условиях межрайонных сообщений по просёлочным дорогам и в качестве служебного транспорта для предприятий и учреждений. До сих пор об этих автобусах с

теплом отзываются нефтяники, строители, лесорубы, труженики сельского хозяйства. Благодаря большой работе по улучшению качества автобусы КАв3-685, очень быстро завоевали популярность среди автотранспортников. Простота в эксплуатации, высокие проходи-

мость, надёжность и долговечность – характерные особенности этой модели. Межремонтный пробег КАв3-685 составлял 260 тыс. км (однако многие машины ходили до капитального ремонта по 300 тыс. км и более). Не случайно автобусу в конце 1977 г. присвоили «Знак качества». Пластмассовый пятиугольник почётно украшал облицовку радиатора автобуса



Серийный автобус КАв3-685 первых выпусков (1973–1974 гг.)



Опытный автобус КАв3-685 (составные ветровые стёкла, нестандартные боковые повторители указателей поворотов) и серийный автобус КАв3-651Б. г. Курган. Начало 1970-х гг.

Краткие технические характеристики КАв3-685: количество мест для сидения – 21; общая вместимость – 28 пассажиров; снаряженная масса – 4080 кг; максимальная скорость – 80 км/ч; контрольный расход топлива – 24 л на 100 км пути; габаритные размеры 6600x2378x3010 мм; колея передних колёс – 1630 мм, задних – 1690 мм; двигатель – ЗМЗ-53А V-образный, карбюраторный, 8-цилиндровый; мощность 115 л.с. при 3200 об/мин.

В 1974 г. с конвейера сошёл 100-тысячный (с начала производства в 1958 г.) автобус. В 1976 г. в эксплуатацию была сдана вторая очередь прессового корпуса с энергокомплексом. С каждым годом выпуск машин увеличивался. В конце 1970-х гг. были освоены новые модификации автобуса КАв3-685. Прежде всего это северный вариант КАв3-685С, рассчитанный на эксплуатацию в северных районах страны при температуре до –60°С. От базовой модели он отличался утеплённым кузовом с двойным остеклением и отделённым от салона рабочим местом водителя. Для обогрева пассажирского салона использовались два независимых отопителя, которые монтировались под полом кузова в специальных отсеках. Кроме того, в заднем



Северная модификация автобуса КАвЗ-685С



КАвЗ-3270 (Компаньон). Изменённые по сравнению с КАвЗ-685 облицовка радиатора и передний скат крыши



тросовое ограждение карданной передачи, а промежуточной опорой служил тормоз-замедлитель. За задними колёсами смонтирован дополнительный стояночный тормоз – «горный упор», представляющий собой падающие под колёса автобуса противоскатные башмаки. Сиденья автобуса снабжены ремнями безопасности, на переднем бампере установлены противотуманные фары, а на крыше – фара-прожек-

ализированных автомобилей модели 59821 на шасси ЗИЛ-133Г1 для перевозки спортивных лошадей. На автомобили устанавливали каркасно-металлический кузов объёмом 37,2 куб. м с термоизоляцией, солнцезащитным экраном, двумя разделёнными перегородками, грузовыми отсеками для размещения лошадей, двумя отсеками для фуража, вещевым отсеком, где хранилось снаряжение и комфорта-

свесе слева устанавливался дополнительный топливный бак ёмкостью 56 л. Для обеспечения потребителей электроэнергией автобус комплектовался двумя большими аккумуляторными батареями 6-СТ-132. Для освещения дороги предназначались две противотуманные фары, смонтированные на переднем бампере, и фара-прожектор на крыше салона. Все резинотехнические изделия и шины изготовлены в специальном северном исполнении.

Другая модификация – горный автобус КАвЗ-685Г, предназначенный для работы в горах на высоте 3–4 тыс. м. Основные его отличия: система охлаждения с расширительным бачком (которая впоследствии «перекочевала» на все другие автобусы) и вспомогательная тормозная система с электродинамическим тормозом-замедлителем, воздействующим на трансмиссию. Для этого были изменены карданные валы и установлено

Автомобиль модели 59821 на шасси ЗИЛ-133Г1, выпущенный в количестве 20 шт. к Олимпиаде-80 для перевозки спортивных лошадей



КАвЗ-3270 (Компаньон)

тор. Горные модификации автобуса имели стандартную окраску, в то время как северные окрашивались преимущественно в яркий оранжевый цвет. Необходимо отметить, что автобус КАвЗ-685 имел и слабые места, что прежде всего связано с недостатками базового горьковского шасси, которые всем хорошо известны. Нельзя назвать идеальными ржавеющие нижние панели кузова и его передние опоры. Наконец для этого автобуса было характерно плохое качество сборки в конце квартала или года (что было повсеместным явлением советской автомобильной промышленности). Несмотря на имевшиеся недостатки, простой и безотказный «КАвЗик» можно по праву считать одной из лучших отечественных автобусных конструкций.

белым салоном для сопровождающих. Один такой автомобиль (габаритные размеры 10500x2500x3480 мм, полная масса 16180 кг) мог перевозить шесть средних лошадей или четыре крупных лошади. Они имели улучшенную «парадную» раскраску и олимпийскую символику.

Другой интересной машиной стал освоенный в 1981 г. автопогрузчик-контейнеровоз модели 7806 (в 1989 г. была освоена аналогичная по конструкции машина 7816), предназначенный для работы в портах и на грузовых станциях для погрузки-разгрузки и перевозки контейнеров массой 20 320 кг. Для этого машина снабжалась контейнерным захватом для контейнеров 1СС и 1С и специальной грузовой площадкой. Масса снаряженного погрузчика 37 200 кг, максималь-

Автопогрузчик модели 7816 с боковым расположением грузоподъёмника (1989)



КАвЗ-3270 (Компаньон)



Помимо «автобусной программы» завода следует упомянуть и о другой его продукции. В 1979–1980 гг. к проходившей в Москве Олимпиаде были изготовлены 20 специ-



Серийный автобус КАв3-3270. г. Курган, 1986 г.



заднего вида, на крыше появились два больших прямоугольных люка. В салоне автобуса была смонтирована новая панель приборов. Наряду с базовой моделью на специальном шасси ГАЗ-53-19-040 выпускалась газобаллонная модификация автобуса **КАв3-32711**, который мог работать как на бензине, так и на сжиженном газе, для чего он оснащался газовой аппаратурой и газовым баллоном ёмкостью 170 л. Кроме того для работы в условиях низких температур выпускался автобус **КАв3-327101** на шасси ГАЗ-53-92-040 в исполнении «ХЛ». В целом машина соответствовала модификации **КАв3-685С**. Горная модификация получила индекс **КАв3-3271-012** и представляла собой дальнейшее развитие модели **КАв3-685Г**. Автобусы КАв3-3271 отличались от КАв3-3270 наличием унифицированной с ГАЗ-53-12 тормозной системой, модифицированным заводским силовым агрегатом ЗМЗ-53-11

КАв3-3270 (Компаньон)



КАв3-3270 (Компаньон)

мощностью 120 л.с. при 3200 об/мин.

Все работы по модернизации автобусов в основном были направлены на улучшение качества продукции, повышение надёжности и долговечности машин, ресурс которых до капитального ремонта достиг 320 тыс. км. Наряду с отказом составила 10 тыс. км. Был усовершенствован процесс выброса вредных веществ, повысилась экологичность автобуса.

В 1987 г. завод отправил потребителям 300-тысячный автобус марки «КАвЗ», а в следующем году отпраздновал свое 30-летие.

Не такой уж большой срок для крупного промышленного предприятия, но сколько за это время было сделано, сколько достигнуто, сколько пережито. Как видим, к концу 80-х гг. XX в. Курганский автобусный завод со своими незаметными, на первый взгляд, но очень нужными автобусами малого класса превратился в уникальное, знаменитое на всю страну и далеко за её пределами предприятие Зауралья.

Окончание в следующем номере

ная скорость без груза – 40 км/ч. Двигатель ЯМЗ-238 мощностью 240 л.с. В трансмиссии машины использовался гидротрансформатор.

Габаритные размеры  
8215x3700x4100  
мм, база –  
4720 мм.



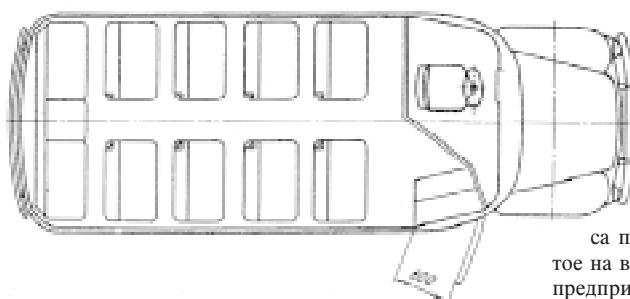
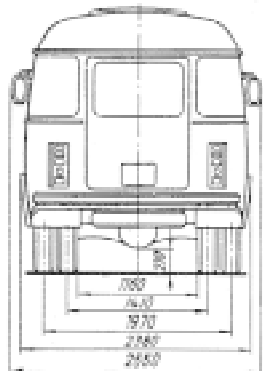
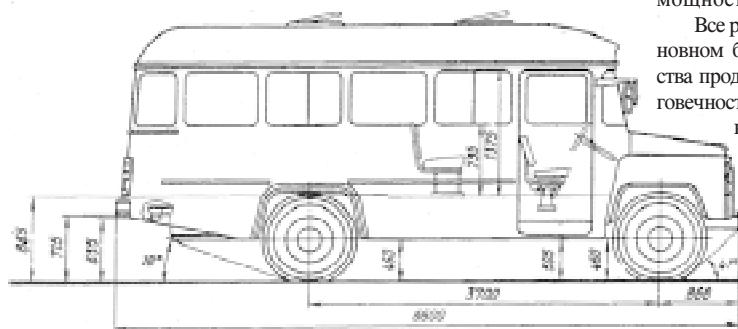
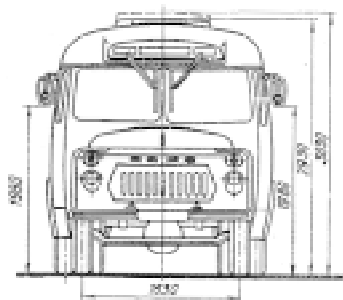
КАв3-3270 (Компаньон)

В том же году на шасси автомобилей Урал-375А или Урал-375К началось мелкосерийное производство транспортного средства в северном исполнении для перевозки вахтовых бригад. Машина представляла собой базовое шасси автомобиля с установленным на него пассажирским кузовом, выполненным на основе салона автобуса КАв3-685.

В 1982 г. в день 24-летнего юбилея завода с главного контейнера сошел 200-тысячный автобус КАв3-685. Заводу в связи с этой датой Указом Президиума Верховного Совета РСФСР было присвоено имя 60-летия Союза ССР.

В 1984 г. началось производство модернизированного автобуса **КАв3-685М**, который имел базовое шасси от автомобиля ГАЗ-53-12 и незначительные конструктивные изменения узлов. По внешнему виду автобус от предыдущей модели не отличался, за исключением измененной облицовки радиатора горьковского грузовика.

Два года спустя завод начал выпуск нового автобуса **КАв3-3270 (КАв3-3271)**. Машина была значительно модернизирована и отличалась от КАв3-685М характерной формой переднего ската крыши над ветровым стеклом, где устанавливались указатель маршрута и электрические стеклоочистители новой конструкции, снабженные щетками с рычагами «пантографного» типа. Изменились кронштейны наружных зеркал



Габаритная схема автобуса КАв3-3270

# WARTBURG 311 COUPE, ИЛИ ИСПОЛНЕНИЕ ЖЕЛАНИЙ

Люцияс СУСЛАВИЧЮС

г. Вильнюс (Литва)

Автомобили со «спортивной ноткой» в странах социалистического лагеря (название-то какое!) были редкостью. При хроническом дефиците обычных «семейных» машин, очевидно, нецелесообразно было тратить силы и средства на производство непрактичных, «попахивающих западным духом» модификаций. Тем не менее исключения из «железного» правила, к радости тогдашних «строителей социализма» (и нынешних любителей автостарины), были. Одно из них – Wartburg 311 Coupe, выпускавшийся с 1958 г. автомобильным заводом в г. Айзенах тогдашней ГДР. Возможно, здесь сказались спортивные традиции завода, который

Модель Wartburg 311 Coupe (Minichamps)



изготовил первые автомобили BMW и построил одни из самых красивых в истории автомобиля спортивные кабриолеты и купе BMW 327.

С началом выпуска на заводе, переименованном в «EMW», семейства переднеприводных автомобилей Wartburg 311 с трёхцилиндровыми двухтактными двигателями и классическим, хотя и морально устаревшим, рамным шасси, заводчане загорелись идеей создания спортивной модификации автомобиля. И он появился в 1958 г. с окрашенным в два цвета двухдверным кузовом типа купе, движком объёмом 900 куб. см, мощностью 38–40 л.с., позволяющим развивать скорость до 120 км/час. Подвеска – на поперечных рессорах, спереди – независимая. Автомобиль сразу же стал бестселлером как в ГДР, так и в странах, куда он экспортировался. И вот теперь, спустя 35 лет после того, как был выпущен последний экземпляр этой модели, Wartburg 311 Coupe опять можно приобрести всего за 60 немецких марок в металле, со всеми хромированными деталями и даже жёлтыми противотуманками, но, увы, лишь в масштабе 1:18 в привычном для фирмы «Revell» высококачественном исполнении. У модели открываются капот, дверки и багажник. Макет двигателя и оборудование салона смоделированы достаточно точно, как и ходовая часть. Модель бога-



Wartburg 311 на Унтер ден Линден

то украшена хромированны-

ми деталями, что, пожалуй,

придает ей слишком игрушечный вид. Фирма явно не учла, что выполнить их масштабными технически сложно. Слишком крупными получились стеклоочистители, да и боковое зеркальце должно быть не на

Модель Wartburg 311 Coupe (Revell)



Wartburg 311 Coupe. Фото из архива M. Stuck





Модель Wartburg 311 Cabriolet (Minichamps)



стойке, а на крыле. Модель поставляется в двух вариантах окраски: красный/кремовый и чёрный/белый. В целом – отличное дополнение коллекции моделей в масштабе 1:18. Но если отдать предпочтение масштабу 1:43, то можно приобрести Wartburg фирмы «Minichamps», которая делает прекрасные модели, правда дорогие, стоимостью 39 долл. США. Качество также отличное, и даже то, что ничто не открывается, не портит внешний вид модели и делает её ещё более красивой. Конечно, проработка некоторых деталей, например колёсных дисков, попроще, чем у модели от «Revell», но это обусловлено масштабом и технологией массового производства.



Wartburg 311 Coupe. Фото из архива М. Stuck



Модель Wartburg 311 Coupe (Revell)



**«КОНКУРС ОТ ПЕГАСА, ИЛИ НЕОПОЗНАННЫЕ ОБЪЕКТЫ.»**

В этом конкурсе, проводимом совместно журналом «Автомобильный моделизм» и фирмой «ПЕГАС МОДЕЛС», любой, кто захочет «оседлать упрямого Пегаса», сможет опубликовать фотоснимки малоизвестных, переделанных или восстановленных, а также уникальных штучных и экзотических автомобилей не только на страницах журнала, но и на сайте фирмы «Пегас» ([www.pegasmodels.narod.ru](http://www.pegasmodels.narod.ru)).



В конце года наиболее интересные, с точки зрения редакции журнала и фирмы «ПЕГАС МОДЕЛС», фотоснимки будут отмечены призами:

- I место — годовая подписка на журнал и набор деталей прицепа-мотопомпы;
- II место — полугодовая подписка на журнал и набор деталей пожарного оборудования;
- III место — набор деталей пожарного оборудования.

ГАЗ-53 (6x4)? Фото на «Конкурс от Пегаса» от О. Чалкова



Автомобильный моделизм • 3/2002



Фото И.Ключкова на конкурс «Белая ворона»

Журнал «Автомобильный моделизм» в 2002 году проводит конкурс в рамках новой рубрики «Белая ворона». Здесь будут публиковаться фотоснимки отечественных автомобилей, в силу различных причин малоизвестных или вовсе неизвестных широкому кругу любителей автотехники.

Если кто-нибудь из Вас, уважаемые наши читатели, захочет подробнее рассказать об автомобиле, опубликованном на фотоснимке, или сможет прислать другие снимки этой машины, а также снимки любых модификаций неизвестного Вам автомобиля, просим направлять эту информацию в адрес редакции, указав при этом как почтовый, так и электронный адрес.

Кроме того, для публикации в новой рубрике можно присылать любые имеющиеся у вас фотографии неизвестных Вам автомобилей.

Предусмотрены призы.



# 40 лет ŠKODA Š 9TR в РИГЕ

**Игорь КЛОЧКОВ,**  
г. Рига (Латвия)

20 июня 2001 г. в канун празднования 800-летия г. Риги (1201—2001 гг.) состоялась презентация новых троллейбусов, предлагавшихся разными производителями для эксплуатации по рижским улицам. Было представлено пять моделей: 18-метровый сочленённый низкопольный Ganz Solaris Trollino 18 (совместное производство Венгрии и Польши), являющийся по своей сути вариантом троллейбуса фирмы «Neoplan»; белорусский сочленённый низкопольный АКСМ-333 (тоже от «Neoplan», но только предыдущего поколения) и три чешских — низкопольный одиночный Škoda Š 21TR (новинка) и два уже хорошо знакомых рижанам модернизированных

обходимость создания троллейбуса, отвечающего возросшим требованиям к комфортности, надёжности, экономичности и скорости перевозок. В 1958—1959 гг. в Праге проходили испытания несколько прототипов нового двухдверного троллейбуса Škoda Š 9TR. Один из них после завершения испытаний был передан в г. Пльзень, где и эксплуатировался до 1974 г.

В 1960 г. был изготовлен ещё один прототип



Второй предсерийный прототип Škoda Š 9TR

дверные троллейбусы модели Škoda Š 9TRH (всего 61 шт.). Последние экземпляры этих машин эксплуатировались до лета 2001 г.

Часть троллейбусов Škoda Š 9TR эксплуатировалась в сцепке (заводское обозначение Škoda Š 12TR), но после выхода на линию первых минских троллейбусов АКСМ-333 они были сняты с маршрутов.

Всего же заводом «Škoda» было изготовлено 7439 машин марки Škoda Š 9TR в 29 сериях.

За время производства троллейбусы постоянно совершенствовались: на смену пневматическому усилителю руля в 1976 г. пришёл гидравлический, издававший характерные звуки при повороте; в передней подвеске появились два телескопических амортизатора; в салоне узкие форточки окон были заменены широкими; изменились форма

Троллейбус Škoda Š 8TR. Работал в г. Острава с 1958 по 1982 г. Отреставрирован в 1997 г. Почтовая карточка из коллекции автора



Тот же троллейбус Škoda Š 8TR. Фото Jiří Vobecký



Škoda Š 14TR/M и Škoda Š 15TR/M.

Исходя из результатов сравнительных испытаний Рижская дума закупила два троллейбуса Ganz Solaris Trollino 18 и десять АКСМ-333. Эта акция положила конец более чем 40-летней эре «Škoda».

А началась она в 1955 г., когда в Ригу, тогда ещё столицу советской Латвии, начали поступать чешские троллейбусы Škoda Š 8TR. Всего же до 1961 г. поступило 25 таких машин, которые эксплуатировались до начала 1970-х гг. В салоне Škoda Š 8TR было четыре дивана, расположенных вдоль салона над колёсными арками, закрытая кабина водителя и плоские лобовые стёкла. Модель этого троллейбуса выпускает чешская фирма Modely MMR в железнодорожном масштабе 1:87.

В 1960 г. производство троллейбусов Škoda Š 8TR было переведено из г. Пльзень в г. Остров, где вскоре и было прекращено.

В конце 50-х годов прошлого века назрела не-

обходимость создания троллейбуса Škoda Š 9TR, содержащий ряд узлов от Škoda Š 8TR, но после аварии в октябре 1962 г. он был сдан на металлолом.

Серийное производство троллейбусов Škoda Š 9TR началось в 1961 г. с «нулевой» серии, их поставляли только на экспорт. На внутреннем чехословацком рынке машины появились в 1962 г., т.е. с начала производства «первой» серии.

В Ригу троллейбусы Škoda Š 9TR, скорее всего «нулевой» серии, начали поступать в 1961 г. Всего в город до 1979 г. поставили 480 троллейбусов Škoda Š 9TR различных серий. В течение 1980—1982 гг. поставляли трёх-

Грузовой троллейбус Škoda Š 9TR. Переделка из ранних троллейбусов. Ул. Ганибу Дамбис. Рига. Фото автора



Троллейбус Škoda Š 9TR на границе СССР. 1970-е годы



Сцепка из двух троллейбусов Škoda Š 9TR. Кольцо маршрутов № 17 и 23. Пурвиуенс. Рига. Фото автора





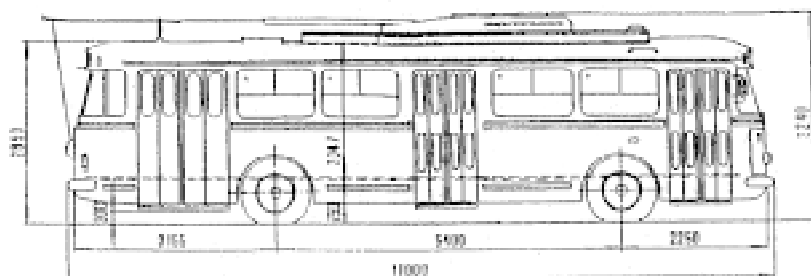
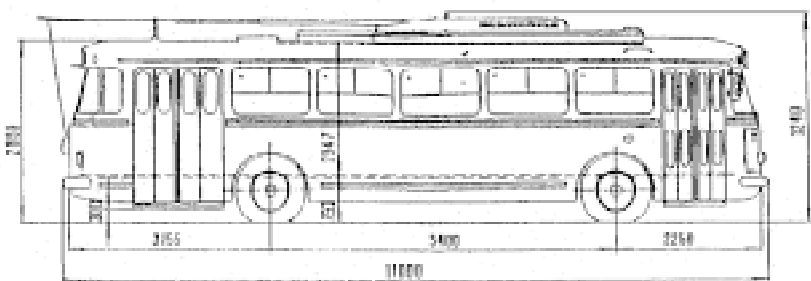
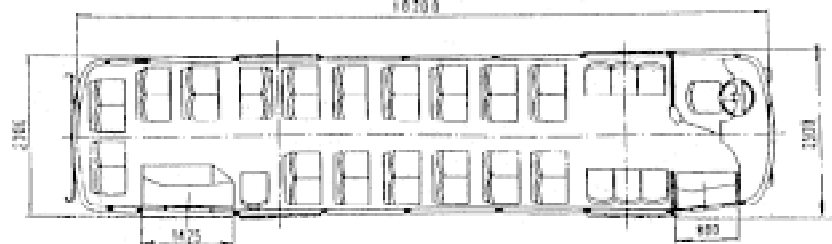
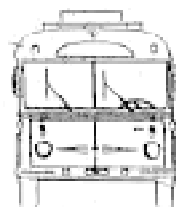


Схема двух- и трёхдверного троллейбуса Škoda Š 9TR  
№ 6309



и месторасположение указателей поворотов. Начиная с «девятой» серии подверглась изменению задняя рессорная подвеска, было модернизировано электрооборудование. Изменялся и вес троллейбуса: первый прототип весил 9650 кг, троллейбус для г. Марбьяне Лазне — 9120 кг, в дальнейшем вес был снижен до 8990 кг у двухдверных машин и до 8920 кг у трёхдверных.

Модели троллейбуса Škoda Š 9TR в масштабе 1:87 производят в Чехии (фирма «Modely MMR») и на



Украине. Модели троллейбуса в 43-м масштабе мне неизвестны, но они, бесспорно, заслуживают более пристального внимания со стороны наших моделлистов. Надеюсь, что эта небольшая статья и эскизы помогут им в этом.



Модель троллейбуса Škoda Š 9TR в масштабе 1:87 (Киев)

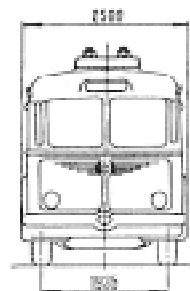
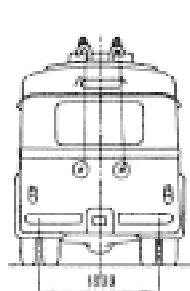
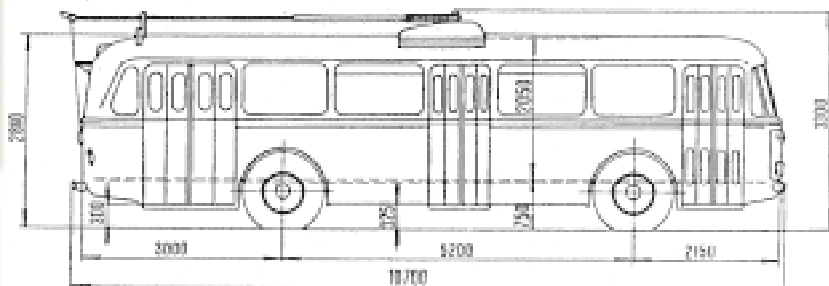
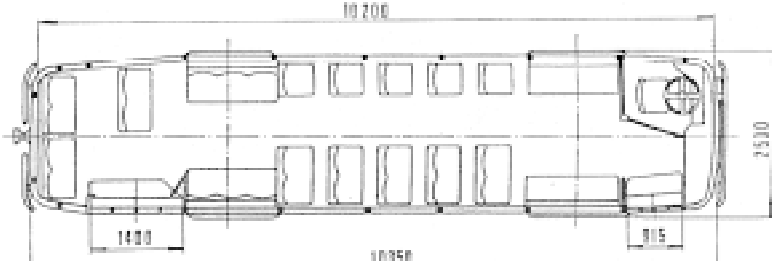
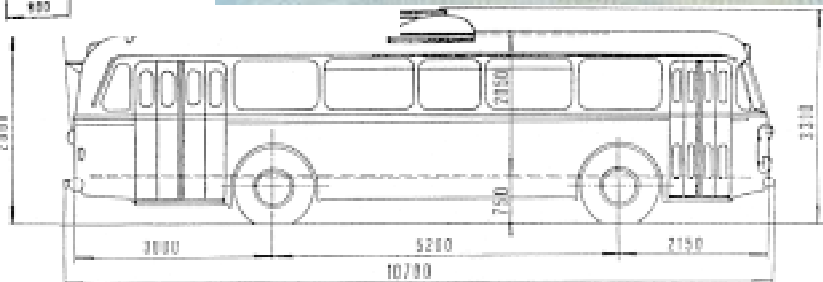


Схема двух- и трёхдверного троллейбуса Škoda Š 8TR



Один из последних выходов на линию троллейбуса Škoda Š 9TR. ул. Лидоно. Рига. Фото автора



Сцепка из двух троллейбусов Škoda Š 9TR. Привокзальная площадь. Рига. Фото ав-



# КОЛЛЕКЦИЯ ЗАВОДА-ЮБИЛЯРА



В далёком 1927 г., в феврале месяце, впервые в Минске в составе Белметаллобъединения ВСНХ БССР был организован небольшой заводик по выпуску механических транспортных средств – в основном детских трёхколесных велосипедов. К началу войны это предприятие стало одним из лучших в Белоруссии. Выпускаемый ассортимент изделий стал включать в себя амбарные замки, различные типы весов и жестяные игрушки. И только в 1951 г. восстановленный после войны завод, получивший в апреле этого года гордое название «Ударник», в мае выпустил первую землеройную машину КМ-800, буксируе-



TM-3-02 в масштабе 1:10

мую трактором «Сталинец».

В последующие годы предприятие специализировалось на производстве самоходной техники для Миндorstройтранса СССР. В апреле 1991 г. завод «Ударник» вошёл в объединение «Амкордор» (созданное на базе НПО «Дормаш»), известное сейчас не только в СНГ, но и в тридцати странах мира, куда поставляется его продукция: дорожно-строительные машины, техника для коммунальных служб, лесного хозяйства и специальные машины. Ежемесячно с конвейера ОАО «Амкордор-Ударник» сходит 150

Амкордор-702 (ТО-49) в масштабе 1:10



единиц техники, 80% которой составляют фронтальные погрузчики ТО-18Б и ТО-28 грузоподъёмностью 3 и 4 т соответственно.

В дни празднования 75-летнего юбилея завода «Ударник» на его территории была развёрнута выставка техники, выпускаемой Объединением сегодня. А на торжественном вечере, прошедшем в Госфилармонии, была продемонстрирована небольшая, но очень интересная коллекция моделей этапных машин, выпущенных собственно заводом «Ударник» за последние два десятилетия.

Эти копии насто-

ящих машин, выполненные в масштабах 1:10 и 1:20, сами специалисты завода называют макетами. По существу в отрасли практике создание таких макетов обязательно и преследует две цели: отработку новых проектно-конструкторских решений в объёмном макете и ис-

Рустэм ИСМАГИЛОВ,  
г. Минск (Белоруссия)  
Фото автора



Амкордор-9511 в масштабе 1:20

пользование фотографии макета в качестве заявки на промышленный образец изделия. Только таким образом предприятие-разработчик может «застолбить» за собой первенство в разработке и



Амкордор-6715 в масштабе 1:20

выпуске принципиально нового изделия. Но если внимательно сравнить макеты и

Амкордор-2535 в масштабе 1:20



реальные изделия, можно найти немало различий в деталях. Это естественно, так



Амкордор-382 (ТО-27-2А)  
в масштабе 1:20







# ЗАВОДСКИЕ МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЯ ГАЗ-А

(часть 2-я)

Дмитрий КОНДАКОВ,  
г. Москва

Во второй части статьи мы рассмотрим как оригинальные, так и изготовленные с использованием «танталовских» (т.н. конверсионные) модели автомобиля ГАЗ-А, которые выпускали и выпускают мелкими партиями различные небольшие фирмы и объединения.

**Саратовская лаборатория мини-моделей** изготавливает две конверсионные модели автомобиля ГАЗ-А:

**базовую версию с кузовом типа фэтон** с опущенным или поднятым тентом. Модель в отличие от «танталовской» имеет более благородный вид: заменена облицовка радиатора, установлены спицованные колёса, «стёкла» в передних фарах, проточенные насквозь бамперы, на лобовом стекле – дворник, а не его имитация. Правда, и цена модели в такой комплектации высоковата – около 70 долл. США;

**пожарный автомобиль**, которому присущи все достоинства базового варианта, а отличие состоит в том, что на модель установлено пожарно-техническое оборудование: на крыльях закреплены рукава, в задней части салона расположена катушка и лестница. На некоторых моделях (по заказу) в кабину может помещаться фигурка пожарного.

По заказу модели могут устанавливаться на деревянную подставку и снабжаться табличками с гравировкой – подарочные версии.

Украинские моделисты из фирмы **«ALF»** предлагают рынку серию автомобилей, созданных на базе ГАЗ-А:

**пикап ГАЗ-4** с цельнометаллической кабиной и грузовой платформой в которой установлены продольные скамейки. Модель имеет неплохую проработку деталей и заслуживает внимания коллекционеров;

**санитарный автомобиль** с закрытым цельнометаллическим кузовом типа «фургон», в задней части которого находятся носилки и медицинское оборудование; **Д-8** – легкий разведывательный



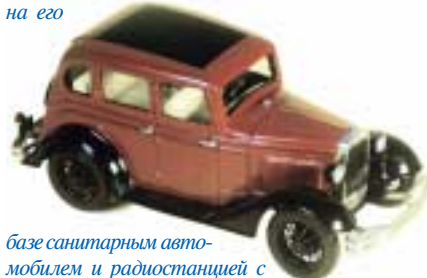
броневый автомобиль с пулемётным вооружением. Объединение «Рус-



**ская коллекция»** выпускала следующие модели: **пикап ГАЗ-4** с оригинальными спицованными колёсами и бампером, с тентом и без него; **ГАЗ-А-Арм-куз** – автомобиль с цельнометаллическим закрытым четырёхдверным кузовом;



**ГАЗ-А с кузовом типа «фургон»** и созданными на его



**базе санитарным автомобилем и радиостанцией с выносными антеннами.**

Все перечисленные модели достаточно редки сегодня.

Моделисты из **«Уральского Сокола»** предлагают модели броневых автомобилей, созданных на базе ГАЗ-А:

**ФАИ** с установленным во вращающейся башне пулемётом. Модель выполнена с присущей этим мастерам тщательностью: проработаны мельчайшие детали: заклёпки скобы ручек, присутствуют лопата, топор и т.д. Автомобиль имеет спицованные колёса;

**Д-8** – новинка, появившаяся в 2001 г. Проработка



данной модели также на уровне (а кто бы сомневался!?).

Питерская фирма **«ЛОМО-АВМ»** предлагает модель пикапа ГАЗ-4, изготовленную с использованием моделей ГАЗ-АА завода «Двигатель» (кабина) и «Тантал» (шасси, крылья, фурнитура, капот). На её базе выпускается четыре пожарных варианта, отличающихся от базового соответствующей окраской, наличием огнетушителей, закрепленными за передними крыльями и другого пожарно-технического оборудования. Модели устанавливаются на пластиковую подставку. К каждой модели прилагается историческая аннотация.

В начале 1990-х гг. небольшие партии моделей на базе ГАЗ-



А выпускали и другие производители:

**«Русская миниатюра»** выпустила модель автомобиля **ГАЗ-А с пожарной помпой**, расположенной перед радиатором;

В **Казахстане** изготавливалась модель броневика **Д-8**;

Мастерская **«ЕКАМ»** из Екатеринбурга изготавливала неплохую **модель юбилейного 100-тысячного автомобиля ГАЗ-А** в красно-белой окраске с небольшими изменениями в конструкции (два запасных колеса расположены на крыльях, дополнительный клаксон и т.д.).



Неизвестным мне производителем были выпущены модели броневых автомобилей **Д-8** и **ФАИ**.

Таким образом, мы рассмотрели основные модели автомобиля ГАЗ-А малотиражного производства. Возможно, существовали и другие единичные модели и, конечно же, этот обзор не является истиной в последней инстанции, однако автор надеется, что он поможет коллекционерам сориентироваться в выпускавшихся и выпускаемых моделях автомобиля ГАЗ-А.



# АВТОБУСЫ ИЗ ЧЕРНИГОВА

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

Автобусы малого класса вагонной компоновки вошли в нашу жизнь ещё в конце 50-х годов прошлого века. Первым и самым крупным предприятием по их производству стал Павловский автобусный завод (ПАЗ). Однако существует ещё не один десяток менее известных предприятий, выпускающих подобные автобусы.



Автобус АСЧ-01. Фото А.Новиков

К ним, в частности, относится Черниговский завод спецавтотранспорта (ЧЗСА). Почти 40 лет «ЧЗСА» выпускает автобусы, составляющие достойную конкуренцию продукции других заводов.

Сразу после войны, в 1947 г., в г. Черни-



Автобус АСЧ-02. Фото А.Новиков



Передвижная студия ВПАЗ-66 на базе автобуса АСЧ-03

гове был создан подчинённый областному управлению кинорежиссуры завод «Киноремснаб». В начале своего пути завод изготавливал различное оборудование для киносъёмки и занимался обслуживанием имеющихся в Чернигове и области

кинопроекторных установок, а для всей страны выпускал коробки для хранения кинолент.

Прошло совсем немного времени, и на заводе на базе серийно выпускаемых другими предприятиями шасси стали изготавливать автомобили специального назначения для проведения киносъёмочных работ и кинопроекторные установки, подобные показанным в кинофильме «Королева бензоколонки».

Уже к середине 50-х годов XX века на киностудиях страны стали появляться осветительные, операторские, звукозаписывающие автомобили капотной компоновки на шасси ГАЗ-51 и ЗиС-150.

В 1959 г. заводу была выделена дополнительная территория для постройки новых цехов общей площадью 1000 кв. м. Изменилось и его имя – «Кинотехпром».

В 1962 г. по заказу Детского кукольного театра заводскими энтузиастами были развернуты работы по созданию автобуса вагонной компоновки на базе грузовика ГАЗ-51А, который был уже готов в следующем году. Новый автобус стал называться «ЧПК» (Черниговский производственный комбинат). Он имел немного угловатый кузов с деревянным каркасом, облицованным листовой сталью. Лобовое стекло состояло из двух плоских и двух небольших скругленных треугольных стёкол, расположенных в углах передней части кузова. Корма автобуса напоминала ПАЗ-652, так как задние стёкла использовались именно от этой модели. У водителя была своя дверь с левой стороны, но его рабочее место не отгораживалось от салона. Автобус был рассчитан на 25 сидячих мест, включая место водителя. Габарит-

Самый первый АСЧ-01. Назывался в 1960-е годы ЧПК



ные размеры «ЧПК» 6320x2350x2830 мм, полная масса 3720 кг, максимальная скорость 70 км/ч.

Учитывая дефицит транспортных средств, Госкино СССР рекомендовало автобус к серийному производству. В качестве транспортного средства основная масса автобусов предназначалась для обслуживания киностудий и кинотеатров и просто для пассажирских перевозок. Применялись они (и достаточно эффективно) в сельской местности.

В серию автобус пошёл под маркой АСЧ-01 (автобус специальный черниговский). Каждая последующая партия автобусов АСЧ-01 имела слегка изменённый внешний вид (так как постоянно вносились новые элементы в оформление передка). Несмотря на это внешние контуры кузова оставались неизменными.

Спустя несколько лет появилась более совершенная модель АСЧ-02, отличавшаяся от первенца увеличенными габаритами и изменённым дизайном кузова. Пассажирский салон автобуса был отделён от кабины водителя перегородкой с окнами; водитель входил в кабину через отдельную дверь (оставшуюся от АСЧ-01). С левой стороны кузова симметрично двери водителя была сделана дверца для



Сборка автобусов АСЧ-03 первых выпусков в новом цехе



Ранний вариант автобуса АСЧ-03. Фото А.Новиков



Ранний вариант автобуса АСЧ-03. Фото из заводского архива

доступа к двигателю (высотой до оконного проёма). Передок машины стал украшать пятиугольник – эмблема предприятия-изготовителя. Под ним находилась решётка облицовки радиатора в виде сегмента эллипса. Площадь лобового остекления заметно увеличилась, а сами стёкла стали гнутыми. Стёкла для автобуса использовали от ПАЗ-652, а так как угол наклона кузова ПАЗа в месте крепления боковых стёкол был намного больше, то конструкторы решили использовать небольшие треугольные стёкла для придания элементам кузова правильного, завершённого вида.

В 1972 г. на заводе разработали новую мо-

сачное место и был отделён от рабочего места водителя перегородкой. Претерпел изменение и внешний вид. Лобовое стекло теперь состояло из двух частей, не стало треугольных боковых окошек – основного признака старых машин. Было решено пожертвовать ими, ухудшив при этом немного дизайн передка (нижняя кромка лобовых стёкол к концам передка несколько приподнималась). Кузов приобрёл более округлую форму, над лобовыми стеклами появился выступающий козырёк, под которым разместились прорези для вентиляции салона, исчезла дополнительная дверка с правой стороны (доступ к двигателю осуществлялся только из салона). Расположение элементов передка практически не изменилось, решётка радиатора стала меньше и приподнялась вверх, а каркас кузова остался деревянным. Первые автобусы АСЧ-03 по-прежнему комплектовались задними стёклами от ПАЗ-672.

На базе АСЧ-03 для звукозаписи и совмещения звука с изображением была изготовлена небольшая партия передвижных студий звукозаписи УПАЗ-66. Автомобиль УПАЗ-66 имел звукошумоизолированный салон с отдельной входной дверью. На крыше располагалась специальная площадка «партикабель» (для записи звука с высоких точек), на которую можно было подняться по небольшой лесенке, расположенной в задней части автобуса.

Предприятием активно проводились работы по созданию новых образцов техники. Так, на базе УАЗ-452В был построен опытный образец микроавтобуса, внешним видом напоминавшего своих старших братьев. Появилась и новая модель автобуса АСЧ-04, которая отличалась от АСЧ-03 новым дизайном кузова

ва и в частности оформлением передка.

В 1978 г. на выделенных 10 га земли, на-



Автобус АСЧ-04. Фото из заводского архива

конец, были построены современные корпуса. Производство автобусов было налажено в новых помещениях. С этого момента началась новая эра для предприятия. Объём выпуска автобусов АСЧ-03 возрос до 100 шт. в месяц. Конструкторское бюро постоянно предлагало новые интересные решения облика автобусов.

В 1979 г. появилась ещё одна модернизированная модель АСЧ-03. Изменению подверглась корма автобуса (навсегда ушли в прошлое задние окошки от ПАЗиков). Решётка радиатора ещё немного поднялась вверх и стала более похожей на сегмент (скорее всего, она перекочевала от не пошедшей в серию модели АСЧ-04). Из-за несовершенства вентиляции салона в зимний период, несмотря на все усилия водителей, внутреннее пространство машины так промерзало, что на модернизированной модели исчезли козырьки на крыше, а вместе с ними и прорези; расположение небольших вытянутых окошек сверху передка ос-



Оружейно-пиротехнический автомобиль на базе автобуса АСЧ-03. Фото из заводского архива

дель автомобиля АСЧ-03 на шасси ГАЗ-53А. Со временем на эту модель предусматривалось установить цельнометаллический кузов. Пассажирский салон в новом автобусе имел 21 по-



Автобус АСЧ-03 после капитального ремонта. Фото



Удлиненный вариант автобуса АСЧ-03





АГДЗС на базе автобуса АСЧ-03. г. Запорожье

талось неизменным. Самым значительным решением, принятым в этой обновленной версии заводскими конструкторами, стало использование в качестве задних стекол переднего остекления.

На базе серийных АСЧ-03 было разработано 12 специальных автомобилей для кино-



Автобус АСЧ-03

индустрии. Среди них гримёрочные, пиротехнические, звукозаписывающие и др. Остановимся более подробно на некоторых из них.

Так, автомобиль оружейно-пиротехнический (АОП) без окон в салоне принадлежал к категории машин повышенной опасности, что



Специализированный автобус на базе АСЧ-03 киностудии «Мосфильм». Фото М.Шелепенков

можно было определить по наклонным красным полосам на боках и флажку на крыше. Внутри АОП за кабиной водителя, отделённой от салона перегородкой с дверью, располагалась небольшая комната для пиротехников. Согласно правилам перевозки опасных и взрывчатых веществ в ней могло находиться не более четырёх человек. За этой комнатой были отсеки с прочными дверями для хранения дымовых шашек, пороха, оружия и т.д. Во время выезда АОП на съёмку он всегда ехал под охраной милиции.

Выпускался автобус с удлинённым на один оконный проём кузовом, вмещающим на 5 пассажиров больше, чем базовый АСЧ-03. Для

установки такого кузова (3900 мм) на заводе осуществили доработку рамы от ГАЗ-53А (базу удлинили на 200 мм).

Среди другой техники, специально выпускаемой для киностудий, выделялся осветительный автомобиль, созданный на шасси ЗиЛ-133ГЯ с использованием кузова львовских автобусов. Новый автомобиль, несомненно, стал самым грандиозным явлением в жизни предприятия. Отметим, что вслед за первым рождается и второй подобный автомобиль.

Наконец, появляется полностью цельнометаллический автобус АСЧ-03 с каркасом из труб прямоугольного сечения. Несмотря на это, автобусы с деревянными каркасами продолжали выпускать вплоть до начала 90-х годов прошлого века. Последний экземпляр такого автобуса (кстати, до сих пор находящийся в рабочем состоянии) был изготовлен для Ялтинской филармонии.

В 80-е годы XX века завод выпускает автобус, претерпевший только косметические изменения: решётка радиатора становится прямоугольной, заднюю часть автобуса изготавливают с одним небольшим окном посередине кормы или с двумя панорамными изогнутыми (такими же, как лобовые) во всю заднюю часть.

Кроме автобусов предприятие ежемесячно выпускало до 10 специализированных автомобилей на шасси грузовиков: осветительные фургоны и автомобили звукозаписи на базе ГАЗ-53, а также автомобили для перевозки операторских бригад на базе микроавтобусов ЛЭК (Львовский экспериментальный комбинат), созданных с использованием ходовой части от УАЗ-452В.

К середине 1980-х годов производство автобусов АСЧ-03 возросло до 1200 шт. в год. Основными заказчиками были сельские клубы, а также небольшие городские предприятия. Немало автобусов попало в среднюю по-



Автобус АСЧ-03

лосу России.

Предприятие занималось и капитальным ремонтом техники. Отслужившие свой срок автобусы на заводе полностью разбирали, дефектовали основные узлы и агрегаты, перепаривали обшивку кузова. Отремонтированные машины можно было легко отличить по двум выштамповкам вдоль всего кузова с правой и левой стороны. Разработанная на предприятии методика установки тракторных дизелей в качестве силового агрегата на восстановленный автобус получила высокую оценку у сельских тружеников. На базе автобуса АСЧ-03 завод выпускал две пассажир-



Грузопассажирский фургон на базе автобуса АСЧ-03. Фото

ские модификации на 21 место или 26, а на базе пиротехнического автобуса изготавливались небольшой серией автомобили с термокузовом «Тюлень» объёмом 12,6 куб. м и двумя спальными местами и «Морж» объёмом кузова 15,6 куб. м без спальных мест. На базе АСЧ-03 были выпущены косметический и стоматологический кабинеты, а также ритуальный автомобиль. АСЧ-03 исполь-



Стоматологический кабинет на базе автобуса АСЧ-03. Фото из заводского архива





Изотермический фургон «Тюлень»



Автомобиль БАП-2 на базе автобуса АСЧ-03 для киностудии «Мосфильм». Фото М.Шелепенков

зовались и другими службами в различных городах. Так например, в Запорожье на базе

менные с небольшим полукапотом автобусы из Чернигова. Базовый автомобиль получает название АСЧ-05.

В 1997 г. с началом приватизации положение на предприятии немного улучшилось.



Операторский автомобиль ТОМ-1 на базе автобуса АСЧ-03. Фото М.Шелепенков

Но новинка не пошла в серию, было выпущено всего несколько модификаций, среди которых передвижной видеозал и несколько гримёрных, которые находятся в настоящее время на киностудии им А. Довженко. «Гримёрка» имеет автономное освещение, тёплую воду и всё необходимое для работы гримёров с актёрами. В это же время предприятие получает новое имя – «Черниговский завод спецавтотранспорта» (ЧЗСА).



Автомобиль специальный на базе автобуса АСЧ-03 для киностудии «Мосфильм». Фото М.Шелепенков

Пытаясь идти в ногу со временем, завод в начале 1990-х годов разрабатывает новый пассажирский автобус. Угловатые формы кузова, две одностворчатые двери для пассажиров – вот его основные отличия от предыдущих моделей. Новинка получила имя от не пошедших в серию машин. Но дальше опытного образца дело с места не сдвинулось. После распада СССР завод оказался на грани закрытия. Выпуск автотехники практически прекратился.

Коллектив ЧЗСА с новыми силами взялся за постройку автомобилей. Возрождённым



Автобус АСЧ-03 последних лет выпуска



Автомобиль специальный для киностудии «Мосфильм» на базе автобуса АСЧ-03. Фото М.Шелепенков

этого автобуса был создан пожарный автомобиль газодымозащитной службы.

В 1985–1986 гг. появляются более совре-

первенцем стала последняя выпускавшаяся модификация АСЧ-03-98 – 24-местный ав-



Автобус АСЧ-03 последних лет выпуска



Автобус АСЧ-03 последних лет выпуска





Автобус АСЧ-03 (см. также фото справа) с установленным после капитального ремонта дизельным двигателем

тобус с дизельным двигателем Д-245 на шасси ГАЗ-3307. Автобус имел большие панорамные окна, улучшенную компоновку пассажирского салона. В 1998 г. он даже был отмечен дипломом на международной выставке. «Первенец» стал последним автобусом предприятия. Коллектив завода переключился на изготовление фургонов и вахтовок. В

К сожалению, наступит время, когда ещё встречающиеся на дорогах АСЧ-03 канут в небытие, точно так же, как АСЧ-01, АСЧ-02 и их модификации. Одна-



ко «останки» этих довольно интересных ав-



Автобус АСЧ-03 с удлинённым кузовом. Начало 1980-х гг.

Чернигове стали устанавливать пассажирские кузова на автомобили ГАЗ-66, ЗИЛ-131, Урал-4320, КамАЗ-43105 и даже на «ГАЗели». Было изготовлено несколько фургонов на шасси ЗиЛовского «Бычка».

«ЧЗСА» на базе конверсионного ракетовоза с активным полуприцепом ЗИЛ-137-137Б построил уникальный лесопожарный автомобиль АЦЛ-20(137)-ПК-1, ёмкость цистерны которого составляла 6300 л воды.

И тем не менее на заводе складывается довольно тяжёлое положение, но люди не унывали. Открылся участок по капитальному и мелкому ремонту автобусов собственного производства, осваивались и другие виды новых работ, что позволило предприятию удержаться на плаву.

томобилей попадают пока довольно часто, что даёт возможность энтузиастам восстановить их.

В заключение автор статьи выражает большую признательность главному инженеру «ЧЗСА» *Кубраку Владимиру Ивановичу*, оказавшему содействие при подготовке данного материала.



Автобус АСЧ-03-98 — последняя версия автобуса АСЧ-03. 1998. Фото из заводского архива



Осветительный автомобиль на шасси ЗИЛ-133ГА с кузовом от львовского автобуса



Микроавтобус на базе YA3-451Д. Середина 1960-х гг.





Пассажирский вариант автобуса АС4-05. Начало 1990-х гг. Фото из заводского архива



Передвижной видеозал на базе автобуса АС4-05



Автомобиль АКО для киностудии «Мосфильм» на базе автобуса АС4-05. Фото М.Шелепенков



Автобус «Десна» на базе ГАЗ-3221 «ГАЗель»



Автомобиль для перевозки операторских бригад телестудий

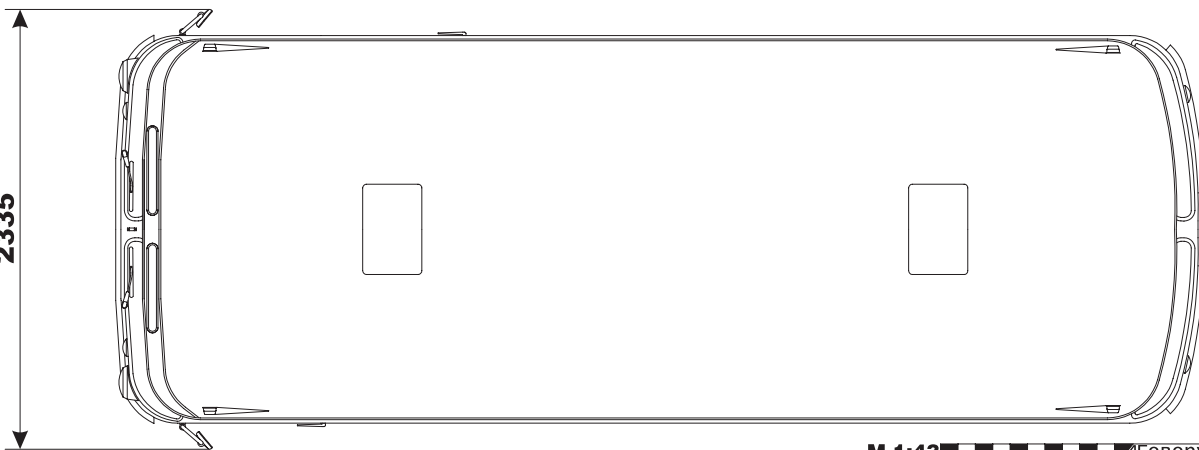
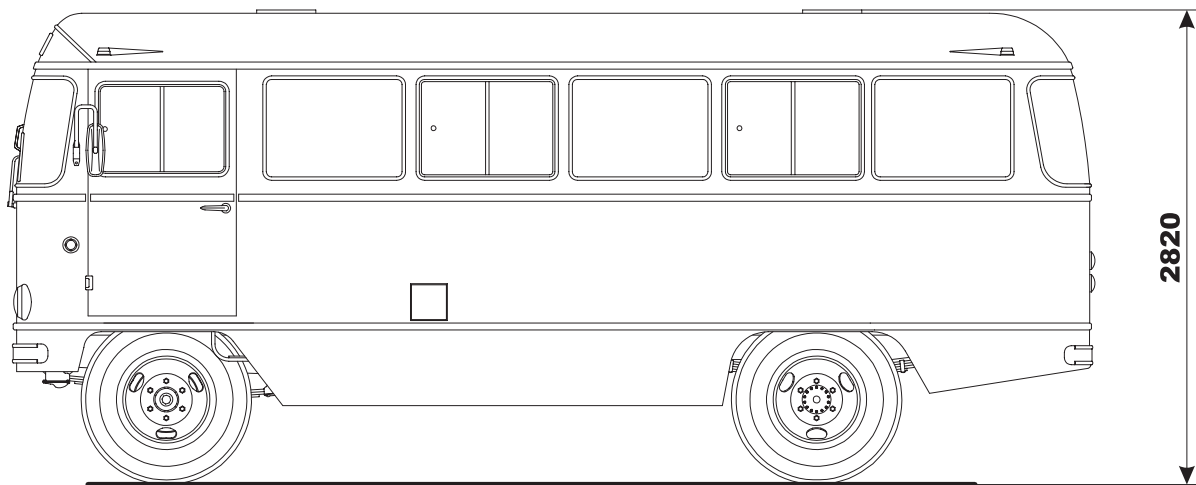
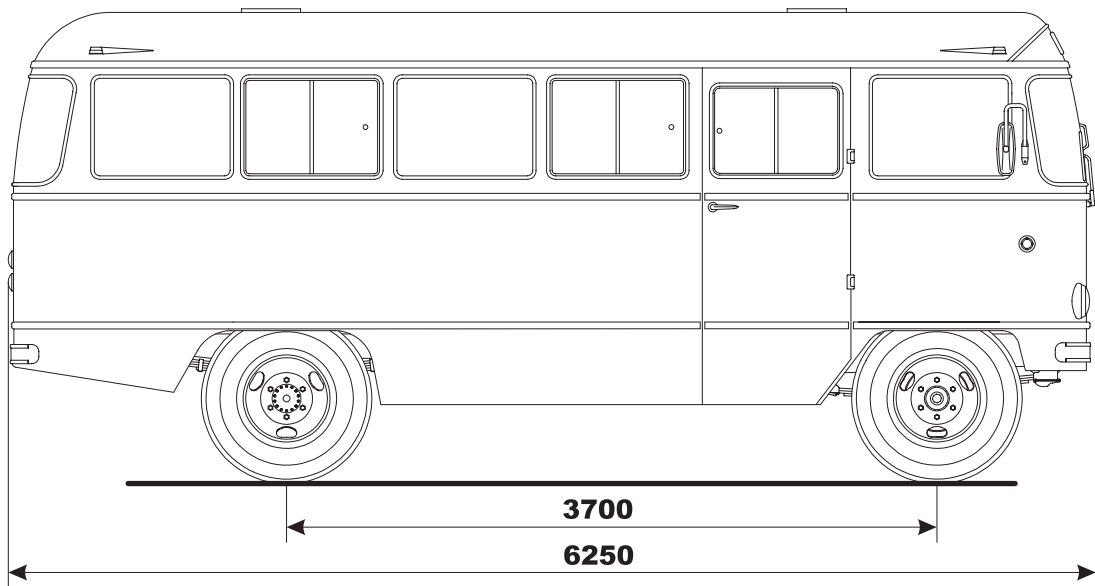


Лесопожарный автомобиль АЦЛ-20(137)-ПК-1

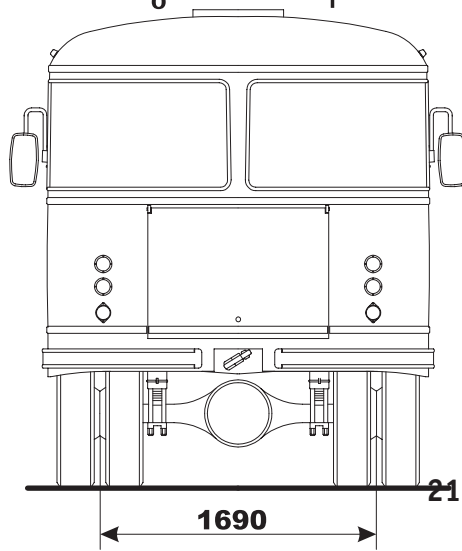
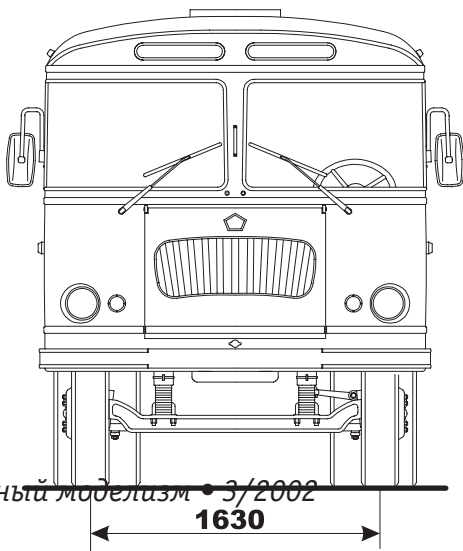




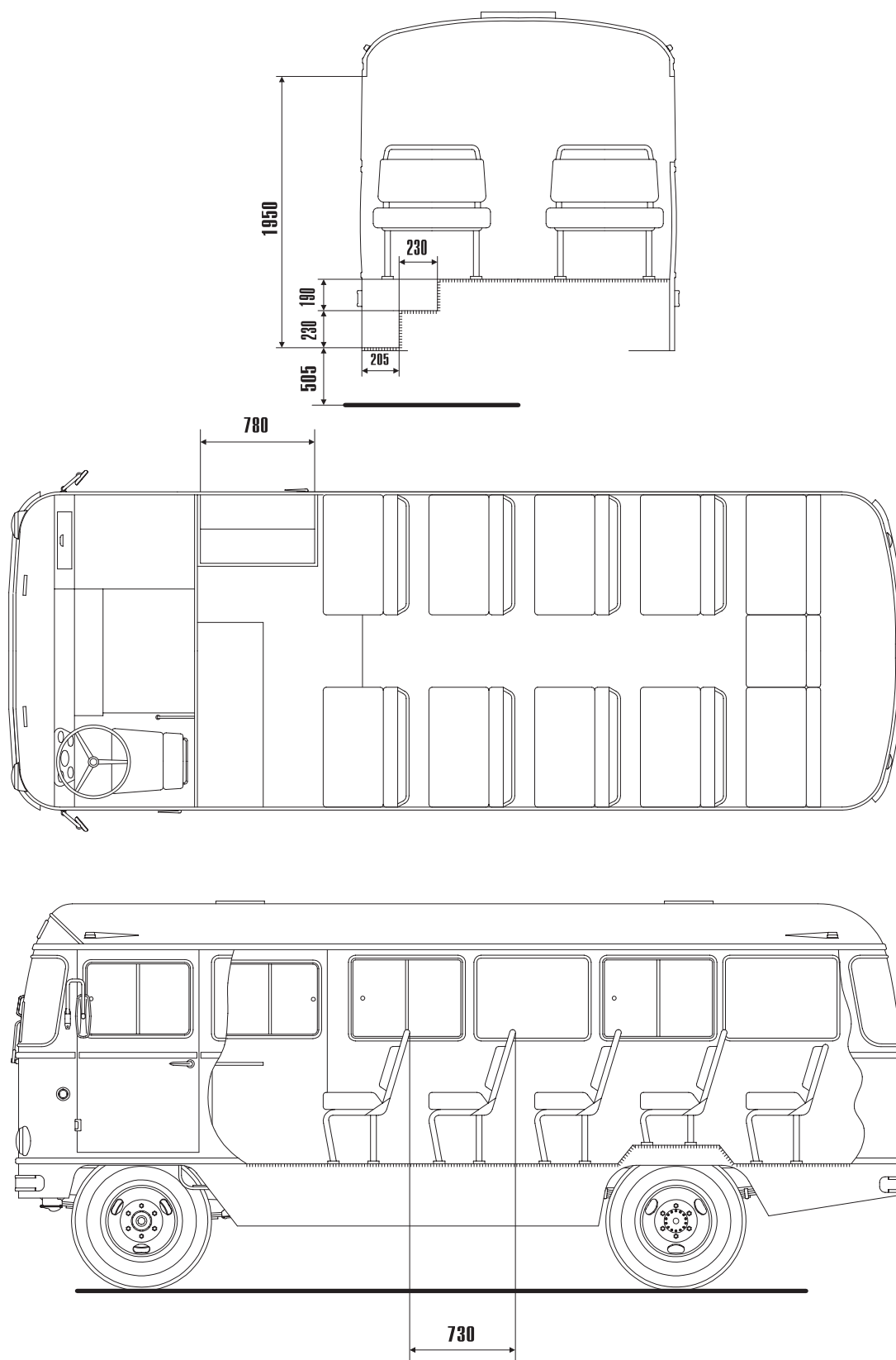
**Автобус Черниговского завода спецавтотранспорта АСЧ-03 (1979 г.)**



М 1:43 0 1 2м Аг оворуха 2002



# Схема расположения посадочных мест





# «УАЗ» НА ПАРАДЕ И НА ПОЛЕ БОЯ

Владимир БОЧЕНКОВ,  
Коломна (Московская обл.)

Прототип широко распространённой стандартной модели УАЗ-469Б производства «Тантал» как вариант «командирской» машины большинство могло видеть на военных парадах в честь празднования очередной годовщины революции на Красной площади. Традиция проведения этих парадов ушла в прошлое. И теперь, наверное, уже мало кто знает, что со снятым и сложенным тентом и откинутым на капот ветровым стеклом УАЗ-469Б отвечал лишь одному из довольно обширного списка специальных требований, которые предъявлялись к этому армейскому автомобилю со стороны основного заказчика — Министерства обороны. В таком виде он помещался в грузовой отсек вертолета Ми-8, становился менее заметным на местности, а также возглавлял колонны подразделений различной боевой техники на парадах.

Вообще говоря, эта модель страдает одним заметным недостатком. Она выполнена без боковых стекол дверей с рамками. И если в реальной жизни ещё можно

встретить автомобили, у которых летом боковые стёкла дверей сняты со стороны водителя или со стороны водителя и переднего пассажира, то случается, когда стёкла были сняты со всех четырёх дверей, я практически не встречал. Вариант со снятым тентом и не откинутым ветровым стеклом можно встретить где-нибудь на юге нашей страны, а в последнее время такие автомобили с установленными на них крупнокалиберным пулемётом или реактивной системой залпового огня часто мелькают в документальных кадрах новостей из Афганистана.

В данной статье я хочу предложить свой вариант доработки модели УАЗ-469Б, позволяющий превратить её в «командирскую машину». Сделать такую модель достаточно просто. Надо взять заводскую модель в защитной окраске, аккуратно отделить тент и снять ветровое стекло с рамкой, после этого удалить два кронштейна для крепления тента у переднего ряда сидений (больше они не понадобятся), которые, на мой взгляд, очень портят внешний вид модели. Затем из передней части снятого тента надо будет изготовить две спинки для откидных сидений. При снятом тенте эти спинки хорошо видны. Причём модель надо подобрать такую, у которой и тент, и сиденья в салоне выполнены из пластмассы одного цвета, лучше серого. Форма спинок достаточно проста, в деталях рассмотреть её можно на фо-

тографиях или на реальных автомобилях.

Для крепления откинутого ветрового стекла я использовал два самодельных кронштейна, изготовленных из тонкой стальной проволоки. Их конструкция повторяет конструкцию пружины деревянной бельевой прищепки. При этом ветровое стекло можно легко снять и вернуть в исходное вертикальное положение. Но тут уже возможны различные варианты крепления ветрового стекла в откинутом положении.

Лучше всего для сборки такой модели подходил набор «сделай сам» — комплект деталей модели УАЗ-469Б с инструкцией по сборке. Но сейчас таких наборов уже давно нет в продаже, а во второй половине 80-х годов прошлого века они свободно продавались в Ульяновске. Но, пожалуй, это был единственный случай в своём роде. Других наборов деталей масштабных моделей 1:43 я в продаже не встречал.



Коллекционеры, собиратели, реставраторы — крупным планом

Фантастические разработки, смелые эксперименты, несбывшиеся надежды

Великие люди и легендарные машины

История мирового автомобилестроения на письменном столе

**МЕРУШКИ ВЛЯ ВЕЛШУК**

Общероссийский журнал по истории техники

Второй год издания. 56 полноцветных страниц. Разовый цена 20 руб.

Телефон редакции: (095) 363-91-01

Обзоры книжных новинок

Уникальные архивные фотографии

# ГРУЗОВИКИ С БЕРЕГОВ ДУНАЯ

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

После Второй мировой войны, как и после Первой, многим предприятиям, выпускавшим военную продукцию, пришлось менять производственный профиль. К таким предприятиям в одной лишь Средней Европе можно отнести «Avia» (Чехословакия), «Daimler Benz» (завод в Людвигсфельде, Восточная Германия), «Duna» (Шиттентмиклоше, Венгрия). Все они в послевоенное время начали производство грузовых автомобилей.

Авиационный завод «Duna» принадлежал крупнейшему в довоенной Венгрии машиностроительному концерну «Manfred Weiss», который производил всё – от иглолок до самолётов. После войны и национализации он стал называться «Czeper» (Чепель – промышленный район Будапешта).

Грузовики в Венгрии производились и до войны – это были копии немецких автомобилей фирм «Krupp» и «MAN». «Czeper» начал с приобретения лицензии на производство дизельных двигателей у австрийской фирмы «Steyr».

Производство четырехцилиндровых дизелей началось с 1949 г., а 4 апреля 1950 г. был собран первый грузовик модели Czeper

из прямоугольных коробок, силуэт, не очень мощный для 3,5-тонного грузовика полным весом 7,2 т, 85-сильный двигатель, механическая четырёхступенчатая коробка передач. База Czeper D-350 – 3710 мм, габаритные размеры – 6735x2260x2740 мм. Чуть позднее на его базе конструкторы завода создали трёхоску типа 6x6 модели Czeper K-300 с 6-цилиндровым двигателем (7980 куб. см, 125 л.с.), выпускавшуюся до 1955 г. Была и модель с колёсной формулой 4x4, названная Czeper D-344.

В шестидесятые годы грузовик



Czeper D-420

ный дизель D-414 (5517 куб. см), коробка передач стала 5-ступенчатой, тормоза по-

Czeper D-420



Czeper D-344 (4x4)

несколько модернизировали: усилили конструкцию, повысив грузоподъёмность до 4,2 т. Кроме основной модификации – бортового грузовика – выпускались самосвалы, фургоны, автокраны. Но всё же Czeper D-420 был к тому времени морально устаревшим грузовиком, поэтому параллельно на «Czeper» начали производство со-

лучили пневмопривод, а дифференциал – устройство для блокировки. Шины вначале были размером 8.25-20, позднее – 9.00-20. С выпуска этой модели завод «Czeper» начал производство седельных тягачей. Их база (3300 мм) была значительно короче, чем у основной модели бортового грузовика (4200 мм).

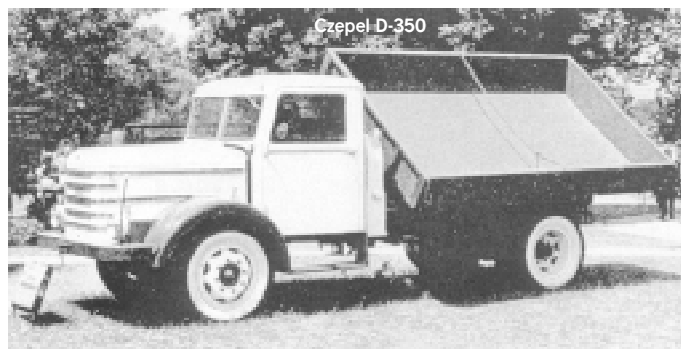
Тяжёлый класс представлен Czeper D-705 с неоткидывающейся кабиной над двигателем (для откидывающихся конструкций время ещё не пришло), зато с весьма оригинальной внешностью благодаря богатому украшению алюминиевыми полированными накладками и молдингами. Бортовой грузовик мог перевозить 8, тягач – 12 т. Двигатель – шестицилиндровый D-614 (8280 куб. см, 145 л.с.), использовавшийся также на автобусах Ikarus 55 Lux. Коробка передач – 5-ступенчатая, с отдельной системой принудительной смазки. Система тормозов с пневмоприводом – двухконтурная, весьма редкая для тех лет. Колёса – бездиско-

D-350. По конструкции и внешнему виду он мало чем отличался от предвоенных автомобилей – простой, словно состоящий

вершеной новой модели Czeper D-450, отличавшейся весьма своеобразным дизайном. Под длинным капотом урчал 95-силь-



Седельный тягач Czeper D-450 с полуприцепом-молоковозом



Czeper D-350



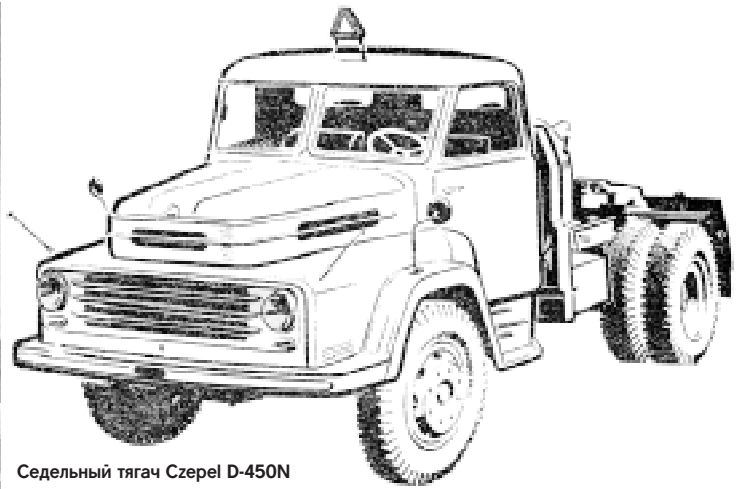
Седельный тягач Czepeł D-450 с изотермическим полуприцепом-фургоном



Седельный тягач Czepeł D-450N с изотермическим полуприцепом-фургоном



Седельный тягач Czepeł D-450 с изотермическим полуприцепом-фургоном



Седельный тягач Czepeł D-450N

Автопоезд для перевозки нефтепродуктов Czepeł D-450-88/2



вые типа «Trilex», с шинами размером 11.00-20. База – 5000 мм у бортового грузовика и 3400 мм у седельного тягача.

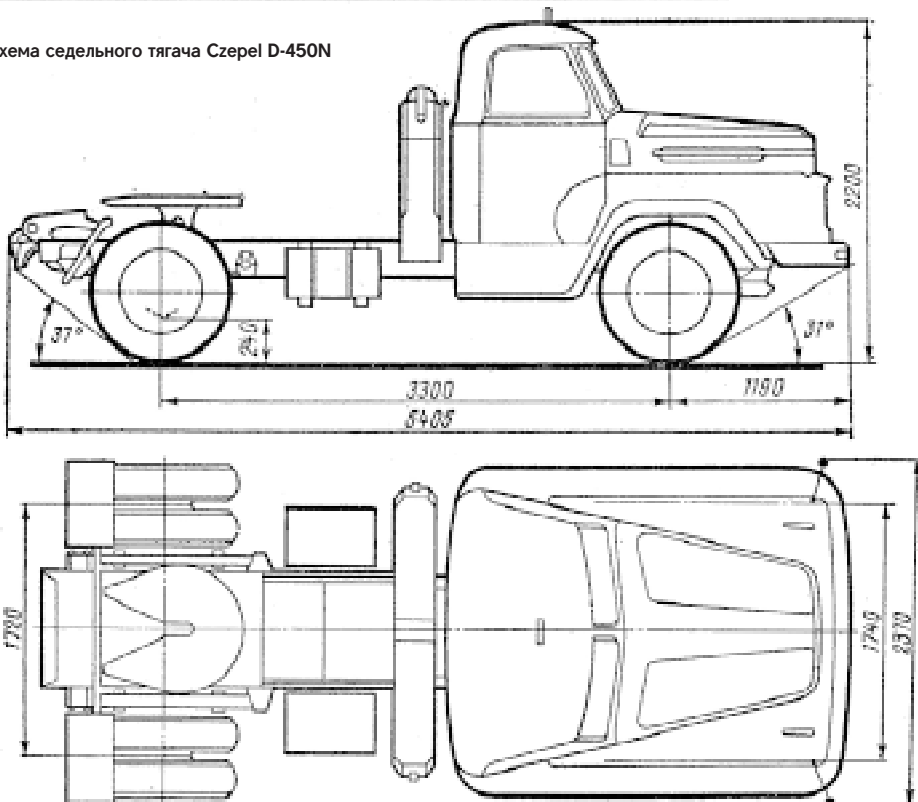
На шасси Czepeł D-450 и Czepeł D-705 выпускалось много специальных

автомобилей, но на экспорт в основном шли седельные тягачи с полуприцепами-рефрижераторами, цистернами для нефтепродуктов, вина, молока, цементовозами.

В СССР сначала стали поступать автобусы Ikarus моделей «31» и «60», рамные шасси для которых тоже изготовлял завод «Czepeł», а уж потом – грузовики. Czepeł D-420 в СССР поступили в виде передвижных мастерских. В моем родном Каунасе несколько таких «чепелей» более десяти лет использовались различными подразделениями «Литэнерго». Последний раз «420-й» мне встретился в конце 1971 г. Куда больше было тягачей Czepeł D-450. Правда, в Литве я знал лишь один такой тягач с рефрижераторным полуприцепом грузоподъемностью 6 т, но достаточно часто на дорогах встречались «чепели» с номерами Калининградской, Ленинградской и других областей РСФСР. Позднее импортировался модернизированный вариант Czepeł D-450-86/2 с двигателем D-613 (6 цилиндров, 125 л.с.).

Наиболее редкой машиной был Czepeł D-705. Мне его пришлось видеть всего несколько раз в «упряжке» с обычным полуприцепом советского производства, несмотря на то, что он импортировался со специальными полуприцепами.

Схема седельного тягача Czepeł D-450N



Седельный тягач Czepeł D-450 с полуприцепом-бензовозом



Седельный тягач Czeperel D-705

В конце 90-х годов прошлого века рас-  
тущий экспорт грузовиков Czeperel (а они про-  
давались в 40 странах мира) вдруг «потерял  
темп», так как появился новый более пер-  
спективный производитель современных гру-  
зовиков – завод «Raba» в г. Гиор. На заводе  
«Czeperel» осталась лишь сборка грузовиков  
– двигатели поставляли «Raba» и «Cummins»,  
коробки передач – «ZF», мосты – «Raba»,

тормозные системы –  
«Bendex», кабины закупились  
на стороне – у заводов «Jelcz»,  
«Sisu», «TAM». Основным же  
стало производство многих  
видов шасси для 7 – 18-мет-  
ровых автобусов. А потому  
грузовики «Czeperel» стали в



Седельный тягач Czeperel D-705



Седельный тягач Czeperel D-705

рии и объектом со-  
бирательства...



Автопоезд Czeperel D-450N5-1

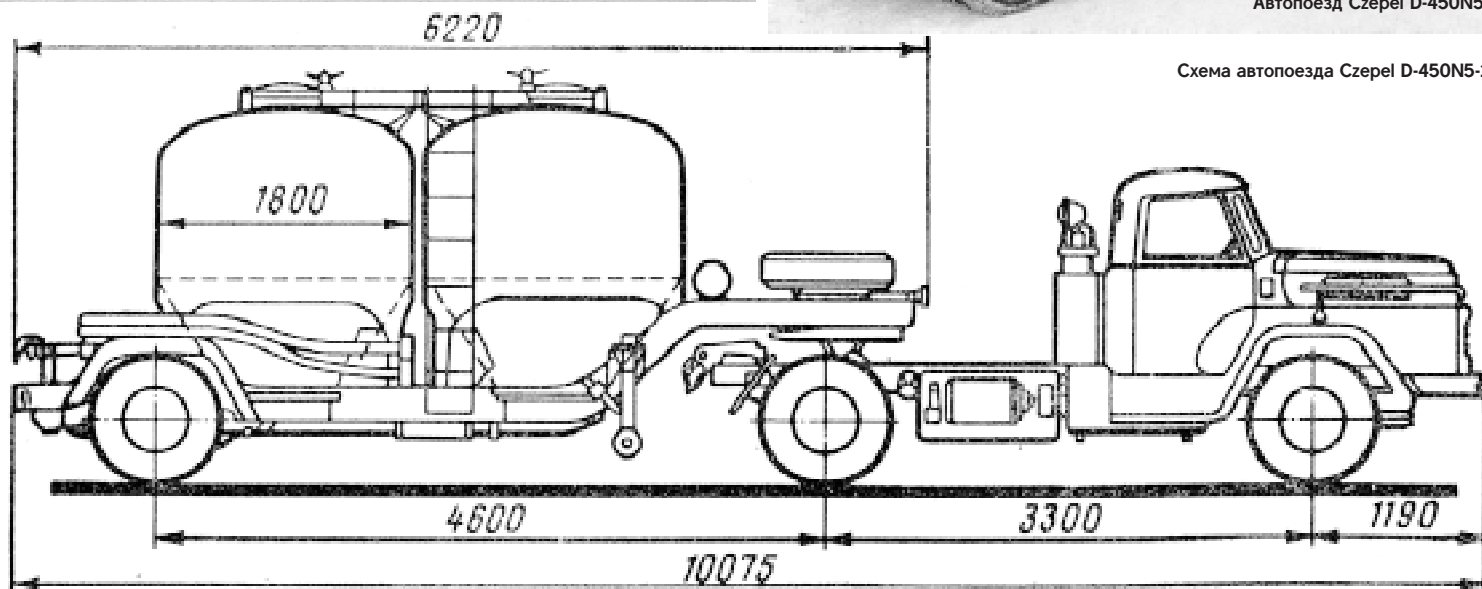


Схема автопоезда Czeperel D-450N5-1

## Моделизм

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

ICM, SKIF, Завод, Italeri, Моделист, Academy, Alan, Amodel, Восточный Экспресс, Malet, ABR, ВЭС, Condor, Dragon.  
Мы предлагаем: ФТД и траки на белого металла, расходные материалы, инструмент в 300 разных красок. Доступные цены.  
Чтобы получить каталог – пришлите свой адрес: 125413, Москва, а/я 45. Телефон: (095) 453-02-28



# А НАШ ГАЗОНЧИК СДЕЛАЛ «КОМПАНЬОНЧИК»

**Иван ЛЮБИМОВ,**

г. Москва

Фото В. Дятленко



В конце 2001 г. краснодарская фирма «Компаньон-Модель» порадовала коллекционеров новой моделью – ГАЗ-3307 (К



сожалению, из-за недостаточных производственных мощностей пришлось прекратить производство моделей автобусов



«Кубань» и сократить выпуск КАВЗ-685/3270 и КАВЗ-3976, но это было оправданно перспективностью новой программы.)



Серийный автомобиль ГАЗ-3307 был освоен отечественной промышленностью в конце 1980-х годов и стал логич-



ным продолжением семейства ГАЗ-52/53. Машина отличалась более элегантной и комфорта-



бельной кабиной; силовые агрегаты и трансмиссия не претерпели серьёзных



изменений; установка кузова автомобиля зависела от его назначения.

Но вернёмся к миниатюре. Модель,



как и предыдущая продукция фирмы «Компаньон», выполнена из пластмассы, разнообразие модификаций достиг-



нута благодаря использованию разнообразной цветовой гаммы, пленки «Огасал» (для нанесения надписей) и применению различных вариантов кабины, бор-



товой платформы или кузова-фургона.

В модели использованы два вида кабин: стандартная (ГАЗ-3307 с бензиновым двигателем) и с выхлопной трубой (ГАЗ-3309 с дизельным двигателем). Ка-



бины автомобилей специального назначения оборудованы проблесковым ма-



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

**Принимаем на комиссию модели автомобилей и каталоги.**

**Адрес магазина: Москва,**

**ул. 1-я Останкинская, д. 55 (метро «ВДНХ») Торгово-деловой центр «ОСТАНКИНО», зал «В», 2 эт., пав. 7.**

**Время работы: с 10.00 до 20.00 (ежедневно)**





ячком на крыше.

Грузовик выпускается в трёх вариантах: с низкими бортами, с высоким



бортом за кабиной и с высокими бортами с трёх сторон кузова (кроме заднего откидывающегося борта).

Фургон выпускается в трёх базовых модификациях:

автозак – полностью глухой с решёт-



кой и сиденьем для охранника внутри. По бортам наносится синяя полоса и надписи «МИЛИЦИЯ» или «СПЕЦМЕДСЛУЖБА»;

автобус специальный (вахта) – выполнен с прозрачными окнами и пассажирским салоном. На некоторых модификациях (медицинских, ОМОН) устанавливаются матовые стёкла. Выпуска-



ются варианты: «ВАХТА», «ПОЧТА», «МЕДСЛУЖБА», «ВАИ», «СКОРАЯ



МЕДИЦИНСКАЯ ПОМОЩЬ», «UN», «МЧС РФ», «ШТАБ ПОЖАРНОЙ ОХРАНЫ», «ОМОН» и «АЭРОФЛОТ»;

автомобиль специальный аварий-



ный – правый бок с окнами, а левый глухой. Внутри фургона установлены верстак, шкаф, стол и сиденья. Предлагаются варианты: «АВАРИЙНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ 04», «АВАРИЙНАЯ СЛУЖБА», «ТЕХПОМОЩЬ», «ШТАБ



ПОЖАРНОЙ ОХРАНЫ».

С февраля 2002 г. фирма «Компаньон-Модель» стала выпускать грузовой автомобиль для перевозки багажа авиапассажиров в аэропортах. Модель изготавливается путём спиливания бортов и установки специальных поручней, окрашивается в жёлтый фирменный «аэрофлотовский» цвет.

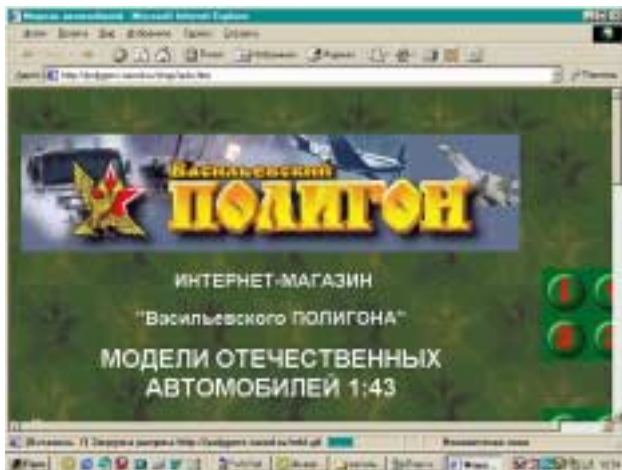
Все модели представлены в двух вариантах: с бензиновым и дизельным двигателем.

Надеемся, что данная информация



поможет коллекционерам получить полное представление о новинках, выпускаемых краснодарской фирмой.

Отзывы и предложения, а также заказы на модели можно направлять по адресу: 129110, Москва, а/я 15.



Во всемирной «паутине» по адресу:

<http://poligonv.narod.ru/shop/auto.htm>

открылся ещё один российский интернет-магазин «Полигон»





Здравствуйтесь, дорогая редакция!

Решил продолжить тему «Работа над ошибками», успешно развитую читателями журнала. Дело это очень полезное для всех без исключения. Вы достойны уважения, раз не стесняетесь отвечать за свои слова. В конце концов, ваш журнал – «первый блин» в тематике автомобильного моделизма, и уже этим, на мой взгляд, вы вошли в историю.

Итак, к делу. Вот, что удалось мне подметить в нескольких последних номерах.

Номер 7/2001, статья «Война в 43-м масштабе»: исчерпывающий текст, но вот подписи к фотографиям на стр. 6 явно не блещут. Cadillac и Packard лишены индексов, а Citroenовский Traction – вообще полновинка от неофициального названия автомобиля.

Возможно, на днище этих моделей, как и многих других, точного наименования нет, но в своём издании вы могли бы привести более точные названия моделей. Например, гораздо достовернее могла бы быть подпись под фото «Модели джипа с прицепом (Solido)» – DKW-Munga или армейское обозначение LKW 0,25t DKW образца 1957 г., хотя с американским прицепом REF 213 он как-то не сочетается (к сожалению, редакция не всегда имеет возможность проверить правильность наименования всех помещаемых в журнале автомобилей – особенно иностранного производства) – все подписи к фотографиям даются в авторском написании, за исключением литературной правки. – Прим. ред.).

Из соображений той же достоверности ещё раз хочется вас попросить не помещать в «Каталоге» откровенно «левые» подделки. И поаккуратнее, пожалуйста, с подписями. Например, 03513 ЛАЗ-695 и 02511 ЛАЗ-697Е – это обе модификации «М», а 04455 «Тополь-1м» должен быть в разделе «Игрушки».

Попутно давно хотел внести ясность в обозначения многих отечественных моделей. Дело в том, что все крупносерийные

модели грузовиков и УАЗов (по всей видимости, автор письма имеет в виду модели производства «Тантал» и «Электрон». – Прим. ред.) имеют современные фонари: спереди – двухцветные круглые, сзади – прямоугольные. Автозаводы переходили на них с маленьких круглых в конце 70-х – начале 80-х годов прошлого века. Однако все модели по-прежнему имеют в своём обозначении первоначальные индексы (к сожалению, данные обозначения до сих пор применяют предприятия-изготовители моделей, а редакция вынуждена пользоваться этой информацией. – Прим. ред.).

А правильнее было бы называть их так: **МАЗ-7310 (1976 г.) – МАЗ-7313 (1986 г.); Урал-4320 (1977 г.) – Урал-4320-01 (1988 г.), кузов тому подтверждение;**

**ЗИЛ-131 (1966 г.) – ЗИЛ-131Н (1986 г.); ГАЗ-66-02 (1964 г.) – ГАЗ-66-11 (1985 г.);**

**УАЗ-452Д (1965 г.) – УАЗ-3303-01 (1985 г.), позже УАЗ-3303 (1989 г.);**

**УАЗ-452В (1968 г.) – УАЗ-2206-01 (1985 г.), позже УАЗ-2206 (1989 г.);**

**УАЗ-469 (1973 г.), точнее – УАЗ-469В (1972 г.), судя по мостам – это УАЗ-31512-01 (1985 г.), позже УАЗ-31512 (1989 г.); прицеп ГАЗ-704 (1953 г.) – УАЗ-8109 (1986 г.), хотя фонари вовсе не на месте.**

На мой взгляд, всех, кто серьёзно занимается коллекционированием, должны интересовать такие мелочи.

Вернемся к номеру 7/2001. В разделе новинки КамАЗ-МАСТЕР должен иметь индекс «49252», а КраЗ от «Дамира» в точности соответствует опытному КраЗ-251 начала 1970-х гг. У серийного КраЗ-6510 (1988 г.) иные кузов, оперение кабины и светотехника.

Переходим к № 8/2001. На 2-й странице обложки – модель «каблукка» Иж соответствует модели 2715 (1972 г.). Указанная в тексте модификация «01» (1982 г.) внешне отличается иной облицовкой с вертикальными фонарями, другим капотом, крыльями, ручками дверей. Хорошую модель в данном случае портит неточная об-

лицовка от саратовского прародителя.

На стр. 7 модель ЗИЛ-4331 с натяжкой можно назвать ЗИЛ-169Г, так как база модели гораздо короче и, следовательно, ближе к серийному ЗИЛ-4336 с новой кабиной. Пришепу же ещё до меня все швеллерочки перемыли. В «Каталоге» шасси пожарной цистерны судя по облицовке больше соответствует модели ЗИЛ-133Г2.

Глядя на ГАЗ-А (стр. 15) удивляюсь, почему до сих пор на эту модель ставят облицовку от Ford-A с характерным «клювом». «Урал» с зениткой в кузове снабжён наружным воздухофильтром, соответственно – под капотом двигатель ЯМЗ-236М2, а, значит, индекс должен быть Урал-4320-30.

Кстати, как в Казани так могли промахнуться с базой Урала-43206? Даже не хочется ставить его рядом со своей более ранней конверсией, чтобы не портить настроение.

Несколько камушков в огороде номера 9/2001. В «Каталоге» инкассаторский ВАЗ-2108 приписали к ИНГОССТРАХУ (и что это за организация?). Может быть, кому-то и нравится такое обилие свежесвыдуманных раскрасок вместо, действительно, новых моделей, а по мне – это только «минус» имиджу фирмы-изготовителя.

Репортаж из «Автосалона-2001» опять грешит опечатками. Пострадали ВАЗ-211082, НефАЗ-5299, ГАЗ-22171, а над подписью «МАЗ-544020» поместили МАЗ-437040. И кто автор шедевра «Газогенераторный автомобиль ГАЗ-21А? Выпускался «УралЗИСом». Как сказал небезызвестный Михал Михалыч: «Тщательней надо, ребята».

Хочется дополнить замечательную статью о «Запорожцах». ЗАЗ-966В выпускался в 1966–1971 гг., ЗАЗ-966 – в 1968–1971 гг. Кроме того, помимо упомянутых в статье модификаций мне известны такие как: ЗАЗ-965М; ЗАЗ-965АМ; ЗАЗ-965АР; ЗАЗ-965АЭ; ЗАЗ-966ВВ; ЗАЗ-966ВВГ; ЗАЗ-966ВР; ЗМИ-ЭЛЕКТРО на базе ЗАЗ-966; ЗАЗ-968АБ; ЗАЗ-968АБ2; ЗАЗ-968АБ4;

## Бланк заказа на журнал "Автомобильный моделизм"

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

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

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

ЗА3-968Б; ЗА3-968Б2; ЗА3-968Э; ЗА3-968АЭ; ЗА3-968МЭ; ЗА3-968М-03; ЗА3-968М-005.

Уточню ещё, что значок с изображением ГЭС ставили только на первые «эмки», затем на них появился новый – со стилизованной буквой «З». Было время, когда и «Запорожцы» предлагали капиталистам, но дабы спасти их нежные мозги от обилия букв и цифр, как обычно, подписывали свой товар коротко и ясно. Так появились в Европе марки «Kosak» и «Star» (это ЗА3-965), Yalta-850 и Yalta-1000 (ЗА3-966), а турки звали ЗА3-968 просто «Заро».

К сожалению, информация о «похождениях» «Автоэкспорта» всегда была скудна, поэтому трудно закрасить все белые пятна «забурной» жизни наших колесниц.

Теперь займемся «Москвичами». Все восемь моделей, представленных в «Каталоге» этого номера, смело можно считать «восстановленными после лобового столкновения». Судите сами, задняя часть и раздельные спинки передних сидений соответствуют моделям Москвич-408ИЭ/Москвич-412ИЭ образца 1969 г., а передняя часть – вообще, сборная солянка: облицовка и фары от Москвич-408 (1964 г.)/Москвич-412 (1967 г.), четыре фары 1968 г., а фонари уже нового поколения (1969 г.), двухсекционные, вдвое больше родных (для круглых фар) – овальных, из-за чего композиция «фары-облицовка» «ухала» вверх. Посему (если смириться с неточностями, а лучше их исправить) «небитыми» «Москвичами» из Саратова можно считать только модели с прямоугольными фарами (с припиской «ИЭ»), а круглые лучше сочетать с универсалом Москвич-426 (1967 г.), фургоном Москвич-433 (1966 г.), а также с «ИЖами» (после 1970 г.).

В статью о «Тавриях» (№ 11/2001) можно добавить ещё десятка полтора модификаций, среди которых стоит отметить ЗА3-1122 (дв.1,3), ЗА3-1125 и ЗА3-1125-01 (дв. ВАЗ), а также представляющие интерес для

моделистов изофургон «ТЕРМОД» и тюнинг-пикап от украинской фирмы «OTIS TARDA».

Хочу также ответить на вопрос г-на Самутина. Я также не слыхивал о самосвале КамАЗ-55105. Единственное, на что он похож, – так это на НефАЗ-4510.

Ещё на стр. 16 потерялся «нолик» у Toyota 2000GT.

В «Каталоге» № 12/2001 – «ватага» Москвичей-403. Модель представляет собой экстремальный вариант Москвич-403ИЭ, поэтому все внутрисоюзные «раскраски», а также конверсии Москвича-424 с таким декором просто нереальны.

Далее хочу высказать свое мнение г-ну Маковецкому по поводу правильности названий выпускавшихся у нас ремейков. Различные издания часто грешат неточностями, поэтому порой трудно установить истину. Так, Ferrari 330P.4 иногда именуют просто Ferrari P4, кстати, та же история и с Ferrari 288GTO (или просто GTO). Вообще, множество итальянских «кароссерии» создавали свои творения на базе известных серийных машин, отсюда и следует представление одного и того же автомобиля под двумя марками: Bertone и FIAT X 1/9; Pininfarina и Alfa Romeo-Spider; GHIA и Ford-Action или в данном случае Chrysler применительно к GHIA V280. SIATA-1500 также может указываться без FIAT, кстати, фирма «SIATA» – тоже итальянская, а модификацию «TS» я видел в более новом оформлении.

Автомобили ISO-Rivolta S4-300 и -350 (с двумя вариантами двигателя) были выпущены в 1968 г., а в 1969 г. их переименовали в ISO-Fedia 300 и 350. Ещё один ремейк носит полное имя ISO-Grifo-Lusso GL300 (350 или 365 – тип двигателя), была и более мощная модификация Grifo-7litri.

В случае с VW 1600 Familkar предполагаю, что разработчики этой модели дали ей более привычное для себя экспортное название. В Германии же Volkswagen традиционно именует свои

универсалы «Variant». Подобным образом, например, наш универсал ВАЗ-2104 продавался под разными названиями: Lada-1500 Break (Франция), Lada-Noba Combi (ФРГ), Lada-Riva Estate (Великобритания).

Хочу подчеркнуть, что вся эта информация собрана из многих источников, но не является истиной в последней инстанции. Я буду только рад узнать что-то новенькое про давно известные машины. Выскажу также согласие с г-ном Маковецким, что наши ремейки можно довести до ума, получив неплохие модели редчайших автомобилей.

Ещё одно пожелание редакции. Для «танкистов и авиаторов» – рай, даже вы рекламируете их торговлю по почте. В то же время ваш раздел новинок представляет собой картинную галерею – посмотреть можно, а где купить?

Не развить ли вам почтовую службу пошире двух-трех объявлений в номере (Автор письма, по всей видимости, не является подписчиком нашего журнала и поэтому не знает, что в журнале с 2001 г. существует приложение «Наш автомагазин», которое распространяется два раза в год с первым и четвертым номерами журнала только по подписке – Прим. ред.).

Пользуясь случаем, прошу помощи читателей в приобретении модели Ferrari 275GTB/4, возможен обмен на некоторые наши ремейки. Заранее благодарен.

Желаю всем вдохновения, средств и времени на любимое увлечение!

С уважением,  
Дудин Игорь Анатольевич,  
ул. Дыбчина, д. 2, кв. 23,  
г. Коряжма,  
Архангельская обл.,  
тел. (81850)-3-03-01

Автором помещённых в № 1/2002 г. (статья А. Колеватова) фотографий МАЗ-537 финской армии является Esa Muikku.

## БЛАНК ЗАКАЗА НА ЖУРНАЛЫ "ИГРУШКИ ДЛЯ БОЛЬШИХ"

**ИГРУШКИ  
ДЛЯ БОЛЬШИХ**

Стоймость одного номера журнала с пересылкой по России - 45 руб.

**АВТОТЮНИНГ**

**ПУТЕШЕСТВИЯ**

**РЕТРОМОБИЛИ**

**ИСТОРИЯ ТЕХНИКИ**

№ 4  
(VI/2001)

№ 5  
(VII/2001)

№ 6  
(IX/2001)

№ 7  
(X/2001)

№ 8  
(XI/2001)

№ 9  
(XII/2001)

№ 10  
(I/2002)

№ 11  
(II/2002)

№ 12  
(III/2002)

№ 13  
(IV/2002)

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



# ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



GAZ-69, конверсия (FVcars, Белгород)



MTO-AT на шасси Урал-4320 (конверсия)



БТР-80А, лесостепной камуфляж (RSM)



Blitz 1,75 (Vector-Models)



Урал-4420-30 + ОдАЗ-9370 (Элекон)



БТР-80А, ООН (RSM)



Ikarus-260 (Vector-Models)



Седельный тягач на базе ЗИЛ-133ГЯ (конверсия)



БТР-80А, пустынный камуфляж (RSM)



БТР-80, лесостепной камуфляж (RSM)



БТР-80А, северный камуфляж (RSM)



Mercedes-Benz O.302 11R (Vector-Models)



БТР-80, ООН (RSM)



БТР-80, пустынный камуфляж (RSM)



Т-72, металл (J-lab, Москва)



КамАЗ-5511 с ресивером и новыми подфарниками (Элекон)



БТР-80, северный камуфляж (RSM)



Т-90, металл (J-lab, Москва)

Замеченные опечатки:  
В № 1/2002 на с. 31 наименование моделей Губских следует читать Mercedes-Benz L2750 (вместо do 2750) и Laffly S15T (вместо Duffy S 15T)

**ЛОКОТРАНС**

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

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

# СТЕНД МАСТЕР

Журнал  
о масштабных моделях,  
макетах и диорамах.

Издаётся с 1996 года

Модельные новинки, обзорные сборки моделей, конверты, библиография, технологические секреты изготовления моделей, макетов и диорам, новости из модельных клубов, фотографии моделей читателей, конкурсы.



С №10 выходит приложение - журнал в журнале «МАСТЕРДРАЙВ» для энтузиастов радиоуправляемых моделей.

**СПРАШИВАЙТЕ В МАГАЗИНАХ ИЛИ ПРИОБРЕТАЙТЕ ПО ПОЧТЕ**

**Владивосток**  
Модельный клуб «Восток», мостовая В.К. Арсеньева  
ул. Петра Великого, д. 6

**Волгоград**  
ТД «Волгоград», ул. Бахарева, д. 18  
Дом книги, ул. Антона Валека, д. 19

**Курск**  
ТД «Мир-Авиа», 2 этаж, навесной №1  
ул. Фрунзе, д. 4

**Киев**  
Модельный клуб «Спектр»  
Специал. Форум «Солг», д. 8/1

**Москва**  
Дом модельной книги  
ул. Садовая-Спасская, д. 3  
«Юбилей-Центр»  
Политехнический музей, корпус №1,  
«Юбилей-Центр»  
Центральный музей Вооружения Сол.  
Ты. Сахаровский Аэродром, д. 1,  
«Стандарт-Модель»  
ул. 1905 года, д. 4  
«Юбилей-компания»  
Специализированная выставка, д. 7

**Новосибирск**  
Модельный клуб «Стандарт-Мастер»  
ул. Духовникова, д. 366  
Модельный клуб «Юбилей»  
ул. Попова-Давыдова, д. 122, комн. 111

**Ростов на Дону**  
Модельный клуб «Юбилей»  
ул. Большая Садовая, д. 97

**Санкт-Петербург**  
«Юбилей»  
Литейный проспект, д. 18  
«Юбилей»  
ул. Литейский проспект, д. 31

**Ташкент**  
«Юбилей-Центр»  
Ташкент, 6

**Тула**  
ТД «Тройка-Почта»  
ул. Кавказская, д. 24-6-3 этаж  
«Юбилей-Центр»  
«Юбилей»  
ул. Гагарина, д. 18

**Уфа**  
Модельный клуб «Юбилей»  
проспект Ленина, д. 82  
Модельный клуб «Юбилей»  
ул. Салаватская, д. 26

По вопросам распространения обращаться:

Редакция «Стандарт-Мастер» (г. Новосибирск)  
Тел. (3832) 43 45-64, (800) 311-68-44  
Факс (3832) 28-17-80  
Представитель в г. Москва  
«Юбилей-Центр»  
Тел./ф. (095) 397-73-78  
Представитель в г. Санкт-Петербург  
«Юбилей»  
Тел. (812) 272-21-15, факс (812) 327-33-97

**Для приобретения журнала по почте обращайтесь:**

**Московский клуб Стендового Моделизма**  
105264, г. Москва,  
ул. 9-я Парковая, д. 54, корпус 1, кв. 19  
Васильеву Александру Ивановичу

**Почтовая служба газеты "Моделизм"**  
125413, г. Москва, а/я 45  
Тел. (095) 453-02-28  
E-mail: erstov2000@mail.ru

**Почтовая служба Компании «Мастер»**  
630082, г. Новосибирск, а/я 3  
Тел. (3832) 26-04-23  
E-mail: master@tamiya.ru

**ПРОЦЕДУРА ОФОРМЛЕНИЯ ЗАКАЗА ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ:**

1. Заполните бланк заказа, приведенный на обороте, проставив требуемое количество экземпляров каждого журнала, и укажите общую сумму Вашего заказа.
  2. Полученную сумму перечислите почтовым переводом по адресу редакции: 630082, г.Новосибирск, а/я 3, Бобылеву Владимиру Михайловичу, или оплатите свой заказ через любое отделение Сбербанка РФ по следующим реквизитам: Р/сч. 30301810044000604403, К/сч. 30101810500000000641, БИК 045004641, ИНН 7707083893,540402001 в Сибирском Банке СБ РФ, Лицензия на осуществление банковских операций №5003/0327, Л/сч.сч. 4230181064403429588501, Бобылеву Владимиру Михайловичу.
  3. Полностью оформленный заказ и копия документа об оплате вложите в конверт и отправьте по адресу редакции, указанному в предыдущем пункте.
  4. Редакция осуществляет отправку журналов после получения заказа и его оплаты.
- Прим.: -переклеенные бланки заказа принимаются.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: 630082, г.Новосибирск, а/я 3, Стендмастер, телефон (3832) 26-04-23, факс 28-17-65  
E-MAIL: standmaster@hotmail.ru ; vovan@online.sibir.ru

## БЛАНК ЗАКАЗА

Фамилия, Имя, Отчество

Почтовый адрес

Номинальное значение журнала (дата выхода)	Цена (руб)	Кол-во экзempl.	Сумма (руб)	Номинальное значение журнала (дата выхода)	Цена (руб)	Кол-во экзempl.	Сумма (руб)
№ 15 (09.2000)	80			№ 20 (04.2002)	80		
№ 18 (07.2001)	80			№ 21 (07.2002)	80		
№ 19 (12.2001)	80			№ 22 (10.2002)	80		

Общая сумма заказа \_\_\_\_\_ рублей

Оплата произведена " \_\_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 200\_\_ года.

Контрагент № \_\_\_\_\_ Способ оплаты (нужно подчеркнуть): Сбербанк, Почтовый перевод

Примечание \_\_\_\_\_ Подпись заказчика \_\_\_\_\_

СОБИРАТЬ МОДЕЛИ можно и без нас,  
НО С НАМИ ИНТЕРЕСНЕЕ



# БРОНЕТЕХНИКА от «J-lab»

Вадим ДЯТЛЕНКО,

г. Москва

e-mail: diatlenco@yahoo.com

приятно смотреться, чтобы появилось желание взять её в руки и поставить на полочку. Откровенно могу сказать, что первые три ласточки (танки Т-72, Т-80 и Т-90) полностью удовлетворяют самым изысканным требованиям, даже несмотря на то, что никто никогда ранее не пытался воплотить в жизнь столь смелый проект. Почему смелый? Да по той простой причине, что гусеничные траки в таком масштабе представляют серьезную проблему. А коль скоро мы говорим о модели, обладающей всеми перечисленными выше достоинствами, то упоминание о резиновых гусеницах просто смешно. К тому же траки должны работать и иметь хорошие «ходовые качества», т.е. танк должен перемещаться на гусеницах без приложения каких-либо усилий. Для этого необходима высокоточная обработка почти двух сотен траков и свер-



лением в этом случае является применение метода гальванопластики (он хорошо знаком коллекционерам по херсонским моделям). Как следствие – очень точное повторение сложного рельефа (особенно сеток двигателя), небольшая масса, достаточно тонкий металл, приближающий модель к оригиналу и облегчающий непомерный при толстых силуминовых или оловянных стенках вес.

Далее перейдем к са-



мому «вкусному» – к тракам. Собранный гусеница настолько

Начнем с корпуса. Разумеется, идеальным

На всех фотографиях модель танка Т-90

Начиная рассказ о продукции недавно появившейся творческой лаборатории «J-lab», нужно сразу отметить, что достаточно редко в одном лице сочетается коллекционер, мастер, организатор производства, коммерческий директор и журналист. Однако на первом этапе работы всеми этими задачами приходится заниматься Вашему покорному слуге, что вообщем-то несколько тормозит выпуск моделей, но зато позволяет объективно и правильно оценить положение вещей на текущий момент.

Итак, компания «J-lab» специализируется на выпуске современной бронетанковой и другой военной техники в масштабе 1:43. Основная задача фирмы – поднять уровень моделирования на более высокую ступень и повысить культуру коллекционирования. Для этого нужно совсем немного: хорошая мастер-модель, правильно выбранная фактура материала, достойное качество сборки и соответствующая упаковка. Другими словами, модель должна



Гусеница танков







На всех фотографиях модель танка Т-72

Главный принцип – никакого пластика и эпоксидки. Только «правильный» дорогой материал.

Разумеется, важна и подача продукции – приятно,

когда модель стоит на дереве с лагунной табличкой, имеет сертификат качества, порядковый номер и клеймо мастера. Предполагается и соответствующая упаковка (например,

дний вариант – просто дух захватывает! В дальнейших планах нашей бронелaborатории выпуск в лучших традициях стильных и дорогих коллекционных моделей таких «хитов», как «Шилка», БТР-80, БТР-90.



Неокрашенная модель



придает узнаваемость Т-72, что поставив его на пыльную землю и глядя в глазок фотокамеры, можно легко вообразить, что в объективе – настоящий танк. А дело тут в том, что гусеничный трак у семьдесят второго имеет очень сложную конфигурацию, сымитировав которую, мы решим основную задачу. К этому добавим точёные баки, ствол (диораль) и ракетницы (латунь). Все остальные детали – оловянный сплав. К тому же окантовки фар спаяны вручную.



специальный кейс или стилизованный деревянный ящик). Однако главное – сама модель, и особенно важна в этом случае окраска. Обычно для 43-го масштаба характерен «лубочный» окрас – всё блестит и светится. Но для танка вполне возможен и качественный камуфляж, и имитация копоти на двигателе, и лёгкое ржавление, и грязь. Тут главное не переборщить, но можно и безукоризненно следовать традиции, применяя полуматовый цвет хаки. Плюс ко всему особый шарм придаст фи-



гурка танкиста – уби-ваем двух зайцев: и люк можно открыть так, чтобы не зияла дыра, и модель оживает. При желании на броню ещё можно посадить пару десантников... А уж как будет выглядеть пара-

