

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 3/2004 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



ЛАЗ-695 из первой промышленной партии с передними плоскими стёклами. Вильнюс.
Фото из архива Л. Сусливича

АВТОРАРИТЕТЫ ОТ RIO

ЛЬВОВСКИЕ АВТОБУСЫ. ЭПОХА 695-х

АВТОМОБИЛЬ ГАЗ-52

БОЛЬШИЕ ГОНКИ ВОКРУГ СВЕТА

ЮБИЛЕЙ КРАСНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ



Самоход Ф.С. Материкина (1905–1909). Модель изготовлена В. Нечевым



АВТОРАРИТЕТЫ ОТ RIO

Люциус СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс (Литва)



De Dion-Bouton «Victoria». 1894

Мир моделей масштаба 1:43 воистину огромен. Однако когда без эмоций начинаешь анализировать рынок моделей, замечешь – да, моделей в масштабе 1:43 производится очень много, начиная от моделей массовых легковых автомобилей и кончая болидами «Формулы 1», однако выбор моделей всё же ограничен. Весьма много похожих моделей, прототипами которых послужили одни и те же автомобили. Наилучший пример – тиражируемый десятком фирм Фольксваген Жук. Но есть и другие,

есть паровой *De Dion-Bouton «Victoria»* 1894 г., выигравший конкурс «безлошадных экипажей» по трассе Париж–Руан, однако формально лишённый лавров победителя из-за своей конструкции. Дело в том, что этот паровой экипаж был двухсекционным: к двухосному тягачу сзади крепился одноосный пассажирский прицеп с тентом. Цветастая, с блестящим металлическим паровым котлом модель очень интересна и не имеет аналогов.

Следующий «уникум» из коллекции RIO – это необычный рекордный электромобиль *Jamai Contente* («Всегда недовольный»), на котором Камилл Женатци, прозванный «рыбебородым дьяволом», впервые в истории промчался со скоростью порядка 100 км/час. Такая модель способна украсить любую коллекцию!

Две другие модели напоминают о событиях 1902 г. Первая – это копия сконструированного Генри Фордом гоночного монстра «999». Тогда большинство гоночных автомобилей были двухместными – с водителем ехал и механик. Однако Генри Форд, сконструировавший это 80-сильное чудовище без какого-либо кузова, заявил, что автомобиль не стоит больше одной человеческой жизни, и сел за его Т-образный руль сам. Позднее на нём он развил скорость в 147 км/час и одно время был рекордсменом мира.

Прототип другой модели не имеет такой славной биографии. Английский сорокасильный *General «Grand Prix»* (1902) развивал всего-то 113 км/час, однако он не мог не привлечь внимание фирмы RIO своей очень оригинальной формой – его кузов представляет собой остроконечную четырехгранную пирамиду, положенную набок. Видели ещё где-нибудь такое?

А вот следующие две модели представляют известные многим, интересующимся историей автопробегов, автомобили. Это *Itala* 1907 г., на которой граф Сципионе Боргезе победил в пробеге Пекин–Париж, и *Thomas Flyer*, победитель «кругосветки» Нью-Йорк–Париж (1908 г.). Несколько удручает то, что обе модели практически «голые», т.е. на них отсутствует весь тот багаж, который гонщики везли с собой в дальний прогреб. Но этот недостаток вполне может восполнить сам коллекционер – натурные фото этих автомобилей найти не составляет труда.

Есть среди моделей RIO построенный по заказу графа Рикотти на шасси Alfa первый автомобиль, имевший, действительно, обтекаемый каплеобразный кузов. Кстати, эта модель предлагается в двух вариантах исполнения – закрытом (1914) и ещё более интересном открытом (1915, torpedo).

С моделью *Alfa Ricotti* вполне переключается еще одна «аэродинамическая» модель. Это копия автомобиля *Leyat* 1923 г. Она неповторима тем, что имеет спереди огромный пропеллер! Примечательно, что этот автомобиль – дело ума и рук авиационного конструктора француза Марселя Лейата, попытавшегося применить свой опыт самолётостроения: кузов автомобиля с двигателем воздушного охлаждения впереди копирует фюзеляж самолёта, как и шасси, в котором поворотными были задние колёса, причём поворачивались они идущими от штурвала тросами.

Как и все другие модели RIO, эти «уникумы» изготовлены из металла с применением пластмассовых деталей. Качество изготовления высокое, они вполне соответствуют масштабу и весьма близки к прототипам, однако как продукт массового производства имеют детализацию не самого высокого



Leyat. 1923



General «Grand Prix». 1902



Jenatzy. 1899



Itala. 1907



Alfa Ricotti. 1914



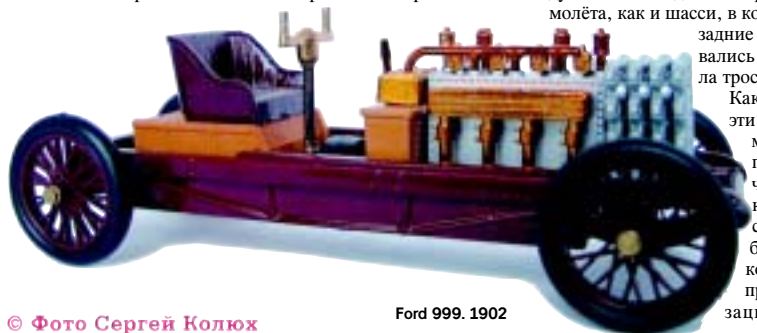
Alfa Ricotti. 1915



Leyat. 1923

особенно среди новых автомобилей, прототипов, копии которых в масштабе 1:43 могут выпускать одновременно несколько фирм. А вот те, кого интересует «пионерский» период автостроения, зачастую выходят из модельных магазинов с пустыми руками. Моделей автомобилей конца XIX – начала XX вв. выпускается мало, причём выбор опять же ограничен несколькими наиболее известными прототипами. Но есть и радующее моделлистов исключение – продукция фирмы RIO из итальянского города Церноббио. Автомобили в масштабе 1:43 фирма производит с 1962 г. и в своей производственной программе, охватывающей более 200 моделей, имеет множество копий старинных и классических автомобилей. Между ними и уменьшенные в 43 раза самые настоящие автораритеты.

Старейшим в этой галереи автовeterанов явля-



Ford 999. 1902



Thomas Flyer. 1908

© Фото Сергей Колух

© Фото Сергей Колух

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 3/2004 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор

А. Шкаев, e-mail: shkaev@crosna.net

Зам. гл. редактора

Н. Макогонова

Редакционный совет:

А. Говоруха (Николаев)

О. Курихин (Москва)

Е. Прочко (Москва)

Л. Суславичюс (Вильнюс)

Коллективный консультант:

Политехнический музей

Л. Кожина

Набор и верстка

Л. Полегаева

Фото

Ю. Мильман

Издатель

ООО «Благовест-В»

Генеральный директор

М. Гамаюнов

Адрес для переписки:

129347, Москва,

ул. Проходчиков, 4, оф. 131

Шкаеву Александру Вадимовичу

Тел. (095) 188-19-83

http://www.RussianScaleModels.com

Журнал зарегистрирован в Государственном
Комитете РФ по печати

Свидетельство ПИ № 77-1671 от 15.02.2000 г.
Редакция не несет ответственности за содер-
жание рекламных материалов.

Мнение редакции не всегда совпадает с мнени-
ем авторов статей.

Данное издание не может быть воспроизведе-
но полностью или частично без письменного раз-
решения издателя. При цитировании ссылка
обязательна.

© Автомобильный моделизм, 3(33)

Editorial office:

Moscow, 107120, Russia

Prokhodchikov Str., 4, of. 131

Phone: (095) 188-19-83

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

© Model Cars. Russia, 2004

СОДЕРЖАНИЕ

Автораритеты от RIO, 2-я стр. обл.

Л. Суславичюс

«Дитя компромисса». Автомобиль ГАЗ-52 и
его модификации, 2

А. Колеватов

Львовские автобусы. Эпоха 695-х, 8

А. Иоффе

Лебединая песня Винченцо Лянча, 13

Л. Суславичюс

Большие гонки вокруг света, 14

Д. Лисин

Юбилей красных автомобилей, 18

А. Говоруха

С возвращением, 21

Автомобили 1965 года, 23

А. Бармасов

Фото наших читателей, 26

Книга от Люциноса, 27

Справочная информация, 28

Наша почта, 30

Отечественные новинки, 31

Зарубежные новинки, 32

Каталог моделей ЛОМО-АВМ, 3-я стр. обл.

Дорогие друзья и коллеги!

Убедительно просим вас ускорить оформление подписки. Журнал уже готов, но необходимой суммы на типографию ещё нет. Мы очень надеемся на вас.

На журнал можно подписаться только через редакцию. Стоимость подписки остаётся прежней – 300 руб. за полугодие с доставкой по России заказной бандеролью, что, к нашему глубокому сожалению, для некоторых подписчиков будет связано с незначительным увеличением её стоимости.

Количество экземпляров, направляемых в розницу, будет уменьшено.

Вы нужны нам, а если мы нужны вам, – сделайте свой выбор. Без вашей поддержки журнал перестанет существовать.

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

ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

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

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

Реквизиты для почтового перевода:

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

Номера журнала за 2000–2002 гг. можно приобрести в редакции или заказать по почте (стоимость одного номера за 2000–2001 гг. – **70 руб.**, за 2002 г. – **90 руб.**, за 2003–2004 гг. – **100 руб.** с пересылкой по России). После перевода денег необходимо отправить открытку с указанием нужных номеров, их количества и свой почтовый адрес.

В розницу старые и новые номера журнала можно приобрести:

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

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

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

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

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

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

«ДИТЯ КОМПРОМИССА»

Автомобиль ГАЗ-52 и его модификации

Андрей КОЛЕВАТОВ
г. Орлов (Кировская обл.)



Опытный ГАЗ-52. 1956

Взявшись за написание статьи об автомобилях семейства ГАЗ-52 меня побудило весьма интересное и даже в какой-то мере загадочное обстоятельство. Дело в том, что грузовики ГАЗ-52 (хотя справедливости ради заметим, что машины с таким индексом в чистом виде никогда серийно не выпускались, но об этом чуть позже) ещё совсем недавно, лет 10–15 назад, составляли значительную часть в структуре советского, а затем и российского парка грузовых автомобилей. Эти машины с неброской, примелькавшейся внешностью эксплуатировались любым грузовым автопредприятием большого го-

рода и на селе, являясь неким атрибутом любого колхоза или совхоза, принимали непосредственное участие в производственном процессе каждого хлебокомбината, торговой базы, молочного завода, предприятий бытового обслуживания и ещё десятков других самых разных организаций, одно перечисление которых займёт немало места. На опыте эксплуатации ГАЗ-52 выросло не одно поколение наших автомобилистов и я уверен, что большинство из них до сих пор хорошо помнят каждый болтик этого по-своему удивительного грузовика и смогут по одному звуку работы двигателя безошибоч-



Опытное шасси ГАЗ-52А

Испытания опытного ГАЗ-52



но определить присутствие «старичка» ГАЗ-52, которого ещё, казалось бы, совсем недавно ругали последними словами и награждали обидными кличками, среди которых, поверьте, «изжога» и «керосинка» были не самыми худшими. На фоне такой всенародной любви и известности выглядит не менее странным тот факт, что не только большинство юных моделлистов и любителей автостарины, но и люди, умудрённые жизненным опытом, не могут отличить ГАЗ-52 от ГАЗ-53, а уж тем более определить его модификацию. Таким незнанием грешат многие современные автомобильные издания и, что самое обидное, иногда не является исключением и наш, всеми любимый журнал. Заинтересовавшись этим вопросом, я постарался выяснить, откуда пошла такая путаница с идентификацией известного грузовика. Конечно, определённую лепту в этот процесс вносит сам «живой материал», то есть грузовики, до сих пор находящиеся в эксплуатации. Учитывая крайнюю степень изношенности отечественного автомобильного парка, особенно в сельской глубинке, многие ГАЗ-52 уже давно не имеют того оригинального внешнего вида, с каким они покинули заводской конвейер. Как правило, многие узлы и агрегаты заменены на детали от других машин, неоднократно менялись кузова, изношен не один комплект шин, а под толстым слоем краски уже не различить родной цвет. Поэтому уже сегодня отыскать полностью исправный ГАЗ-52 в состоянии, близком к оригиналу, задача не из лёгких, а через несколько лет машины и вовсе исчезнут с наших дорог и улиц. Таким образом, для человека, не обладающего большим практическим опытом, основным источником информации являются научно-популярная литература и специализированные автомобильные издания. Однако и здесь вы вряд ли найдете ответы на все вопросы. В качестве примера хочу привести такой характерный факт. Одно из самых авторитетных изданий – «Краткий автомобильный справочник» издания НИИАТ на протяжении многих выпусков со всеми исправлениями и дополнениями упорно публиковал фотографию грузового автомобиля ГАЗ-53Ф с подписочной подписью ГАЗ-52-03. Комментарии, как мне кажется, излишни и не имеет смысла перечислять все ляпы, допущенные в профессиональных изданиях по отношению к скромному работяге ГАЗ-52. Буду рад, если материалы данной статьи помогут кому-то хоть немного разобраться с хитросплетениями судьбы этого, по-своему интересного автомобиля.

Почти полвека назад на Горьковском автомобильном заводе разворачивались большие опытно-конструкторские работы по созданию нескольких широкоунифицированных между собой семейств новых грузовиков: полноприводных – однотонного ГАЗ-62 и двухтонного ГАЗ-66, а также коммерческих – полутонного ГАЗ-56 и 2,5-тонного ГАЗ-52. Поскольку последний был призван заменить популярный ГАЗ-51А, к его конструкции предъявлялись повышенные требования, способные сделать новый грузовик на порядок надёжнее, совершеннее и производительнее своего предшественника. При сохранении принципиальной компонов-

ки, колёсной базы в 3300 мм и грузоподъёмности в 2,5 т предполагалось осовременить внешний вид автомобиля с помощью новой комфортабельной кабины и оперения, а также оснастить машину новым более мощным и экономичным мотором, современной коробкой передач, усиленной рамой и подвеской, новым задним мостом. Изюминкой конструкции являлся двигатель ГАЗ-51Ф с форкамерно-факельным зажиганием. Начавшиеся ещё в 1937 г. в Институте химической физики АН СССР и Центральном институте авиационного моторостроения работы по изучению и практическому применению эффективного сгорания топлива в двигателях внутреннего сгорания с внешним смесеобразованием при обеднённой горючей смеси в форкамере получили дальнейшее развитие на Горьковском автозаводе. На базе хорошо отработанной «шестёрки» ГАЗ-51 построили верхнеклапанный двигатель с новой головкой блока цилиндров, оснащённой помимо камеры сгорания дополнительной форкамерой на каждом цилиндре. В систему газораспределения был включён клапан форкамеры, через который впрыскивалась запальная доза топлива, воспламенявшаяся от обычной свечи зажигания. Далее горящий факел воспламенял относительно бедную смесь в основной камере сгорания. Данный процесс позволял на 15–20% сократить расход топлива, повысить мощность двигателя и его крутящий момент, а также снизить требования к антидетонационным свойствам топлива. Опытные образцы двигателя применялись на автомобилях ГАЗ-51Ф и проходили испытания в условиях реальной эксплуатации. Именно здесь выяснилось, что на деле никакой экономии нет. Мотор очень плохо запускался и до выхода на оптимальный режим имел неустойчивую работу. Наблюдалось много случаев отказа. Весьма требовательным к регулировке оказался и сложный карбюратор К-104, который и на заводе могли с немалым тру-

данные: Габаритные размеры: 5725x2280x2155 мм, база – 3300 мм, колея передних колёс – 1590 мм, задних – 1650 мм. Шины бескамерные 7,5–20I. Вес автомобиля 2650 кг, максимальная скорость – 75 км/ч, контрольный расход топлива – 24 л на 100 км пути. Двигатель карбюраторный рабочий объёмом 3,48 л с форкамерно-факельным зажиганием и степенью сжатия 7,0. Максимальная мощность 85 л.с. при 3000 об/мин, наибольший крутящий момент – 22,5 кг·м при 1700 об/мин.

В связи с применением V-образного восьмицилиндрового двигателя автомобиль получил индекс ГАЗ-52А, однако с учетом большого количества внесенных изменений и совершенно другими основными показателями машина получила марку ГАЗ-53 и перешла в другой класс грузоподъёмности. Новый вариант ГАЗ-52 сохранил основные размеры и весовые параметры своего предшественника, а вместо сложного и капризного мотора получил несколько доработанный двигатель ГАЗ-51 максимальной мощностью 75 л.с. и крутящим моментом 21 кг·м. Скорость уменьшилась до

70 км/ч, а расход топлива (его контрольный показатель) снизился до 20 л на 100 км. Автомобиль оснастили ведущим мостом ГАЗ-51А и рессорной подвеской, как у ГАЗ-53. Параллельно прорабатывался и длиннобазный вариант, который снова получил индекс ГАЗ-52А (неоднократное повторение индексов у совершенно разных моделей – фамильная черта ГАЗа). Машина предлагалась в виде шасси грузоподъёмностью 3 т для установки различных специализированных кузовов и имела колёсную базу 3700 мм (как у ГАЗ-53). Остальные параметры соответствовали бортовому автомобилю ГАЗ-52, за исключением снаряжённой массы – 2300 кг и габаритной длины – 6150 мм, ширины – 1965 мм без учета монтируемого кузова. Выпуск автомобилей ГАЗ-52 предполагалось начать в 1961 г., но с освоением переходной модели ГАЗ-53Ф, а затем и постановкой на производство базового автомо-

биля ГАЗ-53, сроки выпуска семейства «пятьдесят вторых» отложили на неопределенное время. По сути, при сохранении полномасштабного производства ГАЗ-51А и освоении 3,5-тонного ГАЗ-53Ф с шестицилиндровым двигателем, а также ГАЗ-53А грузоподъёмностью 4 т автомобиль ГАЗ-52 оказался не так уж и нужен. Однако «вмешались» экономические факторы, и идея ГАЗ-52 получила очередной импульс.

Поскольку Заволжский моторный завод на первоначальном этапе не смог обеспечить всю

гамму автомобилей ГАЗ-53А новыми восьмицилиндровыми моторами, а появившийся опыт эксплуатации ГАЗ-53Ф выявил его слабые стороны, прежде всего явно завышенную грузоподъёмность, и, как следствие, невысокие тягово-динамические характеристики и недостаточный ресурс основных агрегатов, решено было прекратить его производство, а освободившуюся нишу предоставить машинам семейства ГАЗ-52. В 1966 г. начался выпуск двух первых серийных моделей – ГАЗ-52-03 с бортовой платформой и шасси ГАЗ-52-01. По своей конструкции автомобили были широко унифицированы с машинами других семейств действующего производства и представляли собой некий компромисс между ГАЗ-51А и ГАЗ-53А. Кабина, оперение, элементы кузова и рамы, подвеска, коробка передач, узлы электрооборудования, рулевое управление, амортизаторы применялись от автомобиля ГАЗ-53А. В то же время двигатель и обслуживающие его систе-



ГАЗ-52-03. 1966



Шасси ГАЗ-52-01. 1966



ГАЗ-52-04. 1975

дом отрегулировать всего лишь несколько специалистов. Несмотря на многочисленные отрицательные отзывы, планировалось довести его конструкцию и надёжность до необходимых параметров, при этом сам двигатель готовили к установке его в автомобили ГАЗ-52 и ГАЗ-62. На ГАЗе был построен цех факельных двигателей. Учитывая приоритетное освоение военной техники в 1969 г., началось мелкосерийное производство вездехода ГАЗ-62. Очень скоро новый грузовик сняли с производства, как и форкамерный двигатель, к великой радости технического отдела моторного корпуса № 2 и столкнувшихся с его эксплуатацией потребителей. Не был окончательно освоен и задний мост ГАЗ-52 с кулачковым дифференциалом. Таким образом, классический ГАЗ-52 умер, не успев родиться. Для сравнения приведём его основные

параметры: Габаритные размеры: 5725x2280x2155 мм, база – 3300 мм, колея передних колёс – 1590 мм, задних – 1650 мм. Шины бескамерные 7,5–20I. Вес автомобиля 2650 кг, максимальная скорость – 75 км/ч, контрольный расход топлива – 24 л на 100 км пути. Двигатель карбюраторный рабочий объёмом 3,48 л с форкамерно-факельным зажиганием и степенью сжатия 7,0. Максимальная мощность 85 л.с. при 3000 об/мин, наибольший крутящий момент – 22,5 кг·м при 1700 об/мин.



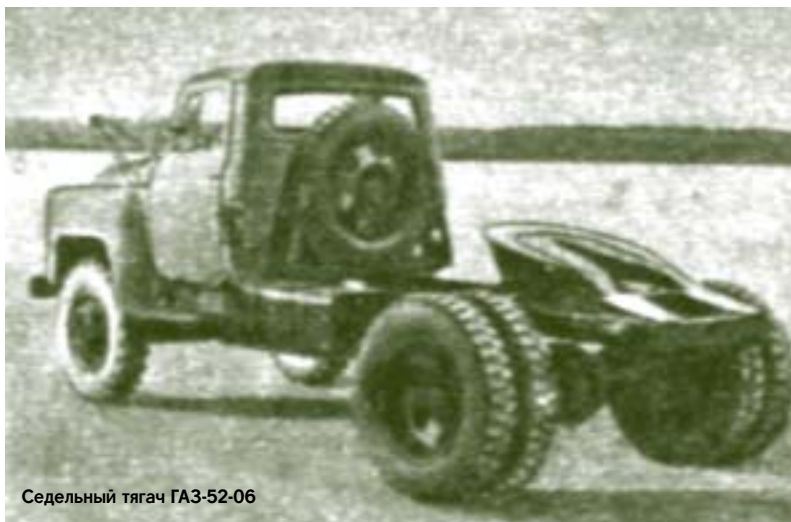
ГАЗ-52-04. 1975

мы, а также задний мост и колёса были унифицированы с соответствующими агрегатами устаревшего ГАЗ-51А. Грузоподъёмность автомобилей составляла 2,5 т, снаряжённая масса ГАЗ-52-01 – 2300 кг, ГАЗ-52-03 – 2815 кг, колёсная база – 3700 мм (как у ГАЗ-53А). Двигатель отличался от ГАЗ-51А применением двухкамерного карбюратора К-84М и изменённого впускного коллектора, вентиляцией картера открытого типа, топливным насосом Б-9Г повышенной производительности и изменённым воздушным фильтром.

В результате несколько увеличилась мощность и крутящий момент, однако в сравнении с ГАЗ-53Ф головку блока цилиндров оставили от ГАЗ-51А (со степенью сжатия 6,2), что в свою очередь положительно сказалось на долговечности двигателя. Все перечисленные изменения касаются внутренней части автомобиля. Чем же отличался ГАЗ-52-03 от старшего брата ГАЗ-53А по внешнему виду. Во-первых, иным был задний мост конструкции ГАЗ-51А, такой же

шины), а шины 8,25–20 ГАЗ-53А и ГАЗ-53Ф диаметром 985±8 мм и шириной профиля 238–248 мм с более массивным диском, колёса с тремя отверстиями выглядели более солидно в сравнении с колёсами ГАЗ-52-03 имеющими шесть отверстий. Соответственно,

уменьшился дорожный просвет, геометрические углы въезда и съезда, габаритная высота автомобиля ГАЗ-52-03. Глушитель и выхлопная труба крепились к правому лонжерону рамы, как у ГАЗ-53Ф. Кабина, капот, крылья и облицовка полностью соответствовали ГАЗ-53А за исключением часов (на ГАЗ-52 они не устанавливались), педали включения стартера, щитка приборов со спидометром, указателя топлива в баке и термометра воды, как у ранних ГАЗ-53А. Объективности ради, следует заметить, что облицовка ГАЗ-52-03 с нижним расположением фар, хотя и не отличалась от ГАЗ-53А внешне, но не являлась



Седельный тягач ГАЗ-52-06

взаимозаменяемой по причине разного расположения элементов крепления радиатора. Облицовка старого типа, как у ГАЗ-53Ф, присутствовала у опытных ГАЗ-52. Те же внешние отличия были присущи и шасси ГАЗ-52-01.

Начиная с 1960-х гг. конструкторы КЭО ГАЗ стали применять для обозначения новых моделей цифровые индексы, отказавшись от букв, как бы предполагая создание большого количества всевозможных модификаций базовых машин. В результате все серийные грузовики ГАЗ-52 обязательно дополнялись цифровыми индексами модификаций. И ещё одна интересная деталь, связанная с началом производства ГАЗ-52-03 и ГАЗ-52-01. Их выпуск особо не афишировался заводом, даже ведущие автомобильные издания того времени обошли этот факт скромным молчанием. Нет каких-либо упоминаний о начале выпуска ГАЗ-52 и во многих изданиях по истории Горьковского автозавода. Руководство ГАЗа считало производство грузовиков се-



Газобаллонный ГАЗ-52-07

формы, как у ГАЗ-53Ф. Во-вторых, чтобы ограничить вместимость кузова, его задний и боковые борта уменьшили по высоте с 680 до 543 мм (на одну доску – у ГАЗ-53А, на пять досок – у ГАЗ-53Ф, на четыре – у ГАЗ-52-03), сохранив при этом высоту переднего борта в 680 мм. На боковых бортах имелась крупная надпись – «2,5 т». Вместо колёс размером 8,25–20 применили колёса меньшей грузоподъёмности размером 7,50–20 от ГАЗ-51А. Учитывая, что шины 7,50–20 имели наружный диаметр 932 мм и ширину профиля 215–220 мм (в зависимости от модели



ГОСНИТИ КМ3-3901 на шасси ГАЗ-52-01 (Козельск)



КМ3-39011 на шасси ГАЗ-52-01 (Козельск)

мейства ГАЗ-52 временным явлением и не придавало этому событию особого значения, поэтому на сей раз обошлось без победных реляций. Автомобиле с бортовой платформой отводилось узкоспециальное место в системе отечественного автотранспорта. По тяговым возможностям и грузоподъёмности он находился на одном уровне с ГАЗ-51А, и в то же время большая по размерам грузовая платформа предполагала перевозку легковесных грузов с малым удельным весом, что в условиях реальной эксплуатации не всегда было осуществимо. Как правило, ГАЗ-52-03 использовались с перегрузом, имели невысокий ресурс и уступали ГАЗ-53А по многим параметрам. В результате ограниченной области применения и отсутствия за-

казов потребителей производство бортового ГАЗ-52-03 свернули в 1973 г., о чём снова скромно умолчали. Не в этом ли кроется информационный голод, связанный с историей ГАЗ-52? Несколько удачнее оказалась судьба шасси ГАЗ-52-01. Конечно, нельзя сказать, что потребители с восторгом встретили его появление. Шасси считалось каким-то ущербным вариантом ГАЗ-53А, его упрощённой модификацией «для бедных», дни которых сочтены, и его производство вот-вот должно прекратиться. Специализированные заводы не очень охотно брали эти машины для своих новых изделий. Казалось бы, автомобиль шасси должен иметь огромный спрос в качестве монтажной базы и, как следствие, большое количество различных вариантов надстроек, но даже в условиях плановой социалистической экономики, когда существовали строгие фонды на все виды продукции, выпуск специальной техники на шасси ГАЗ-52-01 был не так уж велик и по ассортименту значительно уступал таким машинам, как ГАЗ-53А и ЗиЛ-130. Основную гамму изделий производил сосед ГАЗа – Горьковский завод специализированных автомобилей. Здесь выпускали автомобили-фургоны для перевозки промышленных и производственных товаров, хлебобулочных изделий, мебели, скоропортящихся продуктов, почты, передвижные почтовые отделения. Несколько вариантов кузовов-фургонов производил Каспийский машиностроительный завод. Любопытно, что многие модели кузовов-фургонов устанавливались как на шасси ГАЗ-52-01, так и на ГАЗ-53А, имели одинаковые размеры и конструкцию, но отличались грузоподъёмностью. Автомобили-топливозаправщики выпускал Одесский завод автомобильных заправочных агрегатов «Автоагрегат» и Арзамасский завод коммунального машиностроения. Автоцистерны для перевозки молока на шасси ГАЗ-52-01 строил Далматовский завод «Молмашстрой» и Вологодский машиностроительный завод «Мясомолмаш». Козельский механический завод и Ивано-Франковский ремонтно-механический завод монтировали на шасси ГАЗ-52-01 агрегаты технического обслуживания и ремонтные мастерские.

С годами совершенствовался и сам автомобиль. В 1973 г. появились на крыльях боковые повторители указателей поворота, а год спустя двигатель шасси стали комплектовать генератором переменного тока Г-250, на щитке приборов, окрашенном в тёмно-серый цвет, появились амперметр и указатель давления масла в двигателе. Часть автомобилей начали оснащать задним мостом от ГАЗ-53А. На этот период приходится очередная попытка проведения коренной модернизации автомобиля ГАЗ-52. Конструкторским бюро двигателей КЭО ГАЗ были проведены обширные работы по новому семейству V-образных шестицилиндровых двигателей, один из которых предполагалось установить на ГАЗ-52 и тем самым добиться приемлемых тягово-динамических показателей, увеличить ресурс работы автомобиля до первого капитального ремонта и довести грузоподъёмность машин до 3 т, как того требовал перспективный типаж развития автомобильного транспорта СССР. Однако руководство Автопрома посчитало нецелесообразным организацию производства глубоко модернизированного варианта ГАЗ-52, а порекомендовало увеличить объёмы выпуска пользующегося спросом внутри страны и поставлявшегося в больших количествах на экспорт хорошо освоенного ГАЗ-53А, выделив для

этого необходимые финансовые ресурсы.

В связи с окончанием выпуска грузовика ГАЗ-51А на Горьковском автозаводе была подготовлена машина для его замены – ГАЗ-52-04. Правда, эпитет «новый» в данном случае вряд ли был уместен, гораздо логичнее было бы сказать – «слепили из того, что было». Шасси ГАЗ-51А с рамой и подвеской, а также грузовую платформу оставили почти без изменений. Кабину, оперение, передний мост, рулевое управление, задний мост с гипоидной главной передачей заимствовали у ГАЗ-53А. Силовой агрегат несколько модернизировали и применили генератор переменного тока Г-250-Д1, полнопоточный масляный фильтр со сменным фильтрующим элементом «Реготмас 441-1», головку цилиндров со степенью сжатия 6,7, двухкамерный карбюратор К-126И. Максимальная мощность мотора ГАЗ-52-04 составляла 75 л.с. при 2800 об/мин, наибольший крутящий момент 21 кгм при 1400–1600 об/мин. Ресурс – 100 тыс. км. В то же время сохранили старую коробку передач без синхронизаторов типа ГАЗ-51А и колёса с шинами 7,50-20 (220-508) и дисками с шестью отверстиями. Для увеличения эффективности тормозной системы установили гидровакуумный усилитель тормозов от ГАЗ-53А. С января 1975 г. ГАЗ-52-04 начали сходить с заводского конвейера. Автомобиль выделялся в потоке машин и привлекал к себе внимание непропорционально маленьким размером кузова на фоне большой кабины и оперения. Эксплуатационников не обрадовали древняя подвеска «на пальцах» с дополнительными 12 точками смазки и недолговечная коробка передач, постоянно воющая, с со-

формой оснащалась дугами и тентом с окнами, а в задней части кузова был глухой задний борт с открывающейся дверью и откидной лесенкой. По своей конструкции грузопассажирская платформочка фиксатора задней передачи на рычаге переключения скоростей. Машину метко окрестили «газовый гибрид».

Параллельно с началом выпуска ГАЗ-52-04 провели текущую модернизацию шасси ГАЗ-52-01. По многим параметрам унифицировали их двигатели и оснасти-

ли тормозную систему ГАЗ-52-01 гидровакуумным усилителем. Теперь шасси ГАЗ-52-01 выгодно отличалось от короткобазного грузовика наличием рессорной подвески и коробки передач, унифицированных с ГАЗ-53А.

Вскоре и ГАЗ-52-04 обзавелся целым семей-

ством различных модификаций. ГАЗ-52-05 – грузопассажирский вариант, в отличие от ГАЗ-52-04 оборудованный деревянной платформой с надставными решетчатыми бортами и откидными скамейками вдоль боковых бортов. Плат-



ГОСНИТИ МПР-9924 на шасси ГАЗ-52-01



ГЗСА-893А на шасси ГАЗ-52-01



АТЗ-2,4-52 на шасси ГАЗ-52-01 (одесский завод «Автоагрегат»)



АЦП-2,1 на шасси ГАЗ-52-01

форма соответствовала применяемой на ГАЗ-51Р. Помимо автомобилей с платформой выпускалось шасси ГАЗ-52-04. Эти машины отправляли на специализированные предприятия для комплектации автоопливозаправщиков, кузовов-фургонов, передвижных ремонтных мастерских, походных лабораторий, автоцистерн и т.д. Несколько подробнее стоит рассмотреть шасси ГАЗ-52-02, которое предназначалось для автомобилей-самосвалов и отличалось от базового грузовика укороченной на 292 мм рамой, отсутствием задней поперечины рамы и буксирным прибором, запасным колесом, перенесенным на откидной кронштейн левого лонжерона рамы. На шасси ГАЗ-52-02 на Саранском заводе автосамосвалов конструкторами Г.М. Гориним, Е.Ф. Мартыновым, Д.И. Сатункиным, Ю.Н. Зайчиковым под руководством главного конструктора М.А. Корнилова были разработаны два варианта самосвалов – сельскохозяйственный САЗ-3503, грузоподъемностью 2,4 т и цельнометаллической платформой, объемом 3,2 куб. м с задней разгрузкой и откидным задним бортом, и строительный САЗ-3504, грузоподъемностью 2,25 т и несколько меньшей по объему платформой с полезным объемом 2 куб. м. Запасное колесо у САЗ-3504 крепилось вертикально за кабиной. Характерной отличительной чертой саранских самосвалов на базе ГАЗ-52-02 был подъемный механизм платформы с гидравлическим цилиндром поршневого типа и шарнирно-рычажным подъемным устройством, своим происхождением обязанный самосвалу ГАЗ-93. Машины выпускались серийно с 1975 по 1983 гг. с приоритетным объемом производства сельскохозяйственного САЗ-3503.

В конце 1976 г. на ГАЗе освоили выпуск газобаллонных модификаций ГАЗ-52-07 и ГАЗ-52-09. Автомобили оснащались оборудованием, предназначенным для работы на сжиженном газе. По внешнему виду они отличались от аналогичных им ГАЗ-52-04 и ГАЗ-52-05 наличием газового баллона красного цвета емкостью 142 л, размещенного слева под платформой. ГАЗ-52-07 имел бортовую платформу, ГАЗ-52-09 – грузопассажирскую с тентом. Газобаллонную модификацию ГАЗ-52-08 получило и длиннобазное шасси ГАЗ-52-01. На левом лонжероне рамы слева за кабиной также разместили газовый баллон для сжиженного газа и оснастили двигатель газовой аппаратурой. В 1978 г. поставили на производство ещё одну модификацию ГАЗ-52-04. На сей раз это был седельный тягач ГАЗ-52-06 с колёсной базой 3300 мм. От базовой модели он отличался отсутствием заднего буксирного прибора и укороченной в задней части рамой. Вместо бортовой платформы устанавливалось седельно-сцепное устройство ГАЗ-51П с двумя степенями свободы. Система питания комплектовалась дополнительным топливным баком от ГАЗ-66 ёмкостью 105 л. Запасное колесо крепилось позади кабины в вертикальном держателе. Седельный тягач мог буксировать полуприцеп полной массой 6 т. Выпуск этих машин был невелик, и изготавливались они в основном по заказу Министерства путей сообщения для замены аналогичных по назначению седельных тягачей ГАЗ-51П, производство которых прекратилось в 1975 г. Автомобили использовались для перевозки железнодорожных контейнеров на товарных станциях в сцепе с низкорамным полуприцепом-контейнеровозом ЦКТБ-А402 производства Бесланского завода Росавтоспецоборудование. Несколько позже, в 1984 г., появились автомобили ГАЗ-52-27 и ГАЗ-52-28, предназначенные для работы на сжатом природном газе. ГАЗ-52-27 представлял собой модификацию бортового грузовика ГАЗ-52-04, оснащённого 4-мя газовыми баллонами ёмкостью 50 л каждый, которые крепились поперёк рамы под полом платформы, и специальным газовым оборудованием двигателя. Ввиду увеличившейся собственной массы до 2855 кг грузоподъемность ограничили 2,4 т. Запасное колесо разместили под рамой в задней части автомобиля. Длиннобазное шасси ГАЗ-52-28, созданное на основе ГАЗ-52-01, отличалось от последнего наличием 7-и газовых баллонов ёмкостью 50 л каждый, 4 из которых располагались поперёк рамы позади кабины, а три вдоль рамы в задней её части. Запаска крепилась под рамой сзади. Двигатель имел такое же газовое оборудование, что и ГАЗ-52-27. Шасси ГАЗ-52-28 широко применялось для установки кузовов-фургонов. На базе ГАЗ-52-04 были разработаны даже две модификации для экспортных поставок: ГАЗ-52-74, предназначенный для стран с умеренным климатом, и ГАЗ-52-54

в тропическом исполнении.

Модернизация автомобилей семейства ГАЗ-52 проводилась параллельно с совершенствованием конструкции других семейств грузовиков Горьковского автозавода. К 1977 г. двухкамерный карбюратор К-126И полностью вытеснил в производственной программе шестицилиндровых двигателей моторы с однокамерным карбюратором К-22Г от автомобиля ГАЗ-51А. В 1978 г. на крыше кабины внедрили штампованные рёбра жесткости и дополнили цветовую гамму машин голубой окраской. Прежде грузовики ГАЗ-52, так же как и ГАЗ-53А, красили в светло-жёлтый песочный и защитный армейский цвета. В 1960-х – начале 1970-х гг. использовались также цвета «кофе с молоком» и «морская волна». В 1984 г. машины получили новую облицовку радиатора и несколько изменённый передний бампер без верхней подножки-накладки. Интересно, что в отличие от ГАЗ-53-12, у которых новая облицовка выделялась светло-серой окраской, автомобили семейства ГАЗ-52 имели облицовку одного цвета с кабиной и оперением. В 1986 г. внедрили в производство двигатели, имеющие новую головку блока цилиндров. В результате степень сжатия повысилась до 7,2, а основным бензином теперь являлся А-76. Изменениям подверглась и система электрооборудования – модернизировали генератор, реле-регулятор, катушку и распределитель зажигания, стартер. Исчезла маленькая круглая педалька – «пятак» включения стартера, а двигатель стал запускаться поворотом ключа в замке зажигания. Автомобили последних выпусков получили новые зеркала заднего вида в черном пластмассовом корпусе, а вот новых передних и задних фонарей они так и не дождалась. Кстати, модернизация семейства



САЗ-3504 на шасси ГАЗ-52-02



САЗ-3503 на шасси ГАЗ-52-02



Прицеп-маслозаправщик ГОСНИТИ МЗ-3905



Маслозаправщик ГОСНИТИ МЗ-3904 на шасси ГАЗ-52

ГАЗ-52 велась и по пути упрощения конструкции. Так, в 1983 г. задние мосты с гипоидной главной передачей заменили на задние мосты типа ГАЗ-51А с разъемным картером. Такой шаг назад объяснялся экономическим расчётом ввиду того, что старые мосты были дешевле в производстве, менее металлоёмки, а их малый ресурс вполне соответствовал автомобилю в целом. Ведь задние мосты ГАЗ-53А до сих пор славятся своей долговечностью и широко применяются на современных грузовиках Горьковского автозавода без существенных изменений. О качестве и надёжности ГАЗ-52 необходимо сказать особо. Если автомобили других моделей из года в год увеличивали свои гарантированные пробеги до первого капитального ремонта, то «пятьдесят вторые» практически сохраняли свои показатели. Грузовики, к примеру, так и не могли аттестоваться на государственный Знак качества, в то время как ГАЗ-53А гордо нёс на облицовке пластмассовый символ совершенства и долговечности конструкции. У ГАЗ-52 имелись лишь три маленьких отверстия на месте Знака качества – «дырки для ордена». Безусловно, заводом проводились мероприятия по совершенствованию автомобилей, и 24 ноября 1975 г. их даже аттестовали по первой категории качества, однако до Знака качества они так и не дотянули. Основная причина крайне низкой надёжности заключалась в основательно устаревшем двигателе. Если официально установленный заводом ресурс для основных моделей семейства ГАЗ-52 равнялся 175 тыс. км пробега, то ограничение по двигателю составляло 100 тыс. км. Это утверждённые показатели. На деле двигатели новых автомобилей очень редко хватало даже на 50 тыс. км, после чего их отправляли на специализированное ремонтное предприятие. Каждая область бывшего СССР располагала несколькими ремзаводами, производственные мощности которых полностью были заняты ремонтом двигателей ГАЗ-52. Правда, ресурс отремонтированных моторов был ещё меньше, 5–10 тыс. км пробега в лучшем случае. Кому был нужен такой грузовик, больше находящийся в ремонте, чем на линии? Советские экономисты пытались объяснить обоснованность необходимости выпуска ГАЗ-52 его относительно низкой ценой – 1809 руб. (данные 1984 г.). Для сравнения приведем цены на другие марки автомобилей, поставлявшихся предприятиям и организациям СССР: ГАЗ-53А стоил 2461 руб., УАЗ-452Д – 1931 руб., Москвич-2140 – 3100 руб., ГАЗ-24 «Волга» – 2880 руб. В то же время оптовая цена капитального ремонта ГАЗ-52-04 составляла 885 руб., в том числе двигателя 128 руб. Не нужно быть талантливым аналитиком, чтобы сделать заключение, что даже при шадящих условиях эксплуатации использование автомобилей ГАЗ-52 вряд ли можно было признать экономически обоснованным. Согласно информационному сообщению ЦНИИТЭИ автомобильной промышленности грузовой автомобиль ГАЗ-52-04 и его модификации были сняты с производства в 1989 г. Чуть удачнее оказалась судьба ГАЗ-52-01. Его производство продолжалось ещё почти четыре года. Поскольку машина была максимально унифицирована с ГАЗ-53, то многие изменения, касающиеся узлов шасси, распространялись и на программу выпуска ГАЗ-52-01. В частности, машины последних выпусков получили двухконтурную тормозную систему с двумя гидровакуумными усилителями и новый щиток приборов с аварийными сигнализатора-

ми состояния тормозов. На часть автомобилей устанавливались силовые агрегаты ГАЗ-52-04 с коробкой передач типа ГАЗ-51А. Специализированные предприятия монтировали на шасси ГАЗ-52-01 различные фургоны, и при эксплуатации в крупных городских автохозяйствах с более высокой культурой обслуживания и наличием соответствующей ремонтной базы их использовали до конца 1990-х гг. В связи с прекращением производства автомобилей ГАЗ-53-12 сняли с конвейера и ГАЗ-52-01, а его нишу в производственной программе завода занял трёхтонный грузовик ГАЗ-3306, оснащённый 4-цилиндровым рядным дизельным двигателем воздушного охлаждения модели ГАЗ-544 мощностью 85 л.с. Это была модульная конструкция с использованием кабины, оперения, сцепления и коробки передач от автомобиля ГАЗ-4301. Остальные узлы трансмиссии и ходовая часть были взяты от ГАЗ-3307. Однако выпуск таких грузовиков продолжался недолго. С освоением турбодизельного двигателя и автомобиля ГАЗ-3309 производство машин грузоподъёмностью 3 т было прекращено. Их место заняли «Бычки» Московского автозавода им. И.А. Лихачева, быстро завоевавшие популярность у потребителей. Колёса меньшего диаметра, небольшая погрузочная высота, экономичный, простой и долговечный дизельный двигатель Минского моторного завода, удобная и комфортабельная кабина с хорошей обзорностью, лёгкое рулевое управление, надёжные тормоза – все эти качества выгодно отличали московский грузовик от ветерана ГАЗ-52, имеющего почти полувековую историю. Ещё и сегодня кое-где можно встретить грузовички ГАЗ-52, которых немало в конце 1980-х – начале 1990-х гг. попало в руки частных владельцев, а эта категория владельцев знала, как распорядиться своим имуществом. В массовом порядке началось переоборудование машин под установку более мощных и долговечных V-образных моторов от ГАЗ-53А, различного типа дизельных двигателей, начиная от тракторного Д-144 воздушного

охлаждения и заканчивая всевозможными импортными моторами от различной дорожно-строительной и погрузочной техники. Учитывая это обстоятельство, на сегодняшний день совсем немногие «пятьдесят вторые» имеют вид, близкий к оригиналу, и как знать, может быть, очень скоро увидеть настоящий ГАЗ-52 в заводской комплектации можно будет только в музее.

Заправщик мод. 3607 на шасси ГАЗ-52-01 (одесский завод «Автоагрегат»)



Топливозаправщик АТЗ-2,4-52 на шасси ГАЗ-52-01

АТУ-4822 на шасси ГАЗ-52-01 (ГОСНИТИ)



Топливозаправщик мод. 3609 на шасси ГАЗ-52-04 (посевнинский завод «Автоагрегат»)



ЛЬВОВСКИЕ АВТОБУСЫ. ЭПОХА 695-х

Александр ИОФФЕ,

Москва

Фотографии завода-изготовителя



Экспериментальный автобус № 10. Июль 1958 г.

кого автобуса (форма картера, механизм переключения передач, привод вентилятора и т.д.). Такие автобусы назвали соответственно **ЛАЗ-697Е «Турист»** и **ЛАЗ-695Е «Львов»**. Здесь не следует путать двигатели типа ЗИЛ-158 с индексом «Е», стоявшие на ЛАЗ-695Б и ЛАЗ-697 и автобусы с индексом «Е», на которых стояли двигатели от ЗИЛ-130. Прежние модели с 6-цилиндровыми двигателями продолжали выпускать ориентировочно до 1966 г.

В этот же переходный период происходили изменения и внешнего вида автобуса (очертание колёсных ниш, введение козырька над лобовым стеклом). Поэтому можно было встретить и первые ЛАЗ-695Е со старым внешним видом, и последние ЛАЗ-695Б с новым. Кроме

Автобус имел новое оформление передней части с четырёхфарным освещением, увеличенные багажники ёмкостью 4,5 куб. м и был оборудован буфетом и даже туалетом. **В декабре 1960 г. появляется второй автобус ЛАЗ-698 «Карпаты»**, выполненный с обычным кузовом от автобуса ЛАЗ-697 «Турист». Он имел сдвижную крышу и электропневматический механизм переключения передач. Этот автобус экспонировался на международной выставке в Лондоне (в 1961 г.).

В июле следующего, 1961 г., был выпущен туристский 38-местный автобус «Украина», имевший совершенно иной внешний вид, пневматическую подвеску, гидроусилитель руля, пневмогидравлический привод тормозов, телескопические амортизаторы двухстороннего действия, электропневматический привод переключения передач. На автобус установили двигатель ЗИЛ-375 мощностью 180 л.с., выпуск которых к тому времени начался для новых армейских грузовиков «Урал». Воздухозаборники для двигателя были расположены под задними окнами, а для вентиляции салона – под передним козырьком. Автобус «Украина» наряду с ЛАЗ-697 участвовал в съёмках кинофильма «Королева бензоколонки» (1963 г.).

В октябре 1961 г. был изготовлен 30-местный автобус «Украина-2» повышенной комфортабельности, но с менее мощным двигателем ЗИЛ-130 на 150 л.с. На автобусе применены

четырёхфарная система освещения и прожектор на крыше, широкие окна салона с форточками во всю высоту. Воздух к двигателю поступал через заборник на крыше, а для охлаждения – сзади кузова под окнами. Крыша автобуса имела две сдвигающиеся секции.

Забегая вперёд, надо отметить, что с этим же названием позже были выпущены автобусы **«Украина-67»** и **«Украина-69»**, которые стали призерами конкурсов автобусов в Ницце в 1967 и 1969 гг. соответственно. **Затем был опытный образец автобуса «Украина-73»**, но это уже совсем другие машины.

С 1963 г. на автобусы «Турист» и с 1964 г. на автобусы «Львов» постепенно, по мере



ЛАЗ-697 «Турист» (экспериментальный автобус № 8). Сентябрь 1958 г.



Экспериментальный автобус № 11. Ноябрь 1958 г.

поступления, начали ставить V-образные 8-цилиндровые двигатели ЗИЛ-130Я2 мощностью 150 л.с. при 3200 об/мин. Заметим, это произошло ещё до полного перехода ЗИЛа на 130-ю модель базового грузовика! Добавка «Я2» к типу двигателя означает исполнение для львов-

того, были выпущены опытные автобусы **ЛАЗ-695Д** с пневмоподвеской и **ЛАЗ-695Ж** с гидромеханической передачей ЛАЗ-НАМИ «Львов». Здесь, кстати, не следует путать упомянутый ЛАЗ-695Д с одноимённым автобусом конца 1990-х гг. с дизельным двигателем.

Параллельно с серийным выпуском ЛАЗ-695 и ЛАЗ-697 завод начал работу над более вместительными автобусами. **В декабре 1960 г. был выпущен опытный образец междугородного автобуса большой вместимости ЛАЗ-699 «Турист-2»**. По устройству кузова этот автобус подходил на ЛАЗ-697Е, но был длиннее на одну



ЛАЗ-697. Июнь 1959 г.

Окончание. Начало в предыдущем номере

секцию. Длина автобуса – 10565 мм, база – 5535 мм. С каждой стороны было по три багажных отсека. Были и другие большие конструктивные отличия. Более тяжёлая машина потребовала и более мощного двигателя. Поэтому использовали двигатель ЗИЛ-375Я5 с максимальной мощностью 180 л.с. Как и на автомобилях «Урал», этот двигатель комплектовался сцеплением и коробкой передач ЯАЗ-204. Применили пневматическую подвеску. *Практически в то же время изготовили опытный образец автобуса ЛАЗ-699А* с пневмоэлектрическим управлением переключения передач и четырёхфарным освещением. С 1964 г. в небольших количествах началось его производство, но с 2-фарным освещением и обычным механизмом переключения передач. Задний мост установили от МАЗ-500. Колёса – бездисковые. Подвеска – пневматическая. На ЛАЗ-699А как более тяжёлом, чем ЛАЗ-697, применили рулевое управление с гидросилителем. Кроме традиционной для львовских автобусов системы отопления была также установлена автономная система, работающая на дизельном топливе. Число пассажирских мест – 41. Это был первый отечественный малосерийный автобус большого класса. Автобус продержался в производстве недолго – до 1966 г. Несколько автобусов использовали для работы в Москве с иностранными делегациями.

В ходе выпуска постепенно упрощали отделку. У ЛАЗ-697Е «пропали» молдинги на боковинах кузова. Однако надписи продолжали делать накладными буквами. На на задней стенке ЛАЗ-695 – «Львов», позже «Львів», а на задней стенке ЛАЗ-697 – «ЛАЗ-697», а сбоку, позади пассажирской двери – «ТУРИСТ». На автобусах ЛАЗ-695Е остекление скатов крыши над дв-

рями и задними боковыми окнами исчезло, а на ЛАЗ-697Е остекление задних скатов крыши осталась. Некоторые поздние ЛАЗ-695Е выпущены вообще без остекления скатов крыши. Опыт эксплуатации показал, что от гнутых затемнённых стёкол на скатах крыши толку мало. При солнечной погоде в салоне и так светло. Зато солнце печёт невыносимо. В пасмурную погоду и в сумерки через эти стёкла свет всё равно не проходил.

Большинству львовские автобусы сразу понравились элегантностью и гармоничной красотой. Их очень полюбили кинематографисты. Тем не менее с годами стали считать, что машина устаревает и не соответствует моде. *В 1969 г. началось производство автобусов ЛАЗ-695М «Львов» и ЛАЗ-697М «Турист».* На этих машинах уб-



ЛАЗ-697 «Турист» (Эталонный образец). Ноябрь 1959 г.



ЛАЗ-698 «Карпаты». Март 1960 г.



ЛАЗ-698 «Карпаты». Декабрь 1960 г.

рали столь характерные верхние воздухозаборники и вновь решили на забор воздуха сзади. Сделали менее обтекаемыми задние скаты крыши, а скругления боковых вообще свели на нет. Боковые окна стали выше, а передняя часть автобуса осталась прежней. Это придало машине неестественный вид и вернуло проблему чистоты поступающего воздуха. В техническом плане основным изменением на «Марусе» (так прозвали на заводе автобусы с индексом «М») стало применение задних мостов венгерского производства с колёсными планетарными редукторами.

В 1974 г. на автобусах ЛАЗ-695М и ЛАЗ-697М изменили заднюю часть кузова. Забор воздуха сделали сбоку, позади задних боковых окон, ставших прямоуголь-

ми, такими же, как остальные боковые. На ЛАЗ-697М, где отсутствует задняя пассажирская дверь, вообще все боковые окна салона стали одинаковыми.

В 1975 г. автобусы вновь модернизировали. Сначала на ЛАЗ-697, а в следующем 1976 г. и на ЛАЗ-695 изменили переднюю часть кузова, сделав лобовые окна большими, стойки дверей – прямыми. *Такие автобусы получили индексы ЛАЗ-697Н и ЛАЗ-695Н.* Машины стали выглядеть более гармонично. Однако изготовленные в 1973 г. первые автобусы ЛАЗ-695Н были ещё со старой хвостовой частью кузова. Кроме того, опытные образцы ЛАЗ-695Н имели двусторонние пассажирские двери с широкими створками, которые потом опять заменили на обычные, но передние двери остались такими же, как и задние.

В 1973 г., то есть за два года до начала серийного выпуска «Наташи» (так неофициально называли автобусы с индексом «Н»), завод опять же в небольших количествах возобновил производство ЛАЗ-699, но уже с кузовом, аналогичным ЛАЗ-697Н. Новую модель назвали *ЛАЗ-699Н*. На этот раз вместо пневмоподвески сделали обычную рессорную с корректирующими пружинами, задний мост был венгерского производства. В отличие от ЛАЗ-699А новый автобус оснастили задней аварийной дверью.

В 1978 г., оставив без изменений ЛАЗ-695Н, вместо ЛАЗ-697Н и ЛАЗ-699Н стали выпускать соответственно *ЛАЗ-697Р* и *ЛАЗ-699Р*. Новые автобусы отличались боковыми окнами без форточек и воздухозаборником салона на крыше. Из соображений экономии ЛАЗ-695Н стали выпускать с форточками не в каждом окне,

а через одно окно.

По мере роста производства «длинных» автобусов ЛАЗ-699Р выпуск «коротких» ЛАЗ-697Р постепенно сокращался и в 1987 г. окончательно прекратился. В последующие годы их делали главным образом по заказу, часть из автобусов была оборудована задней аварийной дверью. Автобусы ЛАЗ-695Н и ЛАЗ-699Р пережили перестройку, ускорение, распад Советского Союза и были сняты с производства лишь в 2002 г. после перехода завода на выпуск автобусов нового семейства «Лайнер». В 1990-е гг. в их конструкцию вносили массу изменений: применяли двигатели ЯМЗ и ММЗ, ЗИЛОВские задние мосты. При этом задние и передние колёса на одном автобусе зачастую не были взаимозаменяемыми. Так, на ЛАЗ-695Н продолжали ставить передние оси, у которых колёсные диски крепились 10-ю шпильками, а на задних мостах ЗИЛОВского типа – 8-ю шпильками. На ЛАЗ-699Р передние оси продолжали ставить с бездисковыми колёсами. С начала 1990-х гг. на ЛАЗ-695Н применили рулевое управление с гидроусилителем. На ЛАЗ-699Р перестали делать водительскую дверь. *С середины 1990-х гг.* часть автобусов стали оснащать дизелями. Сначала появился автобус *ЛАЗ-695Д «Дана»* с дизелем Д-245.9., а *с конца 1990-х гг.* – *ЛАЗ-695Т* и *ЛАЗ-699Т* с дизелями ЯМЗ-236.

Любопытно проследить, как с годами менялась формулировка назначения автобусов. Вначале, вплоть до моделей «Е», ЛАЗ-695 считали городским, а ЛАЗ-697 – междугородным. С появлением ЛАЗ-699 ЛАЗ-697 перешёл в разряд туристических. ЛАЗ-695Н стали именовать уже не городским, а пригородным, хотя суть и планировка автобуса не изменились. Безусловно, такая игра с формулировками вызвана из-

Однако на городских маршрутах с большим пассажиропотоком ЛАЗ-695 оказался не слишком удобным. Пространство перед задней входной дверью ограничено, пол ступенчатый из-за размещения под ним силового отсека. Проход к передней двери также затруднён: пассажирам приходится протискиваться между передними сиденьями и стенкой кабины водителя. Поэтому на городских маршрутах в 1970–1980-е гг. большее распространение получили автобусы ЛиАЗ-677 с передним расположением двигателя, но с большими накопительными площадками. Зато ЛАЗ-697 на туристических маршрутах оказались как нельзя кстати. Долгие годы экскурсионные и туристические бюро составляли группы численностью 30 чел. именно исходя из вместимости ЛАЗ-697.



ЛАЗ «Украина». Июль 1961 г.

менениями ГОСТов и требований, содержащихся в них. Но есть здесь и существенные моменты. Заднее расположение двигателя на ЛАЗ-695 показало себя с очень хорошей стороны: меньше шума и загазованности в кабине, короткая карданная передача, хорошая развесовка автобуса как при минимальной, так и при максимальной нагрузке, практически всё место в кузове занимает пассажирский салон. Только левый передний угол отведен под кабину водителя. В случае, когда автобус работает на несильно загруженных загородных линиях, когда основная масса пассажиров сидит, остановки редки, лучше машины не сыскать. Прекрасно рекомендовали себя ЛАЗ-695 и как служебные, заказные автобусы.

тобусов *ЛАЗ-699П* для доставки космонавтов на стартовую площадку, а также *ЛАЗ-699И* для обслуживания космонавтов на стартовом комплексе. В 1963 г. на заводе разработана конструкция и освоено производство автоматических гидромеханических коробок передач для городских автобусов, позволяющих облегчить труд



ЛАЗ-699. Декабрь 1960 г.



ЛАЗ-699А. Декабрь 1960 г.

ДРУГИЕ АВТОБУСЫ

Кроме упомянутых автобусов семейства ЛАЗ-695, опытных туристских и международных автобусов Львовский завод выпускал в 1960–1980-е гг. и некоторые другие машины и их агрегаты. Заметным событием было создание ав-

водителя, сделать более плавным трогание автобуса с места, увеличить срок службы деталей, повысить безопасность движения и т.д. Гидропередачу ЛАЗ-НАМИ «Львов» планировали устанавливать на городские автобусы Львовского, Ликинского и Курганского заводов. Для этого её выпустили в двух вариантах: типа 698, устанавливаемую непосредственно на двигатель, и типа 695Ж2, монтируемую отдельно от двигателя. Первая предназначалась для перспективных автобусов Львовского завода ЛАЗ-698, а вторая – для ликинского автобуса ЛиАЗ-677.

В первой половине 1960-х гг. завод изготовил опытные образцы городских автобусов *ЛАЗ-696* и *ЛАЗ-698*. Первый из них – трёхдверный 11-



ЛАЗ «Украина-2». 1961 г.

ЛАЗ-699 «Украина-73»



ЛАЗ-695Н. 1974



ЛАЗ-695Н



ЛАЗ-695Н

ЛАЗ-695Д «Дана»



ЛАЗ-695Е. Музей городского транспорта г. Москвы.
Фото А. Шкаева (2003)



метровый, второй – двухдверный, длиной 9580 мм. Любопытно, что также ранее был назван автобус «Карпаты». Автобус ЛАЗ-698 проходил испытания в 1973 г., в том числе и в 10-м автобусном парке Москвы. Однако в серию эта машина так и не пошла. В 1977 г. была изготовлена опытная партия трёхступенчатых гидромеханических передач «Львов-3», предназначенных для дизельных автобусов ЛАЗ и Ikarus. В 1978 г. начата подготовка к выпуску средних городских автобусов ЛАЗ-4202 с этими передачами и дизелями КамАЗ. Этот автобус впоследствии планировали выпускать на Курганском автобус-

ном заводе, но этим планам не было суждено сбыться. ЛАЗ-4202 выпускали во Львове в небольших количествах, а с 1984 г. вместо них стали выпускать пригородный автобус ЛАЗ-4201 с механической коробкой передач. Часть этих автобусов изготовили в модификации передвижного кафе. В 1990 г. эту модель сняли с производства. В середине 1980-х гг. были созданы средние автобусы ЛАЗ-4206 и ЛАЗ-4207 для пригородных и междугородных перевозок, в 1992 г. – большие городские ЛАЗ-52523, ЛАЗ-53521 и троллейбус ЛАЗ-52522. В 1993 г. изготовили первый образец среднего междугородного автобуса ЛАЗ-42072 с двигателем Renault. Прошли испытания автобуса большого класса ЛАЗ-52072 с двигателем Renault, начаты работы по созданию ЛАЗ-42074 с двигателем MAN. В 1994 г. появились опытные образцы микроавтобуса ЛАЗ-3210, малого ЛАЗ-3203 и междугородного ЛАЗ-5208. В 1997 г. сошёл с конвейера автобус А-141. В 2002 г. завершено производство долгожителей семейства ЛАЗ-695 и ЛАЗ-699, начато серийное изготовление автобусов «Лайнер-9», «Лайнер-10» и «Лайнер-12» в пригородном, туристском и люксовом вариантах наряду с городскими ЛАЗ-52528 и сочленёнными А-291. Но это уже современность и совсем другая история.

ЛАЗ-699Н. 1974



ЛАЗ-699Р





ЛАЗ-690 (Киммерія)



ЛАЗ-695H (ФИНОКО)



ЛАЗ-697M (ФИНОКО)



ЛАЗ-695 (Vector-Models)



ЛАЗ-695H (ФИНОКО)



ЛАЗ-697P (Vector-Models)



ЛАЗ-697H (Vector-Models)



ЛАЗ-695 (ФИНОКО)



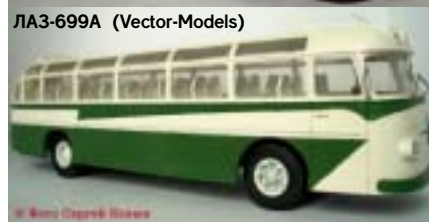
ЛАЗ-695П (Vector-Models)



ЛАЗ-697H (ФИНОКО)



ЛАЗ-695B (ФИНОКО)



ЛАЗ-699A (Vector-Models)



ЛАЗ-695E (Vector-Models)



ЛАЗ-695П (Vector-Models)



ЛАЗ-699A (Санкт-Петербургская трамвайная коллекция)



ЛАЗ-695E (ФИНОКО)



ЛАЗ-697E (Vector-Models)



ЛАЗ-695M (Vector-Models)



ЛАЗ-697E (Санкт-Петербургская трамвайная коллекция)



ЛАЗ-695M (Санкт-Петербургская трамвайная коллекция)



ЛАЗ-697E (ФИНОКО)

ЛАЗ-699H (Санкт-Петербургская трамвайная коллекция)



ЛАЗ-695H (Vector-Models)



ЛАЗ-697M (Vector-Models)



ЛАЗ-699H (Санкт-Петербургская трамвайная коллекция)



ЛАЗ-699H (ФИНОКО)



ЛАЗ-699P (Vector-Models)

ЛЯБДИНАЯ ПЕСНЯ ВИНЧЕНЦО ЛЯНЧА



Lancia Aprilia

Люциус СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс (Литва)

го буфера. Отливка достаточно точная, хотя если смотреть через увеличительное стекло, огрехов можно найти не так уж и мало. Открывающихся элементов модель не имеет.



Lancia Aprilia – 2-дверный кабриолет

Днище выполнено очень просто, и понять конструкцию подвески оригинала глядя на модель вряд ли удастся, хотя задний мост и кардан, ведущий к нему, весьма реалистичны. Фары – с пластиковыми стеклами, облицовка фальшрадиатора и буфера – из металлизированной пластмассы. Колёса – очень близки к оригиналу, дырчатые, с хромированными декоративными колпаками, на которых виден геральдический щит и надпись «Lancia». Шины – с протектором. Салон – из чёрного пластика, руль – справа, т.к. до войны в Италии большинство автомобилей выпускалось с правосторонним управлением.

Моделисту, которому в руки попадёт эта модель, заниматься её доводкой придётся мало – серебряной краской выделить дверные ручки и находящиеся за задними дверцами в боковинах кузова корпуса указатели поворота – семафоры (вот почему на модели нет ни одной лампочки указателя поворота!). Возможно, следует покрасить «под резину» соединяющую передние и задние крылья подножку. Оживит модель и выделение иным цветом, нежели сам кузов, расположенной под боковыми окнами горизонтальной выштамповки.

Отец мечтал, что его два сына прославятся – станут учёными или людьми искусства. Вот и старался дать им соответствующее образование. Но если старший учился прилежно, интересовался историей и древними языками, то с младшим вечно были проблемы – он убегал с уроков в музыкальной школе и возвращался домой, перепачканный машинным маслом и ржавчиной. Его больше интересовала находившаяся рядом с домом механическая мастерская, где он с упоением разбирал неисправные механизмы, работал на станках. Отец, видя тщетность своих попыток сделать из сына музыканта, уступил и определил мальчишку в политехническую школу. Но и тут непогода долго не удержалась – через год он бросил учёбу и опять оказался в мастерской братьев Цейрано. Отец махнул на сына рукой, разрешив ему жить по-своему. Оглядываясь назад, мы, люди автомобильного

тересных и оригинальных технических решений, но его жизнь оборвалась в 56 лет.

Последним автомобилем, в разработке которого участвовал Винченцо Лянча, была компактная обтекаемая Aprilia, названная так по совету брата-профессора. Это название одной из древнеримских дорог.

Автомобиль во многом был необычным. Сейчас его, пожалуй, назвали бы «переходной моделью». Он имел несущий цельнометаллический кузов с приваренными снизу лонжеронами. Линии – обтекаемые, но лобовое стекло и фальшрадиатор – плоские. Словом, в Aprilia сочеталось прошлое и настоящее автомобилей тридцатых годов прошлого века. Двигатель (1352 см³, 48 л.с.) типа

V4 был вещь уникальной, никем, кроме Винченцо Лянча, не применявшийся – у него был один блок цилиндров, в котором с развалом всего в 18° были отлиты два ряда цилиндров, сверху открытые одной го-

Lancia Aprilia – 6-оконный седан на удлиненном шасси



ловкой блока цилиндров. Подвеска всех колёс – независимая, впереди свечная, сзади – качающиеся полуоси и поперечная рессора, дополненная продольными торсионами. Ещё одна особенность – отсутствие центральной стойки кузова – двери распахивались, как двухстворчатые ворота! Lancia Aprilia выпускалась с 1937 по 1950 г., успешно участвовала в ралли, на её платформе создавались разные несерийные кузова.

«Обойти стороной» столь интересный автомобиль модельные фирмы, конечно же, не могли. Пожалуй, нет более известной модели Lancia Aprilia, чем модель, выпускавшаяся в масштабе 1:43 фирмой «Brumm».

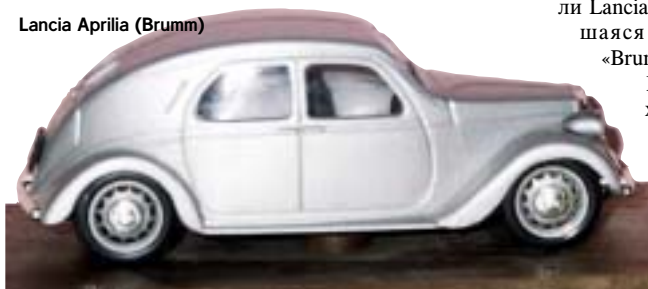
Модель – металлическая, с хорошо детализированным кузовом типа фастбэк, имеющим характерное профильное «ребро жёсткости», идущее от переднего стекла до задне-

Lancia Aprilia



Lancia Aprilia (Brumm)

Lancia Aprilia (Brumm)



Вот и всё, пожалуй.

БОЛЬШИЕ ГОНКИ ВОКРУГ СВЕТА

Дмитрий ЛИСИН,
г. Томск, e-mail: lischita@mail.ru



Старт дан! Морозным утром 12 февраля 1908 г. машины следуют по знаменитому Бродвею

По РТР в очередной раз демонстрировалась бес- смертная комедия Блэка Эвардса «Большие гонки». Причём была показана полная версия фильма. Во время существования СССР фильм показывался в сокращении, так как некое начальство решило, что та часть фильма, где гонка проходила по территории России, является злой карикатурой на русский народ. Мало кто знает, что сюжет этого фильма был основан на реальных событиях, о которых я и хочу вам рассказать.

Дерзкий замысел провести автомобильные гонки вокруг света вызвал девяносто шесть лет назад горячие споры и разногласия. Подумать только! Какой маршрут: Нью-Йорк–Сан-Франциско–Владивосток–Москва–Париж! Более 20 тыс. км, из них половина по неизвестным дорогам России! С тех пор как в 1894 г. французская газета «Петит журнал» организовала первые гонки Париж–Руан, крупные газеты и журналы начала XX в. борясь за увеличение тиражей, почти каждый год учреждали свои автомобильные соревнования, соперничая друг с другом в размере призовых фондов и протяжённости гонок. Особенно усердствовали французы и американцы. Летом 1907 г. парижская газета «Ле Матен» сделала очередной «ход конём», организовав первый трансконтинентальный марафон между Пекином и Парижем (о нём мы уже рассказывали), а через полгода, объединив усилия с американской «Нью-Йорк Таймс», пошла ещё дальше, учредив первую автомобильную кругосветную гонку Нью-Йорк–Париж. Формально этот марафон не был «кругосветным» в полном смысле этого слова. Ведь участники стартовали в Нью-Йорке, а финишировали в Париже. Но, если закрыть глаза на несколько сотен



«Железный поручик» Ханс Кеппен

километров между Парижем и западным побережьем Франции и вычесть бескрайние просторы Атлантики, которые автомобилям всё равно пришлось бы пересекать на корабле, марафон 1908 г. вполне можно назвать кругосветным.

Пересечь на легковом автомобиле всю Северную Америку до Номы на Аляске, по льду Берингова пролива преодолеть океан и далее по фантастическому маршруту через Чукотку, Восточную и Западную Сибирь, Урал, степи Поволжья, исколесив всю Европу, добраться до Парижа – можно с уверенностью сказать, что сегодня найдется немного смельчаков, которые отважились бы пуститься в столь рискованное путешествие. Что же говорить о тех временах, когда автомобили больше походили на телеги с мотором, а понятие дорога было чисто условным. «Автомобиль имеет много сходства с женщиной: это самая хрупкая и капризная штука на свете», – так писала в 1908 г. лондонская газета «Дэйли мейл», подвергая сомнению всю затею – автомобильные гонки. При этом следует учесть, что в те времена не было ни снегоочистителей, ни бензозаправочных станций, ни автодорожных карт, не говоря уже о том, что большая часть маршрута проходила вообще по бездорожью.

Между тем 96 лет назад на призыв французской газеты «Ле Матен» и американской «Нью-Йорк Таймс», задумавших провести состязание, названное «Нью-Йорк – Париж без помощи парохода», откликнулись девятнадцать отважных автомобилистов.

Вот имена этих людей, навсегда вошедших в летопись автоспорта. Три французских экипажа:

Бурсье А., Отран де Сен Шафрэн и Ханс Хансен на 30-сильном автомобиле «Де Дион Бутон»;

Ливье, Гю и Годар на таком же по мощности автомобиле марки «Мотоблок»;

Огюст Понс, Дешам и Бертье на маленькой, всего в 12 лошадиных сил «колясочке» «Сизер-Нодин».

Италию представляли Хенри Хага, Антонио Скарфоджио и Эмилио Сартори на достаточно солидном четырёхцилиндровом 40-сильном «Зюсте».

Поручик германской армии Ханс Кеппен и инженеры Эрнст Маас и Ханс Кнаппе составляли экипаж немецкого автомобиля «Протос» среднего класса с двигателем мощностью 34 л.с.

И наконец, американцы Джордж Шустер, Монтегю Робертс и журналист из «Нью-Йорк Таймс» Уильямс выступали на мощной и тяжёлой машине «Томас Флайер» с громадным 9-литровым двигателем, располагавшим 60 лошадиными силами.

Был заявлен ещё и седьмой экипаж – итальянцы на автомобиле «Itala», который победил в труднейшем ралли 1907 г. Пекин–Париж. Но на старт он не вышел, так как организаторы хотели «уравнять» силы и одним из условий поставили старт итальянского автомобиля с недельной задержкой. В связи с этим фирма отказалась от участия, вызвав протест и негодование по поводу «раздельного старта».

Удивительное это было время – начало XX в. – героическое и немного наивное. Будто в романах Жюль Верна и Конан-Дойля – в захватывающее путешествие через два континента отправлялись и аристократы, и военные, и инженеры, и промышленники. Шарль Годар был одним из интереснейших людей того времени, и с ним мы познакомимся, когда видели его героическую борьбу с трудностями во время ралли Пекин–Париж, капитан Хансен – был известным полярным исследователем, а господин Понс – отцом несравненной Лили Понс, сопрано «Метрополитен Опера», Антонио Скарфоджио – сын неаполитанского газетного магната, знаменитый поэт и писатель. Джордж Шустер за свои 35 лет успел побывать кузнецом, велогонщиком, автогонщиком и механиком на заводе Томаса. Он отличался изумительной выносливостью. Всё это как нельзя лучше пригодились ему в его шестимесячных перипетиях. Участники были опытными и подготовленными людьми, а некоторые автомобили – уже титулованными, например на «Сизер-Нодин» трижды в 1906, 1907 и 1908 гг. завоевали кубок французского журнала «л'Отто», на нём также выигрывали кубок Сицилии на гонках Тарга Флорно. Интерес в гонке был очень велик, например поручика Ханса Кеппена в дорогу напутствовал сам кайзер Германии.

Итак, все шесть автомобилей были доставлены в Нью-Йорк.



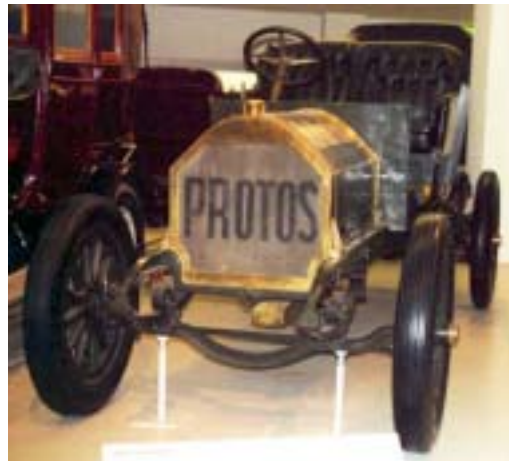
Итальянский экипаж на «Зюсте» в самом начале пути



Монтегю Робертс за рулём «Томаса DX» близ города Буффало во время пробега Нью-Йорк–Париж. 1908 г.

Старт был назначен ровно на 11 часов утра 12 февраля 1908 г. – в день рождения президента Авраама Линкольна. За много часов до начала толпы любопытных собрались и заполнили не только Таймс-сквер – место старта напротив редакции «Нью-Йорк Таймс», но и все прилегающие улицы. Движение внутри города пришлось полностью остановить. В тот день деловые интересы были подчинены любопытству и сенсации. Ведь старт первой автомобильной гонки вокруг света можно увидеть только один раз!

На трибуну вышел председатель нью-йоркского автоклуба и объявил, что первый, кто доедет до Парижа, получит 1000 долларов. Термометр показывал ниже нуля, ночью падал снег, небо было пасмурным. Но это не удержало людей. По газетным сообщениям, собралось более 250 тыс. зрителей. Многим не хватило места на площади, они заполнили крыши соседних домов, стояли на балконах, смотрели в окна. Многие приехали издалека. 300 полицейских прокладывали узкую дорожку для автомобилей. На прилегающих улицах стояло около 200 автомобилей. Это само по себе было неслыханным событием. Автомобили стояли на старте открытыми – с опущенным верхом. Водители были одеты в тяжёлые меховые пальто. Перед стартом они ещё раз проверили наличие и полноту багажа – маленькие чемоданчики с личными вещами и колоссальные ящики с запасными частями, канистрами с бензином, цепями, лыжами, ободами для передвижения по железнодорожным рельсам и т.п. Ведь во всем мире трудно будет найти магазины зап-





частей для своих автомобилей или встретить станции обслуживания и ремзаводы – всё должно ремонтироваться только при помощи перевозимых средств и преимущественно в сельских кузницах. Горы шин громоздились в машинах. А экипаж «Де Дион Бутон» даже взял с собой на случай нехватки бензина складную мачту с парусом. Рядом с крюками, ломом и лопатами в машинах лежали карабины и пистолеты – ведь придётся проезжать через местности, в которых никогда не видели автомобиля, в дороге возможна встреча с волками, дикими зверями...

Прозвучал выстрел, как сигнал президента американского автомобильного клуба к началу гонок.

Маршрут по территории США вёл через Омагу, Буффало и Кливленд в Чикаго, оттуда через Карсон-Сити, Санта-Барбару и Долину смерти в Сан-Франциско, а затем паромом до Аляски. Это было немногим более 6100 км. Шесть нагруженных автомобилей двинулись на север, в Олбани. Организаторы умышленно дали старт в середине февраля, чтобы можно было успеть пересечь Берингов пролив до того, как он вскрыется ото льдов. Но неожиданности начались, едва участники гонки отъехали от города всего на 20 миль. Чудовищный снегопад превратил дороги в непролазные снежно-грязевые топи. Первый отрезок пути занял два дня, но и их хватило, чтобы понять, какую непосильную задачу организаторы и участники гонки взвалили на себя. Только половина машин к исходу второго дня прибыла в Олбани: «Де Дион Бутон», «Зюст» и «Томас Флайер». «Протос» и «Мотоблок» отстали, сражаясь с сугробами и непролазной грязью на дорогах. «Сизер-Нодин» выбыл по техническим причинам – Понс не заметил под снегом упавшего дерева и разбил задний мост. Такое начало произвело удручающее впечатление на организаторов. Какая Аляска, какой Берингов пролив и Чукотка, если уже на второй день пути один экипаж сошёл с дистанции, а два – отстали! Но тем не менее гонка продолжалась.

В последующие две недели на пути в Чикаго автомобили боролись со снежными заносами, и экипажи прокладывали путь лопатами. «Уж я то выиграю, – шутил один француз. – Я быстрее всех работаю лопатой». В Небраске, например, пришлось двигаться буквально на ощупь, ежесекундно промеряя палкой глубину снежного покрова.

Благодаря лучшей подготовке и помощи соотечественников, которые расчищали дорогу и помогали ремонтировать машину, большую часть американского этапа гонку возглавлял экипаж Шустера, но и на его долю выпало достаточно трудностей. А конкуренты постепенно отставали. В Буффало «Протос» был позади на сутки, «Мотоблок» – на двое. В Чикаго «Томас Флайер» обошёл и «Зюст» с «Де Дионом».

«Томас Флайер» нельзя было назвать ни капризным, ни хрупким автомобилем. Перед отправкой к заказчику каждая модель подвергалась трудному испытанию: она должна была преодолеть самый крутой подъём в Буффало, где производились машины, и на дорогах развивать скорость до 100 км/ч. Так что можно догадаться, как подготовили автомобиль к такому пробегу. Экипаж «Флайера» состоял из четырёх опыт-

ных человек, которые с трудом помещались в четырёхместной машине. Тут же за передними сиденьями был установлен бензиновый бак на 130 л горючего, причём на такой высоте, что жидкость могла поступать прямо в карбюратор.

Неприветливым дождливым утром в Чикаго первым пришел «Томас Флайер». На путь из Нью-Йорка ушло тринадцать с половиной дней – причём за последние восемь он проделал 412 км. На запад, через реки Миссисипи и Миссури, автомобили шли тропами ранних поселенцев. По дороге они встречали поезда, которые приветствовали их гудками, а пассажиры махали из окон белыми платочками. Иногда рядом с машинами на своих быстрых лошадях мчались ковбои.

В Юте, где Шустер пересекал пустыню, его с терпением ожидали в каждом городке, лежавшем на трассе гонок. «Одноэтажная Америка» с восторгом приветствовала звёздно-полосатый флаг, гордо развевавшийся «за кормой» машины, у которой сломалась трансмиссия; пришлось нанять лошадь, чтобы верхом добраться до ближайшего города – 120 км. Лунной ночью Шустер пробирался через пустыню, боясь сбиться с дороги и попасть на ложную тропу, которая могла завести его в тупик, а это означало проделать лишних 100–120 км. Случайно Шустер набрел на ковбойский стан, и коротавшие ночь у костра ковбои указали ему дорогу. Гонщик добрался до города, достал запасные части, вернулся к машине, починил её и совершил свой триумфальный въезд в Голдфилд, небольшой городок в штате Невада, где его бурно приветствовали местные шахтёры и ковбои (последние стреляли в воздух из пистолетов). Первыми добравшись до Скалистых гор, американцы решили не взбираться на 3000-метровый хребет, а проехать 45 миль от Картера до Эвенстона, преодолели его через туннель по путям Тихоокеанской железной дороги.

24 марта, оставив позади пустынную Долину смерти, «Томас Флайер» наконец въехал в Сан-Франциско, где ему также был устроен весьма бурный приём. Это случилось спустя сорок дней после старта. Через четыре дня экипаж Шустера на корабле отправили на Аляску, он выигрывал у своих преследователей уже 15 дней. Фортуна была явно благосклонна к Шустеру и его товарищам – на всём пути через Северо-Американский континент «Томас Флайер» не постигла ни одна серьёзная поломка.

Итальянский «Зюст» находился в это время в Юте, французский «Де Дион Бутон» и немецкий «Протос» – в Вайоминге. Остальным экипажам придётся карабкаться по Скалистым горам, так как руководство Тихоокеанской магистрали запретило им использовать туннель, заявив, что «Томас Флайер» повредил пути. На итальянском и французских машинах «летело» всё, что можно, а трёх-четырёх десятков «лошадей» под капотом явно не хватало для преодоления весенней распутицы. Жёсткие метели, сменяющиеся неожиданными оттепелями, превратили дороги в настоящую трясицу. Десятки километров приходилось двигаться на первой передаче, и двигатели пожирали бензин с фантастическим аппетитом. Несмотря на то, что запасных шин было взято очень много, их даже не хватало для прохождения этапа Нью-Йорк-Чикаго. Пришлось прибегнуть к организации промежуточных складов.

И всё же, несмотря на все препятствия, машины двигались к Тихому океану.

Больше всех испытаний выпало на долю немецкого экипажа. Словно боги разгневались на жалких людшек, вознамерившихся осуществить дело, которое по плечу лишь самим небожителям. Уже на пятый день «Протос», казалось, безнадежно застрял. Чтобы его вытащить, пришлось снять и бросить на дороге запасной бак, размещённый между задними колёсами. На дальнейший путь осталось только 520 л бензина и 100 л масла – совсем немного, если принять во внимание ужасающие дорожные условия и прожорливость мотора.

Чуть-чуть не доезжая Чикаго, у «Протоса» развалилось колесо. Всего сутки ушли на то, чтобы у местного мастера-каретника сделать новое. Но этот день опоздания стал роковым. Повалил такой снег, что уже через несколько часов проехать по дороге стало невозможно. Экипаж вооружился лопатами, но всё было напрасно. Кеппен решил ехать прямо по шпалам железной дороги. Но этот путь был открыт только ночью, когда не ходили поезда, поэтому в сутки путеше-

ственники проходили не более 30 км. Ночная гонка по шпалам – весьма серьёзное испытание для автомобиля, и вскоре сломался поворотный кулак. Ханс Кеппен, который был душой немецкого экипажа, сел на поезд и отправился в Чикаго. Когда он вернулся с новой деталью, положение стало совсем критическим. Эрнст Маас заболел, и его пришлось срочно отправить в больницу. Третий член экипажа – Ханс Кнаппе



Санномия (Япония): переезд через узкий мост



Цуруга (Япония): в ожидании парохода во Владивосток

в истерике метался вокруг машины, ругался и орал на Кеппена: «Ты хочешь утробить нас в этих проклятых снегах ради собственной славы, сумасшедший поручик! Кроме повышения в звании тебя ничего не интересует!» Но сам Кеппен, казалось, был сделан из железа. Он отправил товарища домой, а с собой взял приехавшего с ним из Чикаго американского техника Снайдера.

На берегу озера Мичиган их ожидал новый удар судьбы. В Чикаго гонщики узнали, что организаторы вновь изменили маршрут, и двигаться теперь предстоит через Омагу, Огден в Сан-Франциско. А ведь запчасти ждали их в Сизтле – городе, в который они должны были прибыть согласно первоначальному плану гонки!

Кеппен дал телеграмму в Сизтл, чтобы багаж выслали в Омагу, и «Протос» направился в Калифорнию. Прошёл месяц с начала гонки. «Томас Флайер» ушёл далеко вперёд. Кеппен отставал от американцев на 1300 км. «Де Дион» был ещё дальше. К тому же немецкий экипаж ещё и не двинулся, так как «Протос» застрял на безвестной почтовой станции с пробитой шиной. Американские покрышки не подходили к немецкой машине, так что три дня пришлось ждать, пока из Омахи привезут запасные. А в Омагу из Сизтла их не прислали, ссылаясь на неоплаченный счёт.



Томас Флайер

Преодолеть дороги Маньчжурии, превратившиеся в огромные болота, участникам помогли русские солдаты. Возможно, именно такая картина, увиденная из окна поезда, побудила Великого князя Сергея Михайловича разрешить автомобилистам проезд по шпалам Транссибирской магистрали



Уссурийск: погрузка автомобиля на железнодорожную платформу



Но Кеппен твёрдо решил выиграть эту гонку, чего бы это ему ни стоило. Теперь спортсменам предстояло преодолеть Скалистые горы: 700 км серпантинов, заваленных камнями, степи, сосновые леса и альпийские луга на высоте около четырёх километров. Американцам, как вы помните, «подфартило» в этом смысле. И всё же «Протос» отчаянно рвался вперёд. В горах Кеппен подхватил лихорадку и лежал на заднем сиденье почти без сознания, когда на железнодорожном переезде машина маховиком зацепила рельс. И тут вечернее небо прорезал прожектор паровоза. Приближался поезд. Буквально в последнюю секунду полуживому от усталости экипажу удалось на руках стащить автомобиль с путей.

До тихоокеанского побережья было ещё далеко. А впереди лежала суровая холодная пустыня вокруг Большого Солёного озера. И на следующий день за Огденом разлетелся дифференциал. Двое суток на морозе голыми руками разбирали гонщики заднюю ось и ставили запасные детали. А ещё через день оборвались два шатуна. Запасные остались в Сизэте. К тому же тяжело заболел Снайдер. А «Томас-Флайер» между тем был уже в Сан-Франциско.

«Обстоятельства сильнее нас» – мог бы с чистой совестью сказать Кеппен и возвратиться домой. Но вместо этого он на поезде помчался в Сизэтл. Там его ожидал очередной «подарок». Организаторы снова изменили маршрут. «Томас Флайер» из Сан-Франциско паромом отправили в Валлид на Аляску, откуда нуж-

Так проходил беспримерный пробег по двум континентам. Здесь представлен момент преодоления русских дорог



но было двигаться в Ном и далее по старому маршруту. Джордж Шустер и его спутники попытались было выполнить это новое задание, но вековая тайга и горная тундра Аляски в начале апреля оказались совершенно непроходимыми. Американцам пришлось вернуться, и теперь они находились на пароходе по пути в Сизэтл. Окончательно было решено, что отсюда автомобили доставят во Владивосток. Отплытие корабля было намечено на 20 апреля. Тут уж Кеппен был бессилён, запчасти у него были, но вернуться, отремонтировать машину и доехать до Сизэтла к сроку он, конечно, не успевал. Тогда немец добился разрешения спортивного комиссара, и «Протос» поездом доставили к берегу Тихого океана, но при этом прибавили ко времени немецкого экипажа 7 дней.

За потерянное время во время путешествия на Аляску экипажу Шустера зачли 8 дней форы. А так как он опережал остальных на 15 дней, его общее преиму-

щество над французским и итальянским экипажами составило 23 дня, а над «Протосом» 30 дней.

Но не все были столь целеустремлёнными, кто-то пытался и схитрить. Второй французский автомобиль «Мотоблок» кончил свой путь на грязных дорогах штата Айова просто потому, что водителям оказалось не под силу длительное вытаскивание и толкание автомобиля, ночёвки на дорогах, свирепствовавшие снежные бури, неполадки в пути. Шарль Годар решил обмануть организаторов и, устав бороться с непогодой, просто погрузил свой «Мотоблок» на отправляющийся на Аляску поезд. Однако хитрость француза быстро раскрылась и его дисквалифицировали.

Поскольку график гонки был давно сорван и лёд в Беринговом проливе уже начал подтаивать, каждый добирался до западного побережья и далее до России как заблагорассудится. В то же время измотанные многочисленными полумками экипажи «Де Дион Бутон» и «Зюст» добрались до побережья своим ходом и погрузились на судно, отплывающее в Японию. «Если уж организаторы решили идти на любые уступки и упростить жизнь гонщикам, почему бы им тогда было не разрешить погрузить машины на корабль в Нью-Йорке, да отправить их в Гавр, а оттуда начать гонку до Парижа», – издевался над американцами английский журнал «Автокар». Но все понимали, что иначе нельзя, такое грандиозное мероприятие может провалиться и ни один участник до Парижа не доберется.

Во время движения парохода в Японию экипажи всех четырёх автомобилей после многодневных мтарств смогли отдохнуть. Снова регулярное питание и сон вечером в кровати.

Так или иначе, но «Томас Флайер», «Де Дион Бутон» и «Зюст» высадились в японском Маибара-Инн и поехали на север. Прокатившись по острову, их экипажи отправились морем во Владивосток, где их уже поджидал «Протос» Кеппена с новым экипажем из Берлина, который прибыл во Владивосток транссибирским поездом, так как в Чикаго американский водитель отказался от дальнейшего участия.

Во Владивостоке караван понёс и очередную потерю: экипаж «Де Дион Бутон» отказался от продолжения гонки, рассудив, что с имеющимися повреждениями машине до Парижа всё равно уже не добраться. Путь до Парижа в прежнем составе продолжали только итальянцы. Новыми товарищами Шустера стали Ханс Хансен из экипажа «Де Диона», уже прекратившего борьбу, Дж. Миллер и Джордж Мак-Адам. Из Германии на помощь Кеппену прибыли Роберт Фукс и Каспар Нойбергер – заводской механик фирмы «Бенц».

В итоге 22 мая рестарт во Владивостоке приняли лишь три автомобиля. «Это безумие», – сказал гонщикам один русский офицер, – «Ваше путешествие обречено на провал». «Но мы поехали, – вспоминает Шустер. – Поехали среди унылых, размытых дождями равнин по дороге или вернее по узкой полосе грязи, тянувшейся вдаль, насколько хватал глаз». Конечно, то, что вся азиатская часть маршрута пришлась на начало лета, несколько облегчило задачу путешественникам, но это, конечно, не значит, что путешествие по России стало для экипажей лёгкой прогулкой: уссурийская тайга и вздувшиеся от летних дождей реки Маньчжурии, сухие и жаркие горные леса Забайкалья с неожиданными ночными заморозками и приволжские степи, которым, кажется, никогда не будет конца. А к этому иногда прибавлялась подозрительность полицмейстеров и самоуправство местных чиновников, незапланированные встречи с дикими зверями и «лихими людьми». В США хоть и очень плохие, но всё же были дороги, были кар-

ты этих дорог. В Сибире было иначе. Выяснилось, что многие карты не соответствовали действительности. Незнание языка чрезвычайно затрудняло переговоры с населением. Только первый день участники гонки двигались по намеченному пути – дороге, которая оказалась просто тропой, часто прерываемой болотами. На другой же день было решено использовать насыпь Транссибирской железной дороги в качестве пути гонки. На это решились все автомобилисты. Тем не менее следует удивляться прочности конструкции тогдашних автомобилей. Это было, так сказать, машиностроение старого стиля. То, что легкой автомобиль весил 1800–2000 кг, никого не трогало. Зато он был прочен. И только этим можно объяснить, что три оставшихся автомобиля вообще выдержали длительную езду по шпалам. Если навстречу шёл поезд, автомобиль успевал сойти с полотна дороги. Но однажды один из автомобилей, который двигался первым, не успел вовремя съехать с дороги при встрече с поездом. Последний затормозил. Как на грех, в этом поезде ехало высокое железнодорожное начальство, которое было крайне недовольно полуторачасовой задержкой («Протос» никак не мог съехать с полотна) и распорядилось дальнейшее движение автомобилей по железнодорожному полотну запретить. Пришлось снова тащить рядом с полотном. А это было чрезвычайно трудно из-за болотистой почвы. Однажды в этой грязи завяз «Протос», экипаж «Томаса Флайера» пришёл ему на помощь и вытянул автомобиль на твёрдый грунт. В знак благодарности немцы откупорили бутылку шампанского, которую гонщики дружно распили. Но позже «Флайер» увяз в грязи по самые крылья сам, и его вытянули только 40 русских солдат.

Когда повстречался следующий поезд, автомобили застряли рядом с насыпью. В этом поезде находился Великий Князь Сергей Михайлович. Сановный путешественник, осуществлявший инспекцию Транссибирской дороги, отменил приказ чиновника и «всемилоостивейше» разрешил гонщикам использовать железнодорожные пути. Более 700 км двигались автомобили по насыпи до того места, где установленный маршрут гонки отклонился от железной дороги. Рус-



Западнее Байкала: переправа через одну из сибирских рек



Томас Флайер



Берлин: встреча гонщиков в немецкой столице

ский царь, узнав о движении через свою империю трёх автомобилей, послал на помощь каждой машине по офицеру для обеспечения о безопасности экипажей в пути. Однако и царские офицеры не всегда ориентировались на дорогах из-за отсутствия точных карт. Не раз участники гонки сбивались с дороги. Часто приходилось оставлять автомобиль и пешком добираться до населенного пункта, чтобы определить свое местонахождение.

В Канске один из членов экипажа капитан Хансен, он же норвежский полярный исследователь, покинул Шустера, так как где-то поблизости находилась его жена, навещавшая своих родителей. Оставшиеся три члена экипажа продолжали гонку и днём и ночью. Через два дня они застряли у реки. Пришлось стрелять в воздух из пистолетов, чтобы позвать на помощь. На выстрелы прибежали люди и помогли экипажу соорудить плот. В Томске капитан Хансен вновь присоединился к экипажу. 27 июня у деревни Колновка они обогнали «Протос». «С добрым утром, джентльмены!» – приветствовал немецких гонщиков Шустер и помахал им рукой.

В России у Шустера второй раз сломалась трансмиссия; пришлось опять ехать за нужными частями. Возвратившись к машине, гонщик вдруг почувствовал сильный озноб. Что делать? Болезнь означала потерю времени. Тогда Шустер осушил бутылку водки, изрядно пропотел – и всё прошло. Но лидерство захватил экипаж «Протоса». Судьба как бы в награду за все лишения, выпавшие на долю Кеппена в Америке, теперь хранила его. До самого Омска экипаж Шустера никак не мог отладить трансмиссию своего «Томаса Флайера». Скорость упала, и поэтому они опоздали на корабль при переправе через Байкал. Так было потеряно несколько суток.

Кеппен, говоря словами бессмертного Остапа Бендера, «во главе пробегал снимал сливки». В Чите он получил тысячу долларов – премию администрации Транссибирской магистрали, затем ещё одну тысячу – на границе Европы. При сильной жаре 18 июля 1908 г. первый автомобиль въехал в Москву. Это был «Протос». Его среднесуточный пробег от Владивостока до Москвы был, несмотря ни на что, очень высок, и составил 170 км. Население на улицах с любопытством рассматривало автомобиль. В России, даже в Петербурге, в ту пору их было мало.

За Петербургом дороги стали лучше. Через Кенигсберг маршрут шел на Берлин и далее в Париж. Путь водителей был украшен флагами и гириляндами. Но, главное, что участники гонки могли рассчитывать на помощь квалифицированных заводских механиков, воспользоваться запасными частями и шинами. А вскоре в Санкт-Петербурге император Николай II

Томас Флайер. Модель от RIO



принимал и награждал уже немецкий экипаж.

Таким образом, борьбу за победу, по сути, вели лишь два экипажа. «Зюсте» не повезло – в Омске он напугал лошадь, та задавила мальчика, и власти не выпускали итальянскую машину из города, пока не закончилось разбирательство.

«Томас Флайер» отставал не сильно, но потерял слишком много времени на ремонт рассыпавшейся под Казанью коробки передач. Наконец Шустер выехал на московскую дорогу. Но тут с машиной опять произошла неполадка: забарахлил мотор, три покрышки вот-вот готовы были лопнуть, дал течь радиатор и, вдобавок ко всему, разбилась передняя фара. Пришлось заехать в Богородицк, где экипаж остановился в доме одного из городских чиновников, который накормил и напоил гостей а затем поехал с ними, чтобы показать дорогу – до Москвы оставалось 60 верст. И вот погожим утром экипаж «Флайера» въехал в Москву, поразившую гонщиков золотыми луковичами церквей, утопавших в лучах солнца. Пробыв в Москве два дня и произведя необходимую починку, экипаж Шустера двинулся дальше.

9 августа до Москвы добрался и итальянский экипаж, штурман которого скрупулезно вел учёт. По его оценке, они прошли уже с учётом всех водных переправ 43377 км, американский «Томас» – 39219 км, а немецкий «Протос» – 34300 км (напомним, что длина экватора Земли около 40 000 км), но это не официальные данные.

24 июля «Протос» триумфально встречали в Берлине, а через два дня – 26 июля, в четверть седьмого вечера немецкий автомобиль подкатил к редакции «Ле Магэн» на Больших Бульварах в Париже. Второй этап маршрута немецкий экипаж преодолел первым.

И всё же победителями рейда стали американцы. В Париж они прибыли через четыре дня после своих главных соперников, но 30 дней преимущества, добытого на первой части дистанции, сделали свое дело. Героический поручик Кеппен с сожалением отозвался об американском этапе, ему не оставалось ничего иного, как заявить: «Я хотел бы, чтобы дороги в Америке были столь же прекрасны, как и её люди».

Парижане устроили американцам бурную встречу. За автомобилем ехали велосипедисты, люди забрасывали гонщиков цветами, в ресторанах и кафе пили за их здоровье и кричали: «Да здравствуют американские гонщики!» Когда под вечер какой-то жандарм попросил Шустера зажечь фары (которые выбыли из строя), один галантный француз положил свой велосипед с горящим фонариком на капот «Томаса Флайера», и машина поехала дальше. Утомленный американский экипаж остановился также у здания редакции «Ла Матен». Итальянский экипаж на «Зюсте», несмотря на очень большое отставание, своим ходом прибыл в Париж 17 сентября. Дальнейшая судьба этого автомобиля была трагична. Он случайно сторел во время пожара на английской железнодорожной станции Бромли.

За 169 дней «Томас Флайер» преодолел 21470 км. В каждый из 88 «ходовых» дней путешественники делали в среднем 244 км, однажды – даже 644 и стали, таким образом, победителями самых длинных в мире гонок.

Это была первая американская победа в международном состязании, и тут же газета «Нью-Йорк Таймс» пророчески заявила: «Автомобилим суждено сыграть важную роль в истории нашей страны». Предсказание газеты сбылось. Если в 1907 г. в Соединенных Штатах было продано 43 000 автомобилей отечественного производства, то в 1912 г. это число увеличилось до 356 000. По окончании гонки на «Томасе» заплombировали капот и отправили его в Америку, в город Буффало, где он когда-то был собран. По правилам ему надлежало ещё наездить 1000 миль. Толь-



Париж: восторженная толпа парижан окружила машину

ко после этого открыли капот, разобрали мотор и убедились, что свечи, клапаны и подшипники были те самые, которые поставили перед стартом. Шустер тем временем уехал в Сибирь и некоторое время работал агентом по продаже грузовиков во Владивостоке и Китае. Через некоторое время он вернулся на родину в Буффало, где открыл агентство по продаже автомашин.

В 1963 г., когда Шустеру было 90 лет, на заводе воспроизвели модель «Томас Флайер» в мельчайших подробностях, вплоть до ремней безопасности, установленных в сибирском городе Нижнеудинске. Победитель гонок 1908 г. опять сел за руль машины и, что называется, тряхнул стариной. Эту копию затем приобрел крупнейший в мире автомобильный коллекционер Уильям Хара, у которого она и хранилась до его смерти. У кого сейчас находится автомобиль не известно, но можно с уверенностью сказать, что он цел и невредим, и кто знает, может быть, мы его ещё увидим.

В 1966 г. Шустер написал о гонках книгу. «В своей жизни, – рассказывает он, – я был свидетелем больших перемен, которые произошли с автомобилем, начиная с тех времен, когда машина была достоянием богатей, вплоть до наших дней, когда она превратилась в предмет необходимости и преобразила весь американский быт. Я помню время, когда автомобилей вообще не было, помню, как они появились, помню, как число их возросло до 70 миллионов и способствовало развитию различных отраслей промышленности, а также появлению бензозаправочных станций, загородных торговых центров, мотелей, кинотеатров для автомобилистов и т.д.» Там, где Шустеру на своем «Томасе Флайере» приходилось бороться со снегом и грязью, ныне пролетела скоростная магистраль. Сейчас рекордное время путешествия из Нью-Йорка в Лос-Анджелес на автомобиле равно 49 ч и 38 мин. «Хочется верить, – сказал Шустер, – что гонки 1908 г. во многом способствовали этому». С той поры пролетело девять с половиной десятилетий. Люди придумали множество способов проверить свое мужество и надежность машин. На автомобилях они пересекали континенты и поднимались на горные вершины, покоряли пески Кара-Кумов и амазонские джунгли. И всё же гонка «Нью-Йорк-Париж» навсегда останется в истории автомобильного спорта как один из величайших памятников человеческому мужеству, стойкости, силе духа.

Если же обратиться к масштабным моделям, то, в настоящее время можно найти только модель победителя – автомобиль «Томас Флайер». Эту модель выпускают итальянская фирма RIO в масштабе 1:43 и американская «Франклин Минт» в масштабе 1:24. Автомобили других участников, к сожалению, в моделях не представлены. Но кто знает, что будет завтра?

Экипаж «Протоса» на улицах Парижа



ЮБИЛЕЙ КРАСНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

*Александр ГОВОРУХА,
г. Николаев (Украина)*



Пожарный автомобиль Фрезе



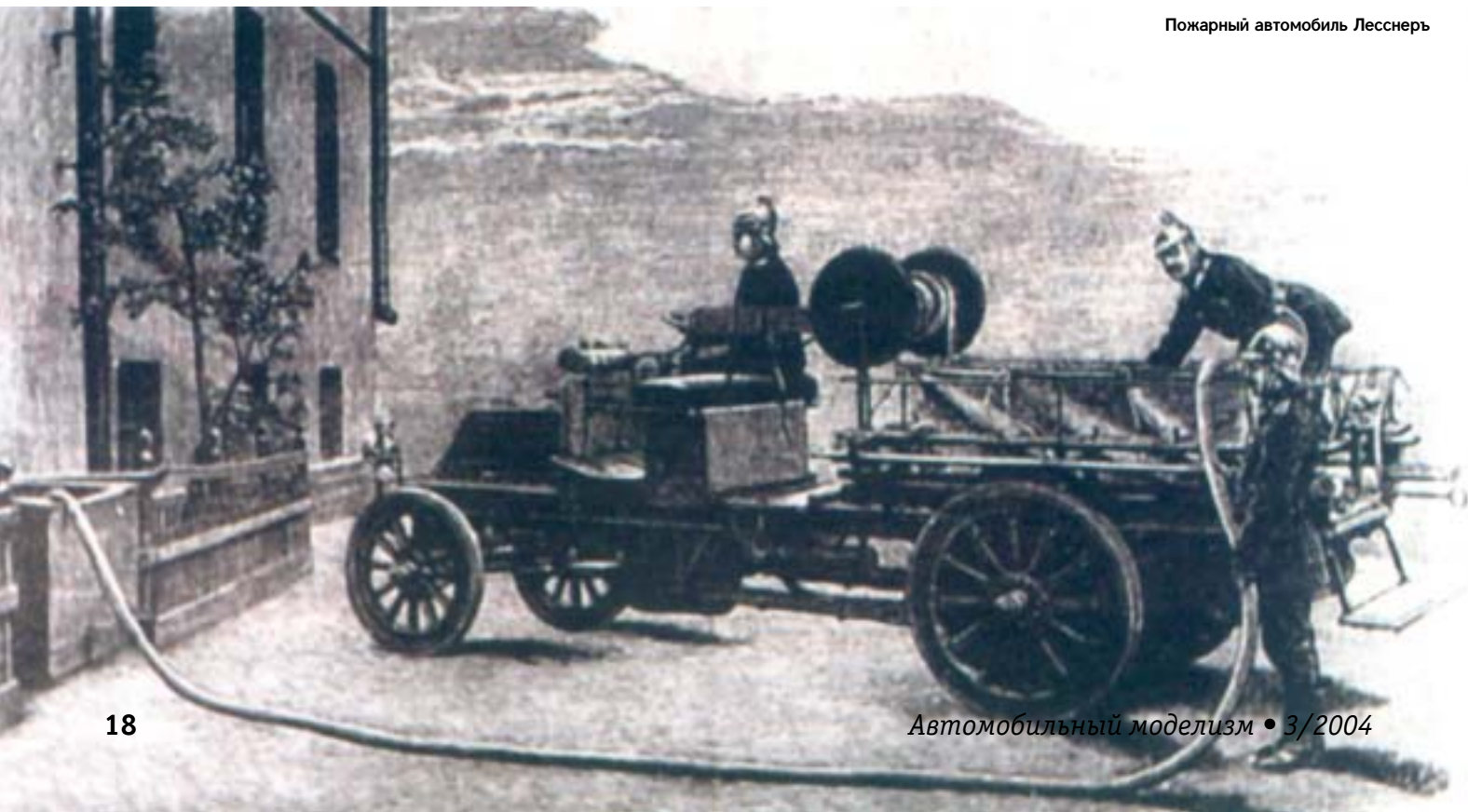
Пожарный автомобиль Фрезе

Автомобили цвета пламени... В нашем сознании при чтении этих слов возникают мчащиеся куда-то ярко-красные машины в ореоле мигающих огней под звуки пронзительных сирен и визг тормозов. Именно пожарный автомобиль, которому в 2004 г. исполняется 100 лет, представляется нам неизменным атрибутом пожарной службы, и кажется, что никакой другой вид транспорта не заменит его. Посмотрите, как замирают дети и взрослые, прожояая взглядом спешащие мимо пожарные ма-

шины. А кто из нас в детстве не мечтал стать пожарным. Ведь эту профессию дети выбирают наравне с такими, как космонавт, лётчик, капитан корабля. И это не случайно. Профессия пожарных всегда была и будет интересной и опасной. Каждую минуту эти отважные герои, рискуя своей жизнью, спасают людей, бесценные экспонаты музеев и картинных галерей. В советское время в обиход вошло обидное для пожарных слово «пожарники». И вы, и ваши знакомые, не придавая этому «словечку» особого значения, зачастую, без злого умысла, употребляете его в разговоре. На самом деле это обидное слово имеет вовсе другое значение: «пожарниками» в XIX в. назы-

вали крепостных крестьян, которых помещики посылали в первопрестольную попросить милости. Целыми семьями люди уезжали из деревень: «Мы, мол, погорели, подайте на пропитание». Дома же их тем временем стояли целехонькими. Вот откуда взялось это обидное для старых пожарных слово «пожарники».

В начале XX в. во многих крупных городах стали появляться первые автомобили. Одной из первых служб, проявивших к ним большой интерес, была пожарная служба. Всё пожарное оборудование (цистерны с водой, багры, лестницы, насосы и рукава) приходилось в то время возить громоздким и недостаточно скорым конным обозом. Пожарные нуждались в более быстром, мощном и не менее надёжном транспорте, чем гужевой. К середине



Пожарный автомобиль Лесснер

Пожарный автомобиль Руссо-Балт Д24/40



была получена 7 июля 1904 г. всё той же Александро-Невской пожарной частью. Двигатель и трансмиссия автомобиля были изготовлены в Петербурге, а ходовая часть – доставлена из Берлина с завода «Мариенфельде» (филиал фирмы «Даймлер»). До 1906 г. фирма «Лесснер» не строила ходовую часть автомобилей, а получала её из Германии. По сравнению с ранее выпущенными грузовиками пожарный автомобиль имел более совершенный двигатель: V-образную форму головки цилиндров, зажигания «на отрыв» заменено зажиганием от магнето высокого напряжения на свечи. Двигатель – 2-цилиндровый, 15-сильный, рабочим объёмом 2,66 л. Автомобиль имел трёхступенчатую коробку передач. Его масса составляла 1150 кг. На шасси автомобиля «Даймлер» был установлен разработанный на заводе кузов-ли-

1920-х г. механическая тяга, как тогда говорили, вытеснила в пожарном деле конную. И сегодня в населенных пунктах главным средством доставки пожарных и оборудования для борьбы с огнём служат автомобили.

10 июня 1904 г. фирма «Фрезе» построила первый в России пожарный автомобиль с 9-сильным одноцилиндровым двигателем «Де Дион-Бутон» рабочим объёмом 0,942 л, предназначенный для транспортировки команды из 10 чел. В комплект линейки входили две пожарные лестницы, стендер и 80 саженей рукавов. На этом автомобиле фирма последний раз использовала одноцилиндровый двигатель и охлаждение при помощи оребренного змеевика. К левому борту автомобиля были прикреплены две таблички: одна с указанием производителя «Фрезе и К°», другая – с указанием принадлежности к Александро-Невской пожарной части Санкт-Петербурга. Привод на ведущие задние колёса осуществлялся цепной передачей. Мощность двигателя составляла 8 л.с. Вместо сплошных резиновых шин, которые устанавливали на грузовиках «Фрезе», линейка имела пневматические. Возле места командира пожарного отделения, расположенного рядом с водителем, находилась небольшая аптечка для оказания первой помощи пострадавшим. Интересным является тот факт, что в день получения машина была сразу же использована в тушении пожара на окраине города. Пожарный автомобиль прибыл к месту происшествия на 12 мин быстрее конного обоза, чем и доказал свою практичность.

Большая заслуга в появлении другого пожарного автомобиля принадлежит «Акционерно-



Реплика пожарного автомобиля Руссо-Балт Д24/40

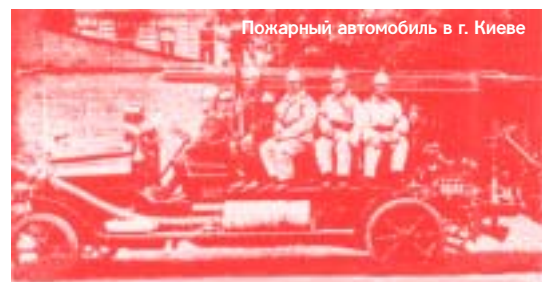
му Обществу машиностроительного чугунолитейного и котельного завода Г.А. Лесснеръ». Завод существовал с 1852 г. и занимался производством насосов, станков, паровых молотов. Это было крупное и известное в России предприятие. В 1902 г. завод заключил контракт с фирмой «Даймлер», по которому акционерное общество «Г.А. Лесснеръ» получало исключительное право на выпуск в России автомобилей этой марки. Среди машин, производимых на заводе, были и пожарные, первая из которых под торговой маркой «Леснеръ»

нейка на 14 чел. в. На нем устанавливалось следующее пожарное оборудование: насос, приводимый в движение паровой машиной, цистерна с водой, стендер и 100 саженей пожарного рукава, а также лестницы, багры, топоры, вёдра. Автомобиль развивал скорость до 25 вёрст/ч.

Первый пожарный автомобиль для Москвы был построен в 1908 г. Его сделал литейно-механический завод Густава Листа на шасси Benz-Gaggenau. Корпус этого завода до сих пор цел и находится рядом с посольством Великобритании. Машину сразу назвали «Линейкой Листа» потому, что вдоль кузова на длинных скамьях спина к спине в две линии сидели пожарные. Служила она в Мясницкой пожарной части на Пречистенке, д. 22, где ныне располагается Управление пожарной охраны г. Москвы. Автомобиль имел бензиновый 4-цилиндровый мотор мощностью 28 л.с., ширина колеи составляла 1,5 м,



Первый пожарный автомобиль в г. Николаеве





а шины линейки были сплошными резиновыми. Наибольшая скорость, которую развивала машина на ровной дороге, составляла 30–35 верст/ч. Сверху размещалась 12-аршинная французская лестница и две 6-аршинные штурмовые. Между сиденьем устанавливался стендер, переходной кран, ствол. Сзади размещался каток с рукавом в 80 саженой на резиновом ходу, который легко снимался и доставлялся на место одним человеком на бегу. Под каждым сиденьем находился ящик для мелких принадлежностей. Несмотря на развиваемую скорость восьмиместная линейка не могла тягаться с лошадьми на брусчатой мостовой. Лошади оставались главным транспортом пожарного обоза в Москве до конца 1920-х гг. Очевидец первого пожарного автомобиля в Москве Владимир Гиляровский так описывает его в своей книге «Москва и москвичи»: «Это была небольшая машина с прикреплённой наверху раздвижной лестницей для спасения погибавших из верхних этажей, впрочем, не выше третьего. На этом автомобиле первым мчался на пожар брендмайор с брендмейстером, фельдшером и несколькими смельчаками-топорниками».

С появлением первых автомобилей в пожарных частях изменился порядок выезда по тревоге. Теперь верстовой на коне уже не мог тягаться в скорости с автомобилями и предупреждать прохожих об опасности своей трубой. На смену изжившей себя традиции появился новый атрибут пожарных – бронзовый колокол. Он устанавливался в передней части машины и во время движения на пожар один из бойцов постоянно звонил в него, привлекая внимание других участников движения. Колокол оставался неременной деталью пожарных автомобилей на протяжении долгих лет, вплоть до середины XX в., когда появились первые газовые и электрические sireны.

В 1910 г. Московская пожарная охрана переоборудовала в автолинейки ещё две грузовые автомашины. Все имевшиеся автолинейки не комплектовались насосами с механическим приводом и поэтому не были боевыми и тактическими единицами, а служили лишь для перевозки пожарных. Лишь в 1914 г. были получены из-за границы пожарные автомобили с механическими насосами.

В 1911 г. в Риге для добровольного пожарного общества был впервые приобретен пожарный автомобиль с насосом «Мерри ветер».

В 1912 г. в Казани появился первый пожар-

ный автомобиль с насосом фирмы «Benz-Gaggenau».

В 1913 г. в Нижнем Новгороде местная мастерская переоборудовала грузовик в пожарную линейку.

В России пожарные автомобили приживались плохо. Это объяснялось, с одной стороны, плохими мостовыми, а с другой, – выгодностью хозяйств содержать лошадей, так как автомобиль сжигает топливо по известным нормам, а при конной тяге учёт не возможен. Так, в 1914 г. на предложение фирмы «Густав Лист» обеспечить одну из частей Петербурга пожарными автообозами безвозмездно при условии, что если в течение года они докажут свою пригодность и экономичность, то город обязан будет их купить, городская управа ответила, что Петербург ещё не созрел для приобретения пожарных автомобилей.

На IV Международной автомобильной выставке, которая состоялась в мае 1913 г. в Санкт-Петербурге, Русско-Балтийский вагонный завод представил пожарную машину на шасси грузовика Руссо-Балт Д24/40 XIII серии с номером 405. Колёсная база машины составляла 3375 мм. На автомобиль ставили пневматические шины размером 895х135 мм. Автомобиль приобрело Петровское добровольное пожарное общество Риги. При мощности двигателя в 40 л.с. машина могла развивать скорость до 40 км/ч. Боевой расчёт автомобиля – 10 пожарных. Реплику пожарного Руссо-Балта можно увидеть в рижском Музее пожарной техники.

В Киеве первый пожарный автомобиль появился в 1913 г. В качестве базового автомобиля использовали шасси от немецкого автобуса Benz-Gaggenau. Пожарное оборудование и водяной насос были сделаны на местных предприятиях.

Машина поступила в распоряжение Старокиевского пожарного депо, которое располагалось на ул. Владимирской, д. 15 (где и по сей день размещается пожарная часть). Пожарный автомобиль имел самый распространенный вид кузова – «линейку». Команда в медных касках размещалась на двух продольных скамейках, спиной друг к другу. За головами пожарных крепилась раздвижная лестница, а подножки представляли собой ящики с прочим пожарным оборудованием.

В задней части автомобиля был установлен пожарный насос и катушка со шлангом. Прямо перед водителем красовались мощная сирена с ручным приводом (редкий случай замены бронзового колокола!). Под её завывание машина разгоняла прохожих и другой транспорт. После окончания гражданской войны на Украине имелось всего несколько пожарных автомобилей на шасси старых грузовиков, оборудованных своими силами. Каждый из автомобилей, эксплуатировавшихся в Киеве, имел собственное имя: «Подол», «Сполох», «Трубник» и др.

Отдельно следует упомянуть машину «Старый Киев». Это была так называемая «газовка» – автоцистерна, где подача воды осуществлялась не насосом, а сжатым воздухом.

Практически всё это были транспортные автомобили с открытой кабиной, за которой продолго располагались скамьи для пожарных, одновременно служившие ящиками для снаряжения. К концу 1916 г. в России имелось всего 11 пожарных машин. Для сравнения – в 1914 г. пожарные Парижа имели 91 пожарный автомобиль и ни одной лошади!



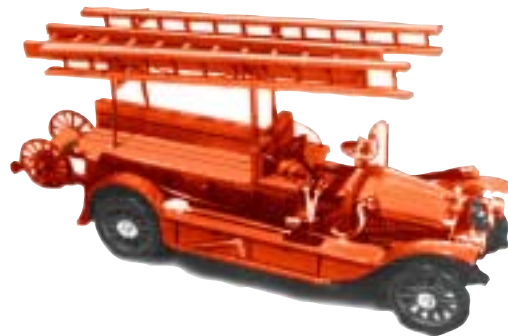
Пожарный автомобиль Фрезе (Разум, Киев)



Пожарный автомобиль Руссо-Балт Д24/40



Пожарный автомобиль Руссо-Балт Д24/40 (Лаборатория минимodelей)



Пожарный автомобиль Руссо-Балт Д24/40. Реплика из Рижского музея



С ВОЗВРАЩЕНИЕМ

на, царапать и «build» – строить создавать). Этим термином в Америке и Европе называют масштабные модели высочайшего класса, полностью выполненные вручную.

Модели класса «Scratchbuild» изготавливают, что называется, с нуля. Перед мастером лежат подробные чертежи и множество фотографий объекта моделирования. Все детали выполняют вручную из натуральных материалов, не прибегая к помощи литья из смолы или пластика. То, что на «живой» машине металлическое, будет металлическим и у модели. То же самое касается деталей из дерева, стекла и т.д.

При изготовлении моделей применяется ювелирная техника, твёрдые припои, в частности цирконий. Благодаря этому изящные миниатюры обладают повышенной механической прочностью. Основные материалы – латунь, сталь, различные породы дерева: полисандр, орех, самшит, красное дерево, яблоня. Для обтягивания сидений, изготовления ремешков применяется натуральная кожа.

Достоверность и филигранность моделей достигается благодаря технологии и оборудованию часовой промышленности.

Модели, изготовленные вручную с великолепной проработкой мелких деталей, выполненные с завидной аккуратностью и доведённые до совершенной достоверности в масштабе 1:43, заставляют проникнуться огромным уважением и восхищением к людям, чьи руки смогли сотворить такое произведение искусства!

Настоящих мастеров scratchbuild`еров во всём мире единицы. Среди них наш соотечественник Юрий Балекин – человек, завоевавший международное признание, обладатель наград и дипломов международных выставок. Модели, сделанные руками этого мастера дополнили коллекции европейских и россий-



ских музеев, а также частные коллекции ценителей прекрасного.

Среди наиболее известных работ можно назвать модель первого мотоцикла Daimler и первого автомобиля Benz, выполненных в масштабе 1:10. В популярном масштабе 1:43 была изготовлена лимитированная партия первого «Бенца» (20 моделей с авторскими сертификатами), а также первого грузовика Daimler, копия которого открывает малоизвестные страницы истории: конструктор этого грузовика – русский изобретатель Борис Григорьевич Луцкий, работавший некоторое время у Готлиба Даймлера на заводе в Мариенфельде. У копии грузовика около тысячи деталей! На обоих «Бенцах» (и в масштабе 1:10, и в масштабе 1:43) количество спиц на колёсах соответствует оригиналу. Модель «Бенца» в масштабе 1:10 изготовлена из более чем 2000 деталей, а у модели в масштабе 1:43 их около 500.

На модельной выставке в Париже в 1991 г. на конкурсе «Золотые пальцы» модели масте-

«Олдтаймер» – для многих незнакомое понятие, но близкое любителям классических ретроавтомобилей. Олдтаймерами называют себя те, кто занимается восстановлением и сохранением автомобильной истории прошлых лет в легендарных классических моделях машин. Для многих эти машины – предмет гордости, но ещё больше людей хотят иметь уникальные экспонаты в своих частных коллекциях. Однако далеко не всем это доступно из-за высокой стоимости таких автомобилей и очень ограниченного их количества. Остаётся лишь посещать специализированные салоны, чтобы в очередной раз насладиться великолепным парадом автомобильной классики, или смотреть старые художественные и документальные фильмы с участием классических авто. Смотришь на всё это великолепно и думаешь: «Вот бы иметь такую коллекцию в миниатюре у себя дома или в рабочем кабинете!»

Но где же найти модели автомобилей, достоверность которых не вызовет сомнений даже у самого большого специалиста?

Ответ на этот вопрос мы и предлагаем вашему вниманию.

«Scratchbuild» в России!

Слово «Scratchbuild» на русский язык перевести почти невозможно, особенно не зная, о чём речь (от английского «scratch» – царапи-



ПАРИЖ. Весной во французской столице работал XII международный салон макетирования и постройки масштабных моделей. Уменьшенные копии автомобилей, мотоциклов, локомотивов, кораблей, самолётов, зданий, игрушечные солдатики были представлены 250 экспонатами. Они размещались на площади 30 000м² (такую поверхность занимают шесть футбольных полей) в одном из павильонов Порт Версаль, где традиционно проходит Парижская автомобильная выставка.

Впервые в истории салона на нём экспонировались работы советских моделеров. Они не только вызвали немалый интерес 170 тысяч посетителей, но и были заявлены на конкурс «Золотые пальцы», организованный журналом «Фигаро». В категории масштабных моделей автомобилей авторского исполнения диплома «Фигаро» удостоен москвич Юрий Балекин. Он изготовил в масштабе 1:43 очень чисто проработанные копии автомобиля К.Бенца 1886 года и мотоцикла Г.Даймлера 1885-го, состоящие каждая из шести сотен деталей. Наряду с ними в конкурсе «Золотые пальцы» рассматривались модели-копии, сделанные в масштабе 1:43 столичной студией «Москва-Моделс»: ГАЗ-М1 и рефрижераторный фургон 1АЦ на шасси ГАЗ-51А. Эти работы получили высокую оценку на салоне.

Журнал «За рулём», № 7, 1991 г.



Авторские масштабные (1:43) модели Ю.Балекина, отмеченные дипломами «Фигаро»: мотоцикл Г. Даймлера и автомобиль К.Бенца



ра получили диплом журнала Figaro. Большие модели Benz и Daimler приобрёл музей Mercedes-Benz. В 1996 г. в Америке в г. Стратфорде на выставке Automania модель Benz в масштабе 1:10 заняла первое место. Модель, изготовленная Юрием Балекиным, пополнила коллекцию главы компании Microsoft Билла Гейтса, одного из самых богатых людей мира.

Сегодня группа единомышленников вместе с Юрием Балекиным объединила свои усилия и организовала студию «View Model», задача которой помочь увлечённым людям воплотить свою мечту – иметь в коллекции любимейший автомобиль. Такая модель станет украшением любого интерьера, будь то рабочий кабинет или гостиная загородного дома, автосалон или частный музей, станет предметом гордости и восхищения ваших коллег и знакомых.

Выполненная на уровне произведения искусства по Вашему заказу модель классического автомобиля приятно удивит юбиляра или делового партнёра, чьё расположение для вас так важно. Ваш VIP подарок будет неповторимым и запомнится надолго.

«View Model Creative Project Studio» предлагает:

1. Изготовление на заказ масштабных моделей ретроавтомобилей класса «Scratchbuild» и их сувенирное оформление.
2. Тюнинг моделей «из коробки»: профессиональная сборка и покраска моделей иностранных производителей, изготовление стек-

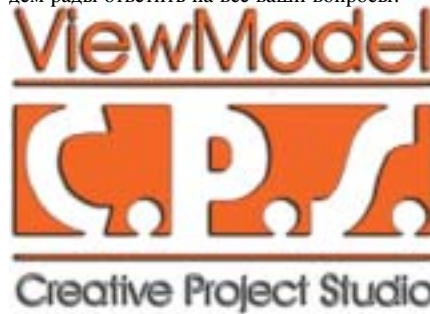
лянного бокса или сферического купола для защиты модели от механического воздействия и попадания пыли. Тюнинг моделей также может включать в себя элементы scratchbuild`инга: изготовление металлических спицованных колёс, элементов отделки салона и оборудования автомобиля (щётки стеклоочистителя, зеркала и т.п.).

3. Изготовление масштабной панорамы (ландшафт, здания, элементы интерьера гаража или автомастерской, фигуры человека и т.п.) для более красочного зрительного эффекта от восприятия модели автомобиля.

4. Изготовление действующих макетов и моделей высокого качества (транспорт, архитектурные проекты, инженерные сооружения, мосты и многое другое).

5. Оформление интерьеров автосалонов, клубов и других мест по желанию заказчика в стиле ViewModel.

По вопросам размещения заказов звоните по телефону 8-916-423-20-49 или пишите по электронной почте viewmodel@umail.ru. Будем рады ответить на все ваши вопросы.



AUSTIN 1800

Первое место в 1964 г. на конкурсе «Автомобиль 1965 года» с 78 очками занял английский Austin 1800.

В 1952 г., в результате объединения фирм Morris и Austin, был создан концерн British Motor Corporation (BMC) и произошла унификация моделей обеих фирм, которые со временем становились всё более похожими и в конце концов стали отличаться только названием и цветом кузова.

В 1959 г. появился самый легендарный автомобиль фирмы – Mini. Austin его продавала сначала под маркой Seven. Автомобиль разработал Alec Issigonis, который впервые установил 4-цилиндровый двигатель и коробку передач поперечно спереди, получив очень лёгкую и компактную 4-местную машину.

В 1962 г. появилась серия «1100», которая вначале продавалась под маркой Morris, а потом – Austin. В 1964 г. новую модель Austin 1100 оснастили необычной и революционной гидропневматической подвеской Hydrolastic. Позднее появился более солидный 4-дверный седан Austin/BMC 1800, оснащённый 4-цилиндровым OHV двигателем объёмом 1,8 л и мощностью 87 л.с. с 4-скоростной ручной или 3-скоростной автоматической коробкой передач и такой же независимой подвеской. Длина автомобиля составляла 4,24 м.

В 1960-е гг. под маркой Wolseley предлагались более комфортабельные варианты стандартных малолитражных машин BMC серий «1100» и «1300», а с 1967 г. выпускался также Wolseley 18/85 типовой серии «1800».

КОМПАКТ-ДИСК

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

Содержание:

1. Полноцветная версия журналов «Автомобильный моделизм» в формате PDF №№ 1–6/2000, №№ 1–12/2001, №№ 1–6/2002, №№ 1–6/2003.
2. Слайд-шоу (каталоги) моделей: АГАТ/Тантал; ЭЛЕКОН; Компаньон/Компаньон-Модель; ЛОМО/ЛОМО-АВМ/Двигатель; МиниКлассик; Лаборатория минимodelей; Voltchanecky; Minichamps; Norev; MV Models (1:48); Пожарные автомобили отечественных изготовителей и др.
3. Adobe Acrobat Reader (программа для просмотра PDF-файлов).
Системные требования: Pentium 200; ОЗУ – 32Мб; ОС – Windows 95/98/ME/2000/XP; разрешение экрана – 800x600; CD-ROM.
Стоимость диска с пересылкой по России 300 руб. (стоимость пересылки за границу оговаривается в каждом отдельном случае).
Деньги необходимо перевести по адресу: 129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, оф. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу. В графе «Для письма» указать количество дисков и разборчиво обратный адрес.

Автомобили 1965 года – Austin 1800, Autobianchi Primula, Ford Mustang

Александр БАРМАСОВ,

г. Санкт-Петербург

e-mail: barmasov@pobox.spbu.ru

<http://home.lanck.net/peresvet/SMR/smr.htm>



Austin 1800

AUTOBIANCHI PRIMULA

Второе место в 1964 г. на конкурсе «Автомобиль 1965 года» с 51 очком заняла итальянская Autobianchi Primula.

Фирма Autobianchi с капиталом в



Масштабные модели Austin, BMC, Morris и Wolseley



Morris 1100 Saloon (1962), Vitesse 98136, металл, производство прекращено, 4000 экз.;



Morris 1100 Saloon (1962), Vitesse Classics 99018, металл, производство прекращено, 2500 экз.;



Wolseley 1100 (1965), Vitesse Classics 99060, металл, производство прекращено, 2500 экз.;



Austin 1300 Saloon (1967), Vitesse Classics 090, металл, производство прекращено, 2000 экз.;



Austin 1300 Vanden Plas (1967), Vitesse Classics 99034, металл, производство прекращено, 2500 экз.

3000000 лир была образована 11 января 1955 г. Autobianchi Primula является единственной оригинальной разработкой фирмы с весьма смелыми конструкторскими решениями. Её двигателем был модернизированный двигатель FIAT 1100D, в дальнейшем конструкция переднего привода была использована FIAT на своих автомобилях. По примеру созданной Alec Issigonis микролитражки Mini конструкторы Autobianchi применили на своей модели расположенный поперёк автомобиля рядный 4-цилиндровый двигатель и двухобъёмный кузов (хэтчбек) на 4–5 мест, достаточно оригинальный для своего времени. Все четыре колёсных тормоза были дисковыми, что являлось редкостью в то время, особенно для малолитражных автомобилей. Коробка передач – механическая 4-ступенчатая. Подвеска – передняя независимая на поперечной рессоре, задняя – с жёсткой осью на полуэллиптических рессорах.

Масштабные модели Autobianchi Primula



Autobianchi Primula, Mebetoy's A-5, производство прекращено;



Autobianchi Primula, Завод автотракторно-го электрооборудования № 1, ремейк, металл, с конца 1980-х;



Autobianchi Primula (1964–1968)

Autobianchi Primula, Прогресс МГ-085-01-5287, ремейк, пластмасса, с 1984, производство прекращено;

Autobianchi Primula, Прогресс, ремейк, пластмасса;

Autobianchi Primula Coupe, СССР, ремейк, металл, с нач. 1990-х;



Autobianchi Primula Coupe, Донецкая фабрика игрушек А-5, ремейк Mebetoy's, пластмасса, с 1974, производство прекращено;



Autobianchi Primula, Politoys-M 522, производство прекращено.

FORD MUSTANG

Третье место на конкурсе «Автомобиль 1965 года» с 18 очками занял американский Ford Mustang.

Когда президент Ford Motor Company Макнамара покинул компанию в 1961 г., чтобы присоединиться к администрации президен-

та John F. Kennedy, его сменил Ли Якокка – молодой человек, молниеносно продвигавшийся по службе и достигший звания вице-президента Ford Division в возрасте 36 лет. Осмыслив все положительные начинания Макнамары, Якокка понял, что нужно создать новый и свежий образ Ford. Он начал эффективную программу, в результате которой Ford вернулся к участию в автомобильных гонках. В Европе Ford Falcon выиграл престижное ралли Monte Carlo, а затем отправился на знаменитейшую гонку 24 Hours Le Mans, в которой побеждает тот, кто проедет наибольшее расстояние за 24 часа.

Якокка стремился к изменениям, полагая, что ориентация на вкус молодёжи увеличит доходность производства. Он предложил к производству маленькую спортивную машину с четырьмя сиденьями, достаточным числом модификаций и начальной ценой около 2300 долл. Направление мысли Якокка было верным, так как исследование рынка показало, что людей в возрасте 15–29 лет в последующее десятилетие станет на 50% больше. Кроме того, опрос людей моложе 25 лет показал устойчивый интерес к доступной машине с четырёхскоростной ручной коробкой передач, ковшеобразными сиденьями, разными модификациями двигателя и привлекательным спортивным видом.

Первая опытная модель, известная как Ford Mustang I имела два сиденья и, возможно, была бы очень популярна среди гонщиков и автолюбителей. Но Ли Якокка не считал модель удачной. Он утверждал, что Ford Mustang I слишком дорогостоящий в производстве и не подходит в качестве семейного автомобиля. Следовательно, Mustang не будет популярен среди широкой публики.

Вскоре стало ясно, что молодёжь хотела четыре сиденья, а не два. Требовалась новая идея. Чтобы добиться желаемого результата, Якокка задействовал все дизайнерские команды Ford Motor Company и провёл среди них конкурс, определивший нужную машину. Четыре отдельные дизайнерские студии работали с утра до вечера, и в результате было предложено семь различных моделей. В конце концов, победителем стал Дэйв Эш из Ford Styling. Машина Эша базировалась на шасси Ford Falcon, имела колёсную базу 2700 мм и длину 4650 мм. Впоследствии в эту версию Ford Mustang были внесены совсем незначительные изменения.

Из-за того, что 8-цилиндровые двигатели с V-образным расположением цилиндров были крайне популярны в Америке в те годы, Ford Mustang II планировалось выпускать как с 6-цилиндровыми, так и с 8-цилиндровыми моторами. Как оказалось, абсолютное большинство покупателей предпочитало выпускавшийся до

1973 г. Ford Mustang с двигателем V8.

Ещё до своего публичного показа 17 апреля 1964 г. Ford Mustang стал объектом внимания средств массовой информации. Появились статьи в Times и Newsweek, передачи на всех трёх федеральных телевизионных сетях, публикации и рекламные объявления в 2600 газетах. Такое освещение в средствах массовой информации было настолько результативным, что в первый день продаж дилеры увидели толпы желающих купить новую модель. Один чикагский дилер был настолько обеспокоен, что запер двери выставочного павильона во избежание травм,

которые люди могли получить в давке. Другой дилер поместил новый сияющий Ford Mustang на опору и поднял вверх, так что все могли видеть машину не нанося вреда ей или друг другу. Некоторые люди, обуреваемые желанием купить Ford Mustang, были готовы заплатить намного больше её стоимости. Понимая это, техасский дилер Гарланд провёл аукцион, в ходе которого пятнадцать человек претендовали на единственный Ford Mustang. Покупатель, предложивший самую высокую цену, затем просидел в машине всю ночь, чтобы быть уверенным, что машина не будет продана в его отсутствие.

В Ford Mustang совмещались привлекательный внешний вид и определённые характерные черты. Изначально существовали две модели – двухместное купе и четырёхместный двухдверный кабриолет с несущим кузовом и откидным верхом. «Невеста» Луи де Фюнеса (Funes) из фильма «Жандарм женится» (Франция, Италия, 1968) нарушает правила дорожного движения в окрестностях Saint-Tropez именно на Ford Mustang Convertible – вдова жандармского генерала могла себе позволить этот роскош-

ный заморский автомобиль. А в 1999 г. на зелёном Ford Mustang Convertible ездили детектив Дули (Д. Белуши) и его оварка Джерри Ли из кинофильма «Собачья работа» («К-911»).

Благодаря привлекательному стилю, при раз-

Ford Mustang Convertible (1964)



Ford Mustang Coupe (1965)



Ford Mustang Fastback (1965)



работке которого думали скорее об увеличении продаж, чем о функциональности, Mustang сразу же стал очень популярен. Только в первый год производства продали 400000 машин. Покупатели могли выбирать между 6-цилиндровым рядным двигателем объёмом 2786 см³ и моторами V8 рабочим объёмом от 4260 до 4736 см³. Коробка передач: механическая 3- или 4-ступенчатая, а также 3-ступенчатый автомат. Подвеска: передняя независимая рычажно-пружинная, цельная балка заднего моста на полуэллиптических рессорах. Барабанные тормоза на всех колёсах.

В сентябре 1964 г. появился Ford Mustang Fastback. Машина была очень красивой, её длинный капот и короткий верх превосходили дизайн европейских машин. Вертикальная узкая голубовато-серая сотоподобная решётка радиатора была сделана из трёхгранной хромированной полосы и украшена хромированной эмблемой с изображением галопирующего мустанга в центре.

На эту модификацию было не только прият-

Ford Mustang Convertible (1965)



но смотреть, она к тому же была очень практичной. Закрытый четырёхместный кузов типа фастбек представлял собой вариант хэтчбека с большим наклоном крыши. Из-за небольшой высоты потолка в задней части размещаться взрослым пассажирам было неудобно, т.к. сиденья заднего ряда были предназначены для детей (то есть не 4 места, а 2+2) – настоящий семейный автомобиль. Задние сиденья складывались, создавая огромное, полностью покрытое ковром, багажное отделение, в котором могли помещаться доски для сёрфинга, стремянки, множество чемоданов и т.п. Позднее аналогичная схема (2+2 с возможностью превращения заднего ряда сидений в багажное отделение) применялась на многих «семейных» и «городских» автомобилях.

Явно ложные воздухозаборники размещались по обе стороны решётки. Квадратные гнёзда фар и ложные воздухозаборники выполнялись отдельными деталями и редко подходили друг к другу или к решётке. Большинство автомобильных журналов заметило этот недостаток и указало на него. Ford принял меры, и критикуемые элементы кузова были в 1967 г. переработаны.

Якобка хотел, чтобы Ford Mustang предлагался в нескольких вариантах для поощрения стремления покупателей индивидуализировать свои машины. Это было успешно реализовано, и большинство модификаций Ford Mustang не похожи друг на друга. Например, кроме стандартной конфигурации декоративного колпака колеса автомобиля существовали ещё пять на выбор. Стандартные диски колёс имели диаметр 32,5 см и ширину борта шины 10 см. 35-сантиметровые диски были характерны для машин ручной сборки.

Благодаря широкому выбору силовых агрегатов и вариантов исполнения можно было рассматривать этот серийный автомобиль как «машину по индивидуальной мерке». Желающие имели возможность приобрести не только довольно дешёвый и простой автомобиль для повседневных поездок, но и заказать быстроходную спортивную версию.

Передние и задние бамперы были тонкими, красиво оформленными и нефункциональными. Они мало защищали кузов или не защищали вообще. У бортов было уникальное оформление. Изгиб борта начинался с передней решётки, вытягивался в линию и становился более заметным над задними колёсами. Здесь он загибался вниз и заканчивался фальшивым воздухозаборником. Затем изгиб возвращался, заканчиваясь только спереди, под эмблемой Mustang, установленной на красно-бело-синей тонкой вертикальной полосе. Три вертикальные хромированные полосы пересекали задние фары. Хотя изначально фары предполагались раздельными, но в окончательном варианте они представлены в одном блоке. Посередине задней части кузова находилась очень привлекательная хромированная крышка горловины бензобака с эмблемой Mustang из термостойкого материала.

Салон был очень красивым и выглядел дорогостоящим. Полностью виниловые ковшеобразные передние сиденья были стандартными, в то время как по выбору можно было сделать их «скамейкой», что являлось новшеством в то время. Задние сиденья – типа «скамейка». Литая приборная панель с белыми цифрами на чёрном фоне была типовой, хотя на выбор можно было поставить Rally Pack, состоявшую из двух круглых шкал с другой стороны рулевой

колонки. Спидометр был горизонтальный. По бокам от спидометра располагались круглые шкалы, показывавшие температуру и уровень топлива. Rally Pack включала в себя ещё тахометр и часы. Стандартный двигатель объёмом 2656 см³ (шесть цилиндров, мощность 101 л.с.) позволял Ford Mustang развивать скорость 145 км/ч. Машина могла достичь скорости 130 км/ч за 35 с. Существовали также два двигателя V8 объёмом 4062 см³ и 4516 см³ мощностью 160 л.с. и 271 л.с. соответственно.

Ford Mustang побил все рекорды производства и стал одной из любимых американских машин. С апреля 1964 г. по сентябрь 1965 г. было продано огромное число Ford Mustang – 619243. Из них 418812 разошлись в первые двенадцать месяцев. Быстрое признание этой машины не имело аналогов во всей истории автомобилестроения. Что касается цены, то Ford Mustang с 6-цилиндровым двигателем без доплат продавался всего за 2372 долл., а модификация с двигателем V8 – за 2480 долл. Количество дополнительных устройств позволяло повысить цену вплоть до 4000 долл., но это позволяли себе немногие; большинство машин было продано в среднем за 3250 долл. Среди дополнительных устройств были: усилители руля (86,3 долл.), тормозов (43,2 долл.) и центральной консоли (51,5 долл.). Радио и антенна добавляли ещё 58 долл., кондиционер – 238,2 долл. Изначально передние диски тормозов были дополнительными и стоили 58 долл. Если покупатель всё это выбирал, то нужно было доплатить 535,2 долл. В результате Ford Mustang с V8 обходился как минимум в 3015 долл. Дополнительные устройства можно было приобрести в комплектах. Например, ручная сборка предполагала усиленные подвеску и амортизаторы, передний стабилизатор поперечной устойчивости большого диаметра и руль с передаточным числом 22:1. Для шикарных салонов тюнинг-подразделение Interior Decor Group предлагало солнцезащитные щитки, массажные накладки на сиденья из деревянных шариков, аппликацию и орнаментацию, пять круговых шкал на приборной доске, роскошные оплётки рулевого колёса, красные и белые сигнальные лампы, загорающиеся при открывании дверей. Всё это, включая радио, кондиционер, усилители руля и тормозов, поднимало цену на Ford Mustang с двигателем V8 до 3188 долл.

Применяя высокомогущный двигатель V8, Ford начал модернизировать и другие двигатели. Двигатель V8 в 164 л.с. объёмом 4062 см³ осенью 1964 г. был форсирован до 200 л.с. Также был изменён и двигатель объёмом 2656 см³ (101 л.с.). Его объём был увеличен до 3125 см³, а мощность стала 120 л.с.

В 1999 г. решением международного жюри семейства автомобилей Ford Mustang вошло в число **100 лучших автомобилей XX в.**

Масштабные модели Ford Mustang

Ford Mustang 2+2 Bertone, Киевский экспериментально-механический завод игрушек имени Н.Ф. Ватутина/АТЕК, (549) ремейк, металл, до 1992;

Ford Mustang Boss, 302 СССР, ремейк Mebetoys, до 1992;



Ford Mustang, Norev 887, металл, открываются двери, 1981;

Ford Mustang Police Car, Norev 824, металл, открываются двери, 1987–1988;



Ford Mustang Convertible (1964), Solido 4540, металл, производство прекращено;



Ford Mustang coupe race #64 (1965), Solido 1922, металл, производство прекращено;



Ford Mustang (1966), Century 6, металл, производство прекращено;



Ford Mustang Convertible (1966), Century 16, металл, производство прекращено;



Ford Mustang Shelby GT350 Convertible (1966), Kyosho 3124R, металл, производство прекращено;



Ford Mustang Shelby GT350 (1966), Kyosho 3121W, металл, производство прекращено;



Ford Mustang Shelby GT350H (1966), Kyosho 3122H, металл, производство прекращено.

ФОТО НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ

Фотографии нашего читателя из Новосибирска
Владимира Владимировича Ткаченко

Оборудованная под контейнеровоз Tatra 148S
из Кемеровской области



Слегка «навороченный» ЗИЛ-133Г1



International



International



«Залётный» International из Нижегородской области



Magirus 290D26L с «самопальным» кузовом



Урал-4320 с сеном



МАЗ-5165

ЛОКОТРАНС

ИНФОРМАЦИОННЫЙ АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ,
ТРАНСПОРТНОЙ ТЕХНИКИ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

Россия, 355012, г. Ставрополь, а/я 362

Адрес для переписки:

Россия, 144012, Московская обл., г. Электросталь, а/я 104

e-mail: lokotrans@elsite.ru
www.lokotrans.com



Дорогие друзья!

Начиная с этого номера журнала, мы открываем новую рубрику «Книга от Люциуса», где будет помещена при- сланная нашим коллегой Люциусом Суславичюсом фото- графия с изображением автомобилей. На вопрос: «Что изображено на фотографии?» – надо дать ответ. Первый, правильно ответивший на него читатель, получит в пода- рок книгу с дарственной подписью, чьё фото помещено здесь же на странице. Время, отпущенное на ответ, – два месяца – июль и август. Ответ будет опубликован в 5-м номере журнала.

Редакция надеется, что вы примите активное участие в нашем конкурсе.

Перед вами, уважаемые читатели, фотография начала пятидесятых годов прошлого века, сделанная в моём родном городе Каунасе. На ней вы видите девять грузовиков. Что это за грузовики. Кто опознает все автомобили, получит приз.





LMC002 Jaguar XJR9 #2 «Silk Cut», Lammers – Dumfries – Wallace, Winner Le Mans 1988, Classic Le Mans & GT cars



LMC004 Ford MkIV #1, Gurnwy – Foyt (Red), Winner Le Mans 1967, Classic Le Mans & GT cars



LMC005 Jaguar XC120-C #20, C.Laurent – De Tornaco, Le Mans 1953, Classic Le Mans & GT cars



LMC006 Jaguar XJR9 #1 «Silk Cut», Brundle – Nielsen, Le Mans 1988, Classic Le Mans & GT cars



LMC007 Jaguar XJR9 #22 «Silk Cut», Daly – Cogan – Perkins, 4th Le Mans 1988, Classic Le Mans & GT cars



LMC008 Jaguar XJR12 #3, «Silk Cut», Brundle – Nielsen – Cobb, Winner Le Mans 1990, Classic Le Mans & GT cars



LMC009 Ford MkIV #2, B.McLaren – M.Donohue (Yellow) 2nd Le Mans 1967, Classic Le Mans & GT cars



LMC010 Ford MkIV #3, M.Anderetti – L.Bianchi (Gold) Le Mans 1967, Classic Le Mans & GT cars



LMC011 Ford MkIV #4, L.Ruby – D.Hulme (Dark Blue) Le Mans 1967, Classic Le Mans & GT cars



LMC012 Bentley Sport 3.0 Lit. #8, J.Duff – F.C.Clement, Winner Le Mans 1924, Classic Le Mans & GT cars



LMC013 Matra MS670B #7, H.Pescarolo – G.Larrousse, Winner Le Mans 1974, Classic Le Mans & GT cars



LMC014 Matra MS670B #8, J-P.Jaussaud – J.Dolhem – B.Wolleck, Le Mans 1974, Classic Le Mans & GT cars



LMC015 Jaguar XJR12 #1, M.Brundle – A.Ferte – D.Leslie, Le Mans 1990, Classic Le Mans & GT cars



LMC016 Jaguar XJR12 #2, J.Lammers – A.Wallace – F.Konrad, 2nd Le Mans 1990, Classic Le Mans & GT cars



LMC017 Jaguar XJR12 #4, D.Jones – M.Ferte – E.Salazar, Le Mans 1990, Classic Le Mans & GT cars



LMC018 Rondeau M379B #16, «ITT-Le Point» J-P.Jaussaud – J.Rondeau, Winner Le Mans 1980, Classic Le Mans & GT cars



LMC019 Matra MS670B #9, J-P.Jabouille – F.Migault, 3rd Le Mans 1974, Classic Le Mans & GT cars



LMC020 Bentley Speed Six #1, W.Barnato – H.Birkin, Winner Le Mans 1929, Classic Le Mans & GT cars



LMC021 Rondeau M379 #55 «Merlin Place» J.Rondeau – J.Haran, Le Mans 1979, Classic Le Mans & GT cars



LMC022 Rondeau M379B #15 «ITT-Le Point», H.Pescarolo – J.Ragnotti, Le Mans 1980, Classic Le Mans & GT cars



LMC023 Mazda 787B #55 «Renown», Weidler – Herbert – Gachot, Winner Le Mans 1991, Classic Le Mans & GT cars



LMC024 Bugatti 57C #1, J-P.Wimille – P.Veyron, Winner Le Mans 1939, Classic Le Mans & GT cars



LMC025 Ford GT40 #9 «Gulf», P.Rodriguez – L.Bianchi, Winner Le Mans 1968, Classic Le Mans & GT cars



LMC026 Ford GT40 #10 «Gulf», P.Hawkins – D.Hobbs, Le Mans 1968, Classic Le Mans & GT cars



LMC027 Ford GT40 #11 «Gulf», J.Oliver – B.Muir, Le Mans 1968, Classic Le Mans & GT cars



LMC028 Mazda 787B #18 «Mazdasport», Kennedy – Johansson – Sala, Le Mans 1991, Classic Le Mans & GT cars



LMC029 Jaguar D «Cunningham», P.Walters – B.Spear Le Mans 1955, Classic Le Mans & GT cars



LMC031 Toyota TS010 «Casio», M.Sekiya – P.H.Raphanel – F.K.Acheson, #33, 2nd Le Mans 1992, Classic Le Mans & GT cars



LMC032 Toyota TS010 «Tom's», G.Lees – G.Brabham – U.Katayama, #7, Le Mans 1992, Classic Le Mans & GT cars



LMC033 Toyota TS010 «Zent», J.Lammers – A.Wallace – T.Fabi, #8, Le Mans 1992 + M189, Classic Le Mans & GT cars



LMC037 Jaguar D «Ecurie Francorchamps», J.Claes – J.Swaters, 3rd Le Mans 1955, Classic Le Mans & GT cars



LMC038 Peugeot 905 #2, M.Baldi – P.Alliot – J.P.Jabouille, 3rd Le Mans 1992, Classic Le Mans & GT cars



LMC039 Peugeot 905 #31, K.Wendlinger – E.Van De Poele – A.Ferte, Le Mans 1992, Classic Le Mans & GT cars



LMC040 Bugatti 57G #1 R.Labric – P.Veyron Le Mans 1937, Classic Le Mans & GT cars



LMC041 Alpine Renault A442 #19, J-P.Jabouille – P.Tambay, Le Mans 1976, Classic Le Mans & GT cars



LMC042 Alpine Renault A442 #7, P.Tambay – J.P.Jaussaud, Le Mans 1977, Classic Le Mans & GT cars



LMC043 Alpine Renault A442 #8, P.Depailler – J.Laffite, Le Mans 1977, Classic Le Mans & GT cars



LMC044 Alpine Renault A442 #9, J-P.Jabouille – D.Bell Le Mans 1977, Classic Le Mans & GT cars



LMC046 Renault 4CV #57, C.Hardy – M.Roger Le Mans 1949, Classic Le Mans & GT cars

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



LMC047 Renault 4CV #46, J.Sandt - H.Coatalen, Le Mans 1950 (Category Winner), Classic Le Mans & GT cars



LMC048 Aston Martin DBR1, S.Moss - J.Fairman #4, Le Mans 1959, Classic Le Mans & GT cars



LMC049 Aston Martin DBR1, M.Trintignant - P.Frere #5, 2nd Le Mans 1959, Classic Le Mans & GT cars



LMC050 Rondeau M379B #8 «L'Automobile», P.Streiff - J.L.Schlesser - J.Haran, 2nd Le Mans 1981, Classic Le Mans & GT cars



LMC051 Rondeau M379C #7 «OTIS», F.Migault - G.Spice, 3rd Le Mans 1981, Classic Le Mans & GT cars



LMC054 Toyota TS010 #36 «Nippo Denso» Sekiya - Suzuki - Irvine, 4th Le Mans 1993, Classic Le Mans & GT cars



LMC055 Toyota TS010 #37 «Nippo Denso» Raphanel - Acheson - Wallace, Le Mans 1993, Classic Le Mans & GT cars



LMC056 Toyota TS010 #38 «Nippo Denso», Lees - Lambers - Fangio, Le Mans 1993, Classic Le Mans & GT cars



LMM001 Audi R8 #1 Audi Sport, F.Biela - T.Kristansen - E.Pirro, Winner Le Mans 2001, Modern Le Mans & GT cars



LMM002 Audi R8 #2 Audi Sport, L.Aiello - R.Capello - C.Pescatori, 2nd Le Mans 2001, Modern Le Mans & GT cars



LMM003 Audi R8 #3 «Champion Racing», J.Herbert - R.Kelleners - D.Theys, Le Mans 2001, Modern Le Mans & GT cars



LMM004 Audi R8 #4 «Gulf», S.Johansson - T.Cornel - P.Lemarie, Le Mans 2001, Modern Le Mans & GT cars



LMM005 Chrysler Viper GTS-R #55, Team Belmondo (Red/Blue), V.Vosse - V.Ickx - C.Rosenblad, Le Mans 2001, Modern Le Mans & GT cars



LMM006 Chrysler Viper GTS-R #56, Team Belmondo (Yellow/Blue), J.C.Lagniez - G.DeGalzin - A.Kumpen, Le Mans 2001, Modern Le Mans & GT cars



LMM007 Chrysler Viper GTS-R #57 Equipe De France, D.Terrien - J.Cochet - J.Ph.Dayraut, Le Mans 2001, Modern Le Mans & GT cars



LMM008 Chrysler Viper GTS-R #58 Chereau, G.Bouchut - J.P.Belloc - T.Monteiro, Le Mans 2001, Modern Le Mans & GT cars



LMM029 Bentley Exp Speed8 #7, M.Brundell - S.Ortelli - G.Smith, Le Mans 2001, Modern Le Mans & GT cars



LMM030 Bentley Exp Speed8 #8, A.Wallace - B.Leitzinger - E.Van de Poel, 3rd Le Mans 2001, Modern Le Mans & GT cars



LMM031 Saleen S7R Konrad #60, Konrad - Basf T.Borcheller - O.Gavin - F.Konrad, Le Mans 2001, Modern Le Mans & GT cars



LMM032 Saleen S7R Brun #61, T.Sailer - W.Brun - C.Slater, Le Mans 2001, Modern Le Mans & GT cars



LMM033 Saleen S7R Cranium #62, I.McKellar - B.Lambert - J.Mowlem, Le Mans 2001, Modern Le Mans & GT cars



LMM034 Chrysler Viper GTS-R #52 «Oreca Playstation», J-P. Belloc - J. Cochet - B. Treluyer, Le Mans 2002, Modern Le Mans & GT cars



LMM035 Chrysler Viper GTS-R #53 «Carsport», M. Hezemans - A. Kumpen - G. Matteuzzi, Le Mans 2002, Modern Le Mans & GT cars



LMM036 Audi R8 #5 «Team Goh», S. Ara - Y. Dalmas - H. Katoh, 7th Le Mans 2002, Modern Le Mans & GT cars



LMM037 Leader (Panoz LMP) #22, J.Policand - M.Duez - P.McCarthy, Le Mans 2002, Modern Le Mans & GT cars



LMM039, Chrysler Viper GTS-R «Chereau», C.Bouchut - P.Gueslard - V.Vosse, #50, Le Mans 2002, Modern Le Mans & GT cars



LMM040 Chrysler Viper GTS-R «Chereau», J-L.Chereau - J.C.Lagniez - C.Rosenblad, #51, Le Mans 2002, Modern Le Mans & GT cars



LMM041 Panoz LMP EVO #11, D.Brabham - J.Magnussen - B.Herta, Le Mans 2002, Modern Le Mans & GT cars



LMM042 Panoz LMP EVO #12, G.Jeannette - D.Donohue - B.Auberlen, Le Mans 2002, Modern Le Mans & GT cars



LMM043 Saleen S7-R #66 «KONRAD», F.Konrad - T.Borcheller - T.Seiler, Le Mans 2002, Modern Le Mans & GT cars



LMM044 Saleen S7-R «Konrad» #67, W.Brun - C.Slater, Le Mans 2002, Modern Le Mans & GT cars



LMM045 Saleen S7-R #68 «Cin - Vodaphone», C.Pickering - M.Ramos - P.Chaves, Le Mans 2002, Modern Le Mans & GT cars



LMM046 Audi R8 2002 #1, F.Biela - T.Kristensen - E.Pirro, Winner Le Mans 2002, Modern Le Mans & GT cars



LMM047 Audi R8 2002 #2, R.Capello - J.Herbert - C.Pescatori, 2nd Le Mans 2002, Modern Le Mans & GT cars



LMM048 Audi R8 2002 #3, M.Krumm - P.Peter - M.Werner 3rd Le Mans 2002, Modern Le Mans & GT cars



MM049 Audi R8 #5 Audi Sport Japan, Modern Le Mans & GT cars



LMM050 Audi R8 #6 Audi Champion, Modern Le Mans & GT cars



НАША ПОЧТА

В Москве с 12 по 15 апреля состоялась очередная выставка «Игрушки и игры 2004». Как и в прежние годы, она не блистала наличием моделей автомобилей в самом интересном для нас 43-м масштабе. Приятным исключением совершенно неожиданно стала фирма Welly, известная российским моделистам выпуском моделей автомобилей ВАЗ-2108, ВАЗ-2110 и ВАЗ-2121, правда, в масштабе, отличном от предмета нашего коллекционирования.

На стенде фирмы были представлены два черновых образца моделей, теперь уже в 43-м масштабе. Как видно по фотографиям, ими стали ГАЗели с «кошачьими глазами» – пассажирская и цельнометаллический фургон. В отличие от моделей «АГАТа» пред-

ставленные модели имеют открывающиеся передние двери.

Как сообщили нам представители фирмы-поставщика моделей, должны быть выпущены варианты: «маршрутное такси», «скорая помощь», «МЧС» и, скорее всего, много других не имеющих ни малейшего отношения к действительности (по аналогии с ранее выпущенными моделями ВАЗа).

Представители фирмы-поставщика сообщили нам также, что планируется выпуск модели ГАЗ-3110 «Волга».

Модели ГАЗелей должны появиться в продаже уже летом этого года. Более точная дата выпуска «Волги» пока не известна.

Как нам кажется, выпуск моделей будет хорошим подарком отечественным коллекционерам, правда, жаль, что не от российского изготовителя. А исходя из политики цен, которой придерживается фирма Welly, им суждено стать бестселлерами.

Фирма «АГАТ» представила две свои конверсионные модели – ГАЗ-13 «Чайка» и ЗИЛ-43041.



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

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

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

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

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несет.

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

- Предлагаю модели отечественных изготовителей (Компаньон-модель, Промтрактор и др.). И.Ю.Любимов, 129110, Москва, а/я 15.
- Куплю «Автомобильный моделизм» №5/2002. Продам модель Corvette 1957 1:24 красный в упаковке (Franklin Mint) в идеальном состоянии.

Подробности в САК. 650099, г. Кемерово, ул. Весенняя, д. 13, кв. 66, тел. (3842) 25-40-90. В.Г.Артёмов

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

- КУПЛЮ
- ПРОДАМ
- ОБМЕНЯЮ
- РАЗНОЕ

Почтовый адрес _____



ВАЗ-2105 «10 лет ЭКОНОМбанку» (АГАТ)



ВАЗ-2112 «Пожарная охрана» (АГАТ)



ВАЗ-21107 «ЛУКОЙЛ № 15» (АГАТ)



ВАЗ-2112-37 «Кубок ЛАДА» (АГАТ)



МАЗ-54329 + МАЗ-9571 (Модель МАЗ)



ЗИЛ-111Г (Полигон)



ЗИС-101 (Полигон)



SMZ-C-1L/SMZ-C3L (Кіммерія)



SMZ-C-3A (Кіммерія)



YA3-3160 «Симбир» (Кіммерія)



GA3-3111 «Волга» (Кіммерія)



КрАЗ-7133 (Кіммерія)



Волганин 15М (Кіммерія)



Mercedes-Benz (Кіммерія)



Mercedes-Benz (Кіммерія)



Mercedes-Benz L3000 (Губских)



Mercedes-Benz L3000 (Губских)



Mercedes-Benz L3000 long (Губских)



Урал-4320 с частичным бронированием (Пивкин)



BM-13N на шасси Studebaker US6 (МиниКлассик)



АМО-3 «Москва – Кара-Кум» (МиниКлассик)



С-300 на базе МЗКТ-7313 (Миниград)

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

Paul's Model Art
MINICHAMPS®



400012000 AUDI A3 2003 BLACK



400031430 MERCEDES-BENZ CLK CONVERTIBLE BLACK



400031510 MERCEDES-BENZ E-CLASS T-MODEL 2003, BLUE METALLIC



400042100 OPEL MERIVA 2003 SILVER



400051102 VOLKSWAGEN 411 LE 1969 - 1972 SILVER



400061001 PORSCHE CAYENNE 2002 BLACK METALLIC



400061081 PORSCHE CAYENNE TURBO 2002 BEIGE METALLIC



400062020 PORSCHE 911GT3 2003, RED



400062830 PORSCHE 911 S4 CONVERTIBLE 2003, GREY METALLIC



400082131 FORD THUNDERBIRD 2002 BLACK



400120321 ALFA ROMEO GT COUPE 2003 RED



400137321 ASTON MARTIN DB 9 2003, BLUE



400171360 VOLVO S60R 2003, BLACK METALLIC



400082021 FORD MUSTANG FASTBACK 2+2 1968 BLUE METALLIC



Компания DA-car Inc предлагает Вашему вниманию наборы для самостоятельной конверсии ЭЛЕКОНовской модели КАМАЗ-МАСТЕР:

1. КамАЗ-49252 # 402 — победитель ралли Дакар-96
2. КамАЗ-49252 # 420 — участник ралли Дакар-96
3. КамАЗ-49251 # 410 — участник ралли Дакар-96
4. КамАЗ-49251 # 418 — участник ралли Дакар-96

Набор включает:

- лист декали;
- чертежи и рекомендации по конверсии модели;
- фото оригинала и инструкция по «раскраске» модели.

Наборы разработаны на основе технической информации предоставленной командой КамАЗ-Мастер.

Цена набора — 12 долл. плюс пересылка.

За дополнительную плату возможна комплектация набора базовой ЭЛЕКОНовской моделью и изготовление декалей по индивидуальным заказам.

Более подробную информацию можно получить по адресу: da-car_decals@mail.ru.

МИР АВТОМОБИЛЕЙ

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

ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА

Sun Star, Paul's Model Art, NOREV, ART MODEL, MINI CLASSIC, BEST, Axiom, Hobbies

Адрес магазина:
Москва, ул. 1-я Останковская, д. 55 (метро "ВДНХ")
торгово-деловой центр "ОСТАНКИНО" зал "В", 2 эт., пав. 3
Время работы: с 11.00 до 19.00 (ежедневно, без выходных)

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

AGAT, АВМ ОМО

КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ ЛОМО-АВМ

Редакция журнала продолжает публикацию каталога моделей, выпускаемых Санкт-Петербургской компанией «ЛОМО-АВМ». Названия моделей и их обозначения приводятся по прайс-листу фирмы.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ВОЕННЫЕ ГРУЗОВИКИ



№ 875. ГАЗ-ААА. Радиостанция



№ 876. ГАЗ-АА. Летучка типа А



№ 877. ГАЗ-ААА. Летучка типа А



№ 878. ГАЗ-АА. Агрегатный автомобиль пожарной электростанции АЭС-3



№ 880. ГАЗ-АА. Прожектор



№ 881. ГАЗ-ААА. Прожектор



№ 882. ГАЗ-ААА. Грузовик с ДШК 12,7 мм



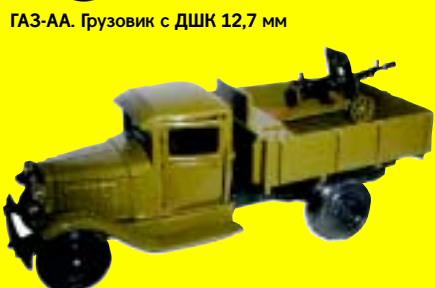
ГАЗ-ААА. Грузовик со станковым ДШК 12,7 мм



№ 883. ГАЗ-ААА. Грузовик со спаренным ДШК 12,7 мм



ГАЗ-АА. Грузовик с ДШК 12,7 мм



ГАЗ-АА. Грузовик со станковым ДШК 12,7 мм



№ 884. ГАЗ-АА. Грузовик с зенитной установкой



№ 884. ГАЗ-АА. Грузовик с зенитной установкой МК-4 (счетверённой)



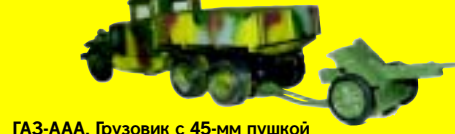
№ 884. ГАЗ-АА. Грузовик с зенитной установкой МК-4 (счетверённой)



№ 884. ГАЗ-ААА. Грузовик с зенитной установкой МК-4 (счетверённой)



№ 885. ГАЗ-ААА с пушкой СУ-12



ГАЗ-ААА. Грузовик с 45-мм пушкой



№ 887. БПС-42. Бензоперекачная станция на базе ГАЗ-АА



№ 889. БПС-4-АД-90.
Бензоперекачивающая станция
на базе ГАЗ-АА



№ 902. ПМГ-3.
Пожарный автомобиль с ДПО
на базе ГАЗ-ММ



№ 934. ГАЗ-4.
Пожарный автомобиль
с дополнительной катушкой



№ 890. ГАЗ-АА.
Бензовоз военный камуфлированный



№ 903. ГАЗ-АА. Пожарный грузовик



№ 935. ГАЗ-4.
Пожарный автомобиль с прицепной бочкой



№ 895. ГАЗ-АА. Фургон военно-санитарный



№ 905. Автонасос
на базе ГАЗ-АА.
Пожарный автомобиль



№ 936. ГАЗ-4.
Пожарный автомобиль с передним насосом и ДПО



№ 910. ГАЗ-АА.
Пожарный грузовик



№ 939. ГАЗ-АА.
Пожарный грузовик с прицепной бочкой



№ 896. БЗ-38.
Бензозаправщик на базе ГАЗ-ААА



№ 922. ГАЗ-ААА.
Пожарная автоцистерна 4,5 куб. м



№ 940. ГАЗ-АА.
Пожарный грузовик с открытой
кабиной с прицепной бочкой и ДПО

ПОЖАРНЫЕ АВТОМОБИЛИ



№ 900. ПМГ-1.
Пожарный автомобиль



№ 930. ГАЗ-4.
Пожарный автомобиль
боевого расчета с передним насосом



№ 990. БТР-60ПБ.
Бронетранспортёр камуфлированный по-зимнему



№ 901. ПМГ-3. Пожарный автомобиль с ДПО на
базе ГАЗ-АА



№ 931. ГАЗ-4.
Пожарный автомобиль
боевого расчета с передним насосом и ДПО



№ 991. БТР-60ПБ.
Бронетранспортёр камуфлированный по-летнему



№ 933. ГАЗ-4.
Пожарный автомобиль



№ 995. БРДМ-2, камуфлированный по-зимнему