

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

Автомобильный 1/2006 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



С 1 по 31 марта 2006 г.
в Политехническом Музее
будет проходить выставка
масштабных моделей
автомобилей

“АВТОМОБИЛЬ НА ЛАДОНИ”,
посвящённая 110-летию
первого отечественного
автомобиля Яковлева и Фрезе

ПЕРВЫЙ САМОСВАЛ
“ГЕРОЙ НАШЕГО ВРЕМЕНИ”
ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ ГАЗ-52
МОДЕЛИ РЕКОРДНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
РИМЕЙКИ
STUDEBAKER GOLDEN HAWK

www
AUTOMODEL
RU

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 1/2006 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор
Александр Шкаев
e-mail: shkaev2004@mtu-net.ru
Зам. гл. редактора
Надежда Макогонова
e-mail: makogonova@mtu-net.ru
Редакционный совет:
Александр Говоруха (Николаев)
e-mail: govor1972@ukr.net
Олег Курихин (Москва)
Евгений Прочко (Москва)
Люциус Суславичюс (Вильнюс)
e-mail: liucijus@regitra.lt
Коллективный консультант:



Лидия Кожина
e-mail: kojina@pm.isf.ru
Валентина Аверина
e-mail: averina@polymus.ru

Набор и верстка
Любовь Полетаева
Фото
Юрий Мильман

Издатель
ООО «Благовест-В»
Генеральный директор
Михаил 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 несёт ответственности за содержание
рекламных материалов.
Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авто-
ров статей.
Данное издание не может быть воспроизведено полно-
стью или частично без письменного разрешения изда-
теля. При цитировании ссылка обязательна.

© Автомобильный моделизм, 1(43)

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, 2006

СОДЕРЖАНИЕ

Первый самосвал, 2
А. Говоруха
Герой нашего времени, 4
А. Колеватов
Первый серийный ГАЗ-52, 10
М. Абашев
Автомобили 1975 года – Citroen CX,
Volkswagen Golf I и Audi 50, 15
А. Бармасов
Рассказики, 16
И. Фабрикантов, Д. Григорьев
Политехнический музей, вкладка
Модели рекордных автомобилей от Replicast
Record Models, 17
Д. Лисин, А. Шкаев
Римейки, 20
О. Маликов
Сравним модели, 24
М. Дадаянц
Справочная информация, 27
Моделистам на заметку, 30
Наша почта, 32
Зарубежные новинки, *цветная вкладка*
Отечественные новинки, *цветная вкладка*
«Золотой сокол» из американского «Золотого
века», 3-я стр. обложки
Л. Суславичюс

Дорогие друзья и коллеги!

*Продолжается подписка на пер-
вое полугодие 2006 года. Подписка
осуществляется только через редак-
цию.*

*Редакция может гарантировать
получение журнала только его под-
писчикам.*

*Стоимость подписки увеличилась
до 345 руб. за полугодие с пересылкой
по России (с 1 октября 2005 г. увели-
чилась стоимость почтовых отпра-
влений по России).*

*Убедительная просьба – не
забывайте указывать в пере-
воде за что высланы деньги –
мы не можем по переводу
этого угадать.*

*Весь тираж журнала за
2005 г. распродан.*

*Надеемся, что Вы останетесь с
нами.*

ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» на I полугодие 2006 года осуществляется только через редакцию журнала перечислением почтового перевода в 345 руб. (за полугодие для России) и указанием в поле «Для письма»: «Подписка на I полугодие» и своего почтового адреса. Отправка журнала – заказной бандеролью.

ПРЕДЫДУЩИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛОВ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ТОЛЬКО ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМУ СОГЛАСОВАНИЮ С РЕДАКЦИЕЙ

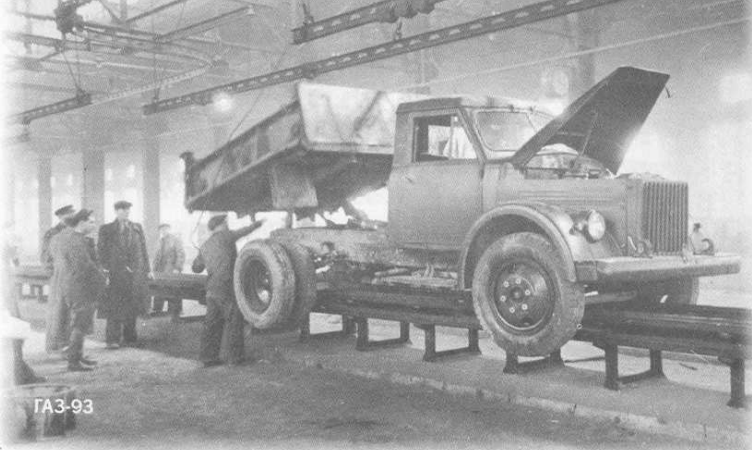
Реквизиты для почтового перевода:

129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу
Для справки: стоимость одного номера за 2000–2001 гг. – 105 руб., за 2002–2005 гг. – 115 руб. с пересылкой по России). После согласования заказа и перевода денег необходимо отправить открытку с указанием нужных номеров, их количества и своего почтового адреса, или сообщить эту информацию в поле «Для письма» почтового перевода.
Subscription for EU:
Addressee in Germany – Kiriletz Stanislav, tel.: (0) 9372-73153, e-mail: kiriletz@web.de, Price: euro 10 single copy including mail; euro 30 for 3 issues (1/2 year) including mail (Russian language only)

В розницу старые и новые номера журнала можно приобрести:

Москва: Магазин-салон – ул. Останкинская, 55, ТЦ «Останкино», зал «В», 2-й эт., пав. 3 (м. ВДНХ) тел. 8-903-118-58-65
Магазин-салон в Политехническом музее – Новая площадь, д. 3/4, подъезд 1 (кроме понедельника и последнего четверга месяца)
Санкт-Петербург: Клуб коллекционеров – ул. Римского-Корсакова, д. 53, вход со двора. Масштабные модели – еженедельно по четвергам с 16.00 до 18.00. Ченский Александр Иванович (тел. в указанное время – (812) 114-33-41). магазин «МАШИНКИ» – ул. Моховая, д. 31
Воронеж: магазин «Моделист-конструктор» – ул. Комиссаржевской, д. 7, кинотеатр «Юность» (вход справа)
Казань: магазин «Сундучок» – ул. Чистопольская, д. 3, тел. 43-99-94
Саратов: магазин «Автомобиль на ладони» – ул. Московская, д. 100
УКРАИНА: 69006, г. Запорожье, Северное шоссе, д. 5, кв. 1. Никифорову В. (тел. 12-08-96), г. Полтава, тел. 2-46-59, Лаптев Олег

ПЕРВЫЙ САМОСВАЛ



Ещё не закончилась война, а в освобождённой Одессе было принято решение о строительстве автосборочного завода. Это теперь ОдАЗ знают многие, а раньше, когда только были выделены земли под застройку молодого предприятия, ещё никто не догадывался о судьбе гиганта. На первых порах заводу

организации производства самосвалов на Одесском автосборочном заводе. Это произошло в 1947 г. Первый пункт этого приказа гласил: «Директору Одесского автосборочного завода тов. Рухадзе организовать производство автомобилей-самосвалов на базе грузового автомобиля ГАЗ-51, с объёмом выпуска 10 тыс. шт. в год». Этим же приказом предписывалось производить на ОдАЗе и сборку автомобилей ГАЗ-51 из деталей и агрегатов, поставляемых Горьковским автосовхозом.

Конструирование самосвала поручалось Уральскому автосовхозу, который к 1 октября 1947 г. должен был изготовить и испытать опытный образец и вместе с конструкторской документацией передать его на ОдАЗ. УралАЗ справился с поставленной задачей. Самосвал, получивший наименование ГАЗ-93, был создан в срок. Он показал хорошие результаты при испытаниях в научно-исследовательском институте НАМИ и был принят для серийного производства на ОдАЗе.

Начать производство самосвалов в Одессе планировалось во втором квартале 1948 г. и до конца года выпустить 3 тыс. машин.

Производству самосвалов на Одесском автосборочном

Александр ГОВОРУХА

г. Николаев (Украина)

Фото из архива ОдАЗ



заводе в Минавтопроме придавалось большое значение. В декабре 1947 г. этот вопрос рассматривался на коллегии министерства, а в марте 1948 г. Постановлением Совмина СССР было принято решение – ГАЗ поставляет шасси ГАЗ-51, а ОдАЗ изготавливает кузова и опрокидывающие механизмы и выпускает самосвалы ГАЗ-93. Утвердили и план выпуска – 20 тыс. автомобилей в год. Времени на подготовку производства практически не оставалось – первые три тысячи самосвалов должны были быть изготовлены в IV кв. 1948 г.

Здание цеха сборки прицепо-роспусков (первой самостоятельной продукции ОдАЗа), оказалось не пригодным для организации в нём сборки автомобилей-самосвалов из-за низкого расположения деревянных несущих ферм и невозможности установки каких-либо грузоподъёмных средств.

К концу 1948 г. монтаж оборудования был закончен. С конвейера сборочного цеха начали сходить первые автомобили-самосвалы ГАЗ-93.

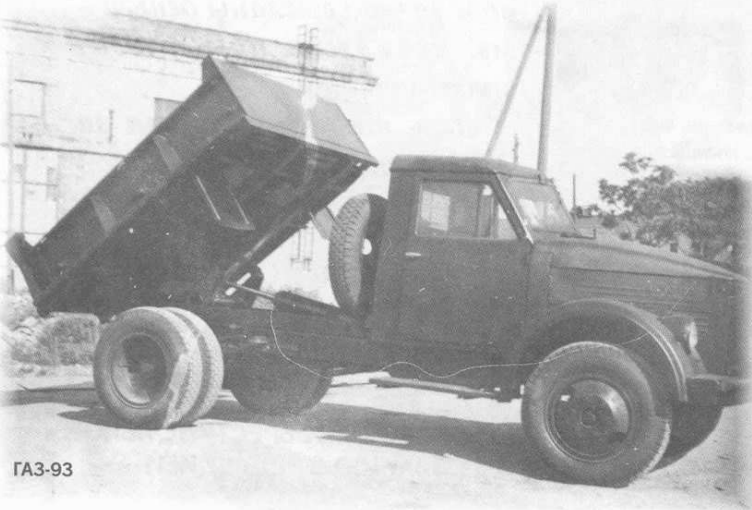
На первом этапе производство некоторых важных узлов было возложено на смежников. Минский автосовхоз поставлял насосы для опрокидывающего механизма, Кутаисский автосовхоз поставлял коробки отбора мощности. Автосовхозы Москвы и Горького изготовили 50 штампов, Днепропетровский завод изготовил более 100 приспособлений, передал одеситам много сложного мерительного инструмента, Минский автосовхоз – всю оснастку и инструмент для изготовления деталей масляного насоса.

И всё же освоение самосвалов шло трудно, особенно на поточной линии производства гидроподъёмника. Но и в этих условиях рабочие, технологи и конструктора смогли наладить поточное производство на линии обработки деталей гидроподъёмника. Впоследствии отказались от услуг смежников и все основные узлы масляного насоса и коробки отбора мощности делали собственными силами.

На первомайской демонстрации 1949 г. праздничную колонну автосборщиков открывал новенький самосвал ГАЗ-93. Это был своеобразный рапорт коллектива завода о том, что важнейшее правительственное задание выполняется.

Через год производство самосвалов вышло на сборку 60 автомобилей в сутки. Сборочный цех перевели в один из пролетов ещё недостроенного главного корпуса, цеха платформ и кузнечно-прессовый разместили неподалёку. Появилась возможность наращивать темпы выпуска самосвалов.

Так уже в первом квартале 1952 г. завод вышел на производительность 20 тыс. самосвалов в год. Не менее успешно стартовал и 1953 г. Задания первого квартала по всем по-



казателям были перевыполнены. За успехами последовал спад. Оказалось, что такие технические характеристики самосвала ГАЗ-93 как грузоподъёмность и вместимость кузова, перестали удовлетворять возросшим потребностям народного хозяйства. Всё более неслетные отзывы о своей продукции предприятие стало получать от строителей и целинников. Малая ёмкость кузова не позволяла, при перевозке зерна и других легковесных грузов, полностью использовать и без того малую грузоподъёмность машины. А при перевозке зерна требовалась ещё и герметизация кузова.

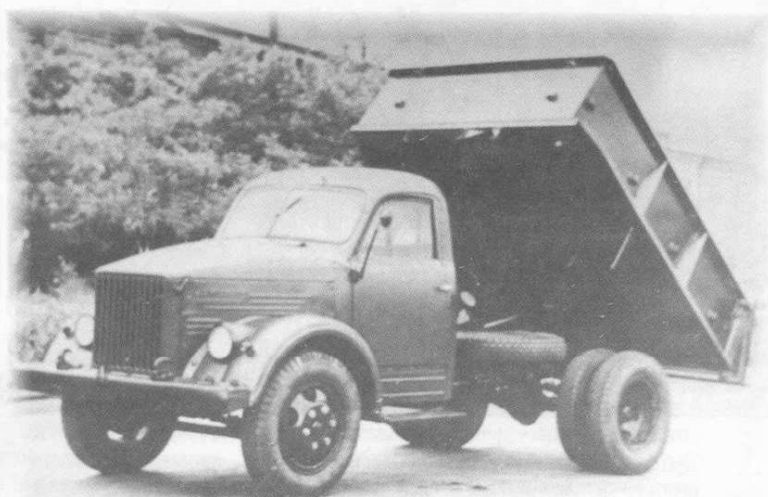
На заводе принимают решение удлинить и облегчить кузов самосвала за счёт применения деревометаллической компоновки. В 1954 г. разработали и испытали новую конструкцию самосвала, получившего обозначение ГАЗ-93Д. Через некоторое время началось его серийное производство. Но тут возникли новые проблемы. Пиломатериалы, поступающие на завод, постоянно имели разные размеры. Конструкторский коллектив буквально сбился с ног, внося всякий раз корректировки в чертежи под новые размеры досок и брусьев.

По этой причине выпуск самосвалов постоянно тормозился, а производство машин снизилось более чем на три тысячи штук. Все эти события повлекли за собой серьёзную критику на коллегии Министерства, которой в июне 1954 г. подверглось руководство автосборочного завода. Однако кардинальных решений принято не было, если не считать того, что завод обязали наверстать упущенное.

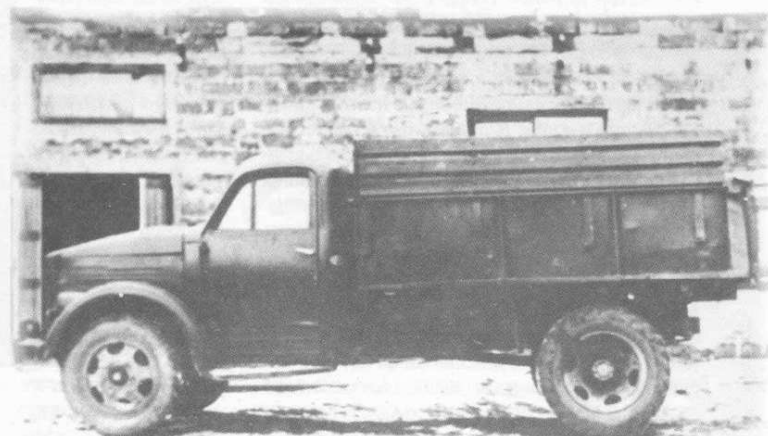
Такое несерьёзное положение дел продолжалось до 1956 г., когда из заводских ворот выехал первый самосвал модели ГАЗ-93Б. Машина имела цельнометаллический кузов увеличенной ёмкости. Новая конструкция кузова с внутренним объёмом 3,2 м³ позволила увеличить грузоподъёмность машины до 2250 кг. С появлением новинки возросло и качество продукции. В результате этого на заводе в 1956 г. начал работать участок, пусть даже и в небольшом количестве (до тысячи шт. в год) ставший изготавливать продукцию на экспорт. Постоянно несколько машин из промышленной партии подвергалось эксплуатационным испытаниям в Котовской машинно-тракторной станции. В этом же году ОдАЗ отметил свой первый юбилей – с заводского конвейера сошел сотысячный са-

мосвал. Завод наращивал темпы производства, и уже в следующем 1957 г. было выпущено максимальное количество самосвалов – 21580 машин.

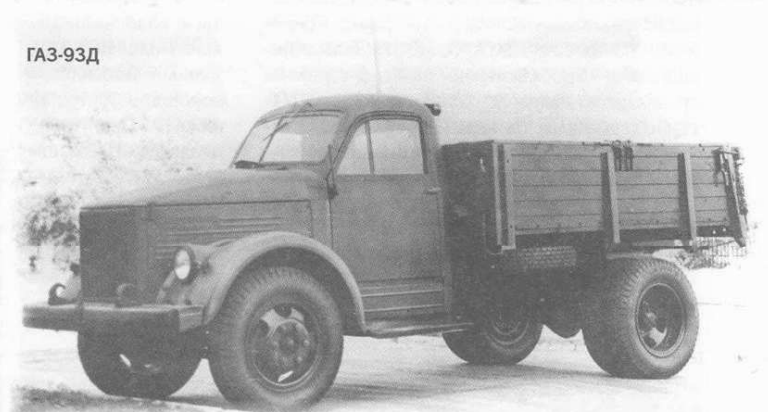
Казалось, что завод вышел на полную мощность по производству техники, но в Госконтроль поступило письмо с экономическими выкладками о нецелесообразности перевозки 20 тыс. шасси из Горького в Одессу, а затем обратная транспортировка готовой продукции. По мнению автора письма, затрат на ежегодную перевозку вполне хватало бы на строительство подобного предприятия в непосредственной близости от ГАЗа. Комиссия подтвердила выводы, указанные в письме и рекомендовала передать производство самосвалов Саранскому авторемонтному предприятию с одновременным уменьшением объёмов выпуска готовой продукции до 5 тыс. машин в год. А 17 апреля 1958 г. выходит постановление ЦК КПСС и СМ СССР № 422 о прекращении выпуска самосвалов на Одесском автосборочном заводе. Выпуск самосвалов постепенно сокращался, а последняя машина сошла с заводского конвейера в 1959 г.



ГАЗ-93Б

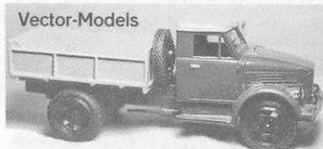


ГАЗ-93Б



ГАЗ-93Д

МОДЕЛИ



Vector-Models



Скейл



VFcars



Новоселов



Vector-Models



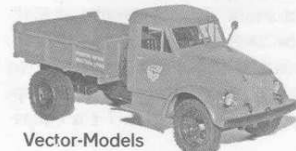
Студия КАН



Vector-Models



Скейл



Vector-Models

«ГЕРОЙ НАШЕГО ВРЕМЕНИ».

ИЛИ КОЕ-ЧТО О КАМАЗЕ



Фото 53. Пожарный автомобиль порошкового тушения АП-5(53213) модели 196 на шасси КамАЗ-53213



Андрей КОЛЕВАТОВ,
г. Орлов, Кировской обл.

Фото 54. Сельскохозяйственный самосвал КамАЗ-55102 первых выпусков



Вообще 1980 г. стал этапной вехой в развитии Камского производственного объединения по выпуску большегрузных автомобилей. С каждым годом нарастал темп производства грузовиков: 8 августа 1978 г. собрали 50-тысячный автомобиль, 10 июня 1979 г. – 100-тысячный, а в апреле 1980 г. – 150-тысячный КамАЗ. С 22 апреля 1980 г. начал действовать второй главный конвейер и сборка автомобилей достигла 230-240 машин в сутки. В том же году на международной выставке в чешском городе Брно бортовой автомобиль КамАЗ-53212 был отмечен большой золотой медалью. Заметно возросло качество изготавливаемых КамАЗов, а на их шасси, словно грибы после дождя, стали создаваться самые разнообразные специализированные автомобили: Курганский завод дорожных машин освоил выпуск автобитумовозов ДС-138 на базе КамАЗ-53213, Туймазинский завод автобетонозавозов начал производство автобетоносмесителей СБ-92В на шасси самосвала КамАЗ-5511 и автобетононасосов СБ-126 на длиннобазном шасси КамАЗ-53213. Арзамасский завод коммунального машиностроения разработал специальные автоцистерны коммунальных служб города КО-504 и КО-505 на базе КамАЗ-53213. А Долматовский завод «Молмашстрой» налажил серийное производство полуприцепов-цистерн РЗ-АЦПТ-11,5 с седельным тягачом КамАЗ-5410 для перевозки молока. Немало спецтехники на КамАЗовских шасси было создано и зарубежными про-

изводителями. К примеру известная шведская фирма «Норба» освоила производство мусоровозов К-12 на шасси экспортных КамАЗ-5320, финская фирма «Бронто Скайлифт ЛТД.» выпускала гидropодъёмники Бронто Скайлифт 30-3 LW на базе удлинённого КамАЗ-53213 (фото 52). Да разве перечислишь все типы специализированных машин на базе КамАЗов, которые существовали к началу 1980-х гг. великое множество. Некоторые из них были воспроизведены в виде масштабных моделей – пожарный автомобиль порошкового тушения АП-5 Прилуцкого завода «Пожмаш» (фото 53) и автомо-

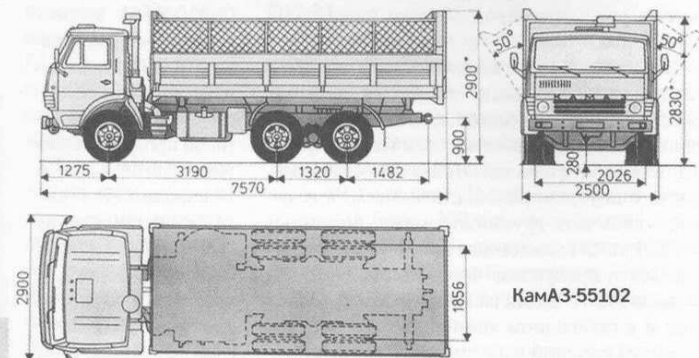


Фото 55. Автомобиль-самосвал со сменным кузовом и системой «Мультилифт» КамАЗ-5513

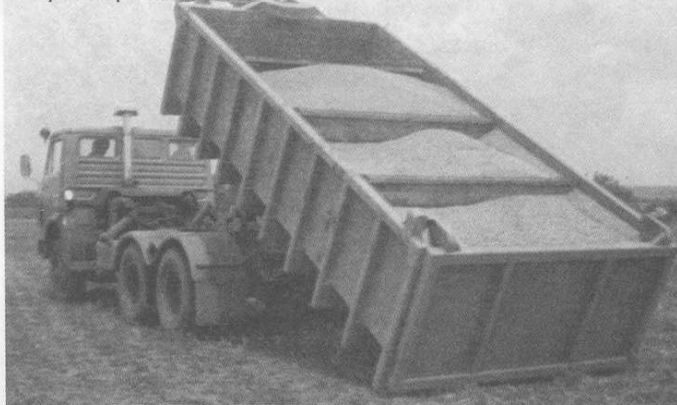


Фото 56 Фото 55. Автомобиль-самосвал со сменным кузовом и системой «Мультилифт» КамАЗ-5513



биль-молоковоз Г6-ОПА-15,5 Вологодского завода «Мясомолмаш» на шасси КамАЗ-53213. К сожалению, можно констатировать, что на данном этапе массовые производители мини-атюрных моделей КамАЗов практически прекратили дальнейшее расширение гаммы выпускаемых автомобилей. А проводимая модернизация существующих моделей уже не соответствует реальной действительности, и маленькие КамАЗы 43-го масштаба отличаются от настоящих грузовиков-прототипов. Поэтому, чтобы стоящие на вашей полке модели камских автомобилей отвечали исторической спра-

ведливости желательно привести их внешний вид в соответствие с оригиналом и самостоятельно внести некоторые усовершенствования в конструкцию моделей. С помощью небольшой конверсии можно добиться приемлемого сходства с реальным автомобилем, а также существенно расширить семейство мини-грузовичков на основе КамАЗовского шасси.

Тем временем в рамках выполнения Продовольственной программы, намеченной решениями XXVI съезда КПСС, на Нефтекамском заводе автосамосвалов всё в том же 1980 г. была изготовлена первая опытно-промышленная партия автомобилей-самосвалов сельскохозяйственного назначения КамАЗ-55102 (фото 54) с трёхсторонней разгрузкой кузова, грузоподъёмностью 7 т. Такая грузоподъёмность была принята ввиду использования автомобилей в сельской местности на грунтовых дорогах, а также из-за специфических особенностей перевозимых сельскохозяйственных грузов с малым удельным весом. Для повышения эффективности перевозок предусматривалась возможность работы с прицепом-самосвалом ГКБ-8527 производства Красноярского завода автомобильных и тракторных прицепов грузоподъёмностью 7 т и снаря-

Окончание, начало в номере 5 за 2005 г.

Фото 57. Автомобиль КамАЗ-5320 из состава войск ограниченного контингента в Афганистане



Фото 58. Автомобиль КамАЗ-5320 со старым держателем запасного колеса и большими ресиверами

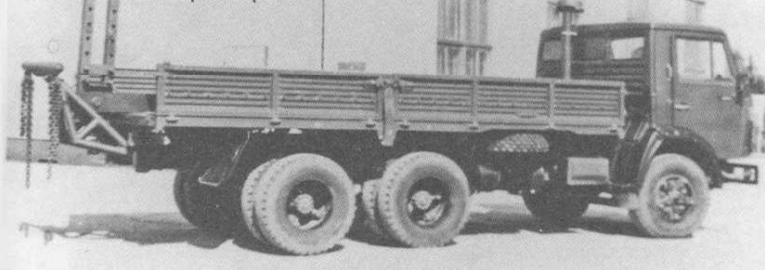
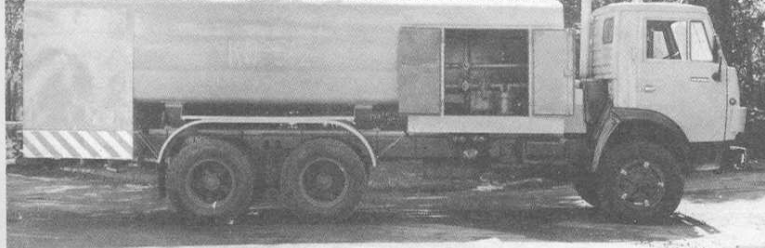


Фото 59. КамАЗ-5320 со старым держателем запасного колеса и большими ресиверами с прицепом ГКБ-8350



Фото 60. Машина для очистки канализационных сетей Ю-512 на базе КамАЗ-53213 с тремя малыми ресиверами. Держатель запасного колеса отсутствует



жённой массой 4,5 т с двухсторонней разгрузкой кузова. К платформам автомобиля и прицепа придавались два комплекта надставных бортов: низкие деревянные – для увеличения вместимости при перевозке зерна, и высокие борты из металлической сетки укрепленной на каркасе – для перевозки легковесных грузов с малой объёмной массой (силос, сенаж, зелёная масса и др.), а также тенты-пологи для укрытия груза и съёмные резиновые уплотнители.

По конструкции шасси автомобиль-самосвал соответствовал базовому автомобилю КамАЗ-

организовать работу автомобиля-самосвала КамАЗ-5513. Машина демонстрировалась на центральной выставке «Научно-техническое творчество молодёжи НТТМ-82» в Москве и получила высокую оценку специалистов, но к сожалению, серийное производство КамАЗ-5513 так и не было освоено.

Следя хронологии событий нельзя обойти вниманием создание в 1983 г. производственной фирмы «КамАЗ-Автоцентр» с размещением фирменных автоцентров-представительств КамАЗа во всех крупных городах Советского Со-

юза. Через систему автоцентров осуществлялось фирменное обслуживание, поставка запчастей, подготовка специалистов, надзор за эксплуатацией автомобилей КамАЗ и машин оснащённых силовым агрегатом КамАЗ-740 (грузовиков ЗИЛ-133ГЯ, Урал-4320, автобусов ЛАЗ-4202, ЛиАЗ-5256 и их модификаций). Каждый из 172 автоцентров КамАЗ имел сеть подконтрольных автохозяйств и направлял данные по эксплуатируемым автомобилям на завод-изготовитель. Однако полученная информация оказалась далеко не радужной. Первоначальный ресурс КамАЗов в 300 тыс. км пробега на деле выполнялся очень редко. Дополнительный ресурс в 200 тыс. км после капитального ремонта не выполнялся вообще, да и сама организация такого ремонта достаточно сложной машины, проводимая на местах, была малоэффективной и зачастую выполнялась полукустарным методом, с низким качеством выполняемых работ. Поэтому с целью исправления сложившейся ситуации в Набережных Челнах началось строительство завода запасных частей и завода по ремонту двигателей, где используя современное оборудование, передовые технологии, планировался централизованный ремонт силовых агрегатов КамАЗ. Много внимания уделял завод-изготовитель распространению передового опыта эксплуатации и стимулированию грамотной эксплуатации своих грузовиков. Был учреждён «Памятный знак КамАЗа», которым награждались водители, добившиеся пробега в 350 тыс. км без ремонта и замены основных агрегатов автомобилей. А для предприятий, где машины использовались с перекрытием установленного ресурса, в качестве поощрения выделялись дополнительные фонды на новые грузовики.

В апреле 1984 г. с конвейера сошёл полумиллионный КамАЗ, который по установившейся традиции был вручён водителю-победителю конкурса профессионального мастера. Постоянно проводилась и текущая модернизация автомобилей с целью повышения их надёжности, долговечности, удобства эксплуатации, безопасности движения. Так в 1980 г. генератор переменного тока Г0272 был заменён генераторной установкой Г-273А с интегральным регулятором напряжения, в 1983 г. применили новое рулевое колесо с двумя прямыми спицами и пятиугольной крышкой в центре с надписью «КамАЗ» вместо старого руля с изогнутыми спицами с круглой декоративной крышкой, где в пластиковой прозрачной вставке красовались буквы «КамАЗ». В 1984 г. стеклоочистители и стеклоомыватели с пневматическим приводом заменили аналогичными с электроприводом, более надёжные и простые в эксплуатации.

Поскольку значительная часть автомобилей КамАЗ использовалась в Вооружённых силах для транспортировки военных грузов, в том числе и в боевых условиях в составе ограниченного контингента советских войск в Демократической Республике Афганистан, где КамАЗы применялись с самого начала ввода войск в 1979 г. (фото 57), военные автомобилисты стали выдвигать свои требования по дополнительному оборудованию автомобилей с приёмкой основного заказчика. В результате проведенных мероприятий появились варианты армейской комплектации автомобилей КамАЗ «типа бх4». Был расширен температурный диапазон применения машин от -45°C до $+50^{\circ}\text{C}$. На автомобилях КамАЗ-5320, КамАЗ-53212, КамАЗ-53213, КамАЗ-5410 и КамАЗ-54112 устанавливался передний усиленный выдвинутый вперёд буфер с

буксирными приспособлениями типа «петля-шкворень» как на вездеходе КамАЗ-4310. В задней части рамы на бортовых КамАЗ-5320 и КамАЗ-53212 устанавливались два задних буфера. На всех военных автомобилях появилась подкузовная подсветка, главные передачи ведущих мостов оснащались редукторами с передаточным отношением 7,22, из аппаратуры тормозного пневмопривода исключили ряд узлов, не снижающих эффективность тормозной системы, но ввели термодинамическую осушку сжатого воздуха. Появились места крепления средств индивидуальной защиты водителя, приборов ПНВ, ДИ-ЗБ, СМУ, ФВУ, ДК-4Д, санитарных носилок, личного оружия экипажа. Комплект ЗиП дополнили стальными канистрами КС-10 и КС-20, комплектом шанцевого инструмента (пила, топор, лопата), цепями противоскольжения, жёстким буксиром, бачком для питьевой воды, медицинский аптечкой, противоткатными клиньями. Часть машин стали комплектовать клиньями с рисунком протектора повышенной проходимости типа «косая расчленённая ёлка» и предпусковым подогревателем двигателя ПЖД-30А. Отдельные партии автомобилей самосвалов КамАЗ-5511, предназначенные для поставок в войска оснастили 10-ступенчатой коробкой передач с делителем модели «15» и задним буксирным прибором.

Параллельно с созданием армейских автомобилей в УГК КамАЗа шла постоянная работа по совершенствованию всей гаммы выпускаемых грузовиков. В конструкцию двигателя КамАЗ-740 (главный конструктор по двигателям А. Шестаков) были внесены изменения, направленные на дальнейшее повышение надёжности и увеличение моторесурса силового агрегата. Так изменилось уплотнение газового стыка «головка цилиндра – гильза», появились новые усиленные болты крепления головок блока цилиндров, были внедрены новые шатуны, изменился привод тахометра. Бортовые автомобили (фото 58, 59 и 60) КамАЗ-5320, КамАЗ-53212 и шасси КамАЗ-53213 получили новый горизонтальный держатель запасного колеса подвесного типа, унифицированный с аналогичным держателем седельных тягачей КамАЗ-5410 и КамАЗ-54212. Вместо двух больших ресиверов ёмкостью 40 л, закреплённых под запасным колесом на правом лонжероне рамы, установили три ресивера по 20 л каждый поперёк продольной оси автомобиля перед правыми колёсами среднего моста (как на седельных тягачах и самосвале КамАЗ-5511). Такое же расположение узлов с правой стороны автомобиля получил и сельскохозяйственный самосвал КамАЗ-55102.

Несколько подробнее следует остановиться на эволюции конструкции промышленного самосвала КамАЗ-5511. С целью снижения металлоёмкости и уменьшения трудоёмкости изготовления самосвальной платформы на Нефтекамском заводе автосамосвалов в 1981 г. была разработана облегчённая конструкция боковых бортов кузова с продольной балкой усилителя вместо применявшихся ранее шести наклонных усилителей бокового борта. Через год такие платформы полностью вытеснили старые кузова (фото 61, 62 и 63). Анализируя опыт эксплуатации КамАЗ-5511 было замечено, что очень часто автомобили работают со значительным превышением предельной грузоподъёмности. Вместо положенных 10 т «совки» (как в народе называли КамАЗ-5511) обычно загружаются 12–13, а иногда и 15 т груза. Связано это было прежде всего с большим объёмом кузова – 7,2 м³

(внутренние размеры кузова: длина по основанию – 1074 мм, длина по козырьку – 5535 мм, ширина – 2310 мм, высота – 816 мм, площадь – 9,4 м²), при перевозках грузов с большой удельной массой (сырой песок, глина, гравий, песчано-гравийная смесь и т.п.), в который входило гораздо больше установленной грузоподъёмности. Перегрузка автомобилей сказывалась на долговечности шин, подвески, узлов трансмиссии, поэтому решено было уменьшить объём самосвальной платформы. Заднюю часть кузова укоротили на 700 мм, что привело к уменьшению объёма на 0,9 м³ (внутренние размеры укороченного кузова: длина по основанию – 3375 мм, длина по козырьку – 4835 мм, ширина – 2310 мм, высота – 810 мм, площадь – 7,8 м², объём – 6,3 м³). Для того, чтобы исключить потери груза при транспортировке, укороченный кузов оснастили задним откидным бортом на верхних петлях с автоматическим механизмом запора заднего борта механического типа. Такие платформы появились в 1985 г., а с 1986 г. Нефтекамский завод полностью перешёл на выпуск самосвалов с укороченными кузовами. Следует заметить, что индекс модели и грузоподъёмность при этом не изменились. Следующий этап модернизации пришёлся на 1989 г., когда в январе месяца было освоено производство автомобиля-самосвала КамАЗ-55111 грузоподъёмностью 13 т (фото 64 и 65). Раз уж автотранспортники взяли по 13 т, то пусть делают это на законных основаниях. Для усиления конструкции на КамАЗ-55111 применили шины увеличенной размерности 280-508Р с повышенной максимальной нагрузкой, модернизировали подвеску. Рессоры стали собирать из листов прямоугольного профиля, применили реактивные штанги увеличенного диаметра, бронзовые втулки башмака балансира, балку

Фото 61. Автомобиль-самосвал КамАЗ-5511 с новой (длинной) платформой. 1984. Вид слева



Фото 62. Автомобиль-самосвал КамАЗ-5511 с новой (длинной) платформой. 1984. Вид справа



Фото 63. Автомобиль-самосвал КамАЗ-5511. 1986

передней оси увеличенного сечения, гидроусилитель рулевого управления от полноприводного КамАЗ-4310. Правда, в связи с возросшей нагрузкой применение самосвала КамАЗ-55111 разрешалось на дорогах, допускающих осевую массу 10 т.

Сравнивая масштабную ЭЛЕКОНовскую модель самосвала КамАЗ-55111 с реальным авто-

Фото 64. Автомобиль-самосвал КамАЗ-5511



мобилем-прототипом, можно посоветовать модельстам для достижения внешнего сходства удалить инструментальный ящик и горизонтальный держатель запасного колеса. Между кабиной и кузовом разместить воздушный фильтр и масляный бак гидросистемы, запасное колесо (предварительно удалив из него ступицу) закрепить на переднем борту платформы. Справа на раме установить ящик с аккумуляторными батареями и три ресивера (можно использовать от модели КамАЗ-4310), изготовить и закрепить щитки-обтекатели на передних углах кабины, а на буфере рядом с передними фонарями сымитировать противотуманные фары в прямоугольных углублениях. Удалив среднее пассажирское сиденье можно будет похвастаться «правильной» моделью КамАЗ-55111.

Немало изменений было внесено и в сельскохозяйственный самосвал КамАЗ-55102 (фото 66). Помимо нового кронштейна запасного колеса и трёх наружных пневмобаллонов тормозной системы, о которых мы упоминали выше, машина получила изменённый кузов с двухсторонней разгрузкой на боковые стороны. С этой целью задний борт платформы сделали не открывающимся и жёстко приварили его к основанию платформы, одновременно исключили и боковые стойки в задней части кузова. Заднюю подвеску оснастили проходной осью, запрессованной в кронштейны балансира, а брызговики задних колёс полукруглой формы (как на седельных тягачах КамАЗ-5410 и КамАЗ-54112) заменили на плоские и более технологичные в производстве щитки. Отмена задней разгрузки кузова была вызвана низкой боковой устойчивостью автомобиля при опрокидывании довольно длинной платформы назад, а также невозможностью производить такую разгрузку в составе автопоезда. Вообще, необходимо сказать, что автомобили-самосвалы КамАЗ эксплуатировались в очень жёстких условиях. Известны случаи,

когда из-за постоянных перегрузок деформировались даже ободья колёс и из круглых превращались в пятиугольные, огибающие пять спиц ступицы колеса. Однако машины работали и с честью выдерживали выпавшие на их долю испытания.

Возникшие в стране трудности с обеспечением огромного парка автомобилей бензином и дизельным топливом в середине 80-х гг. минувшего века дали очередной импульс для создания целого ряда газобаллонных автомобилей и автобусов для работы на природном газе. Руководящими документами Минавтопрома предполагалось разработать и освоить серийный выпуск не только карбюраторных машин, но и газодизельных грузовиков большой грузоподъёмности, от применения которых ожидался наибольший экономический эффект. К 1987 г. на Камском автозаводе было создано семейство автомобилей с газодизельным двигателем КамАЗ-7409.10

Фото 65. Автомобиль-самосвал КамАЗ-55111 последних лет выпусков с высокой крышей кабины



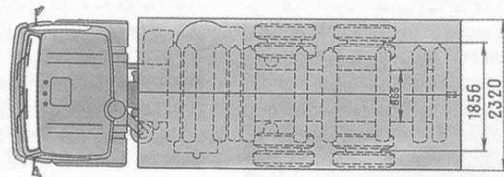
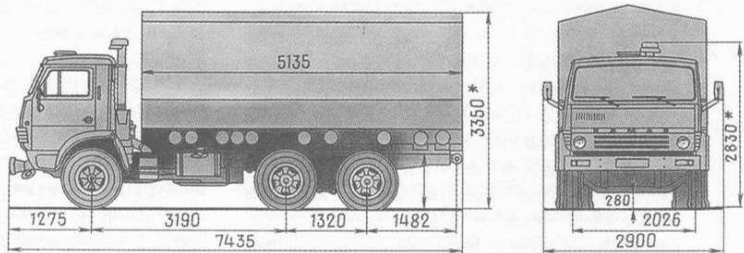
Фото 66. Автомобиль-самосвал КамАЗ-55102 с прицепом НефАЗ-8560 с новой платформой



Фото 67. КамАЗ-53208

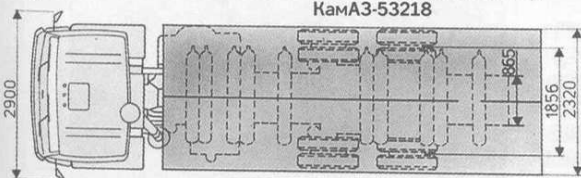
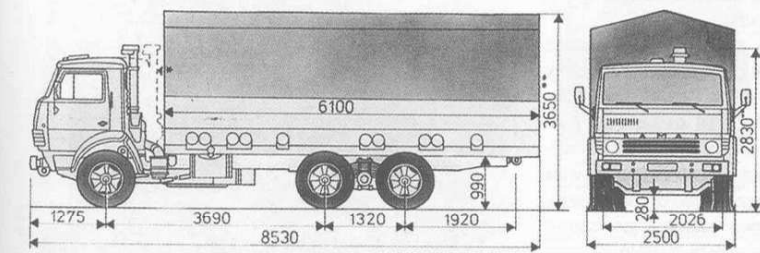


Фото 68. Газодизельный КамАЗ-53218



КамАЗ-53208

Размеры автомобиля полной массы
* Для снаряженного автомобиля.



который мог работать как по газодизельному, так и по обычному дизельному циклу. Правда, в отличие от газовых двигателей, разработанных на основе карбюраторных моторов, газодизель в силу особенностей рабочего процесса при работе использовал сразу два вида топлива: небольшую запальную дозу дизельного топлива и газозвудушную смесь сжато природного газа с атмосферным воздухом. Мощность двигателя осталась прежней – 210 л.с., но при газодизельном цикле максимальный крутящий момент 65 кгс•м достигался в более широком диапазоне оборотов коленча-

того вала 1300–1800 об/мин (у дизеля 1600–1800 об/мин). Повышалась эластичность работы двигателя, снижалась дымность выхлопа, понижался уровень шума и что самое основное – экономилось дизельное топливо (по предварительным подсчётам экономистов до 10–12 т на каждый газодизельный КамАЗ). Перспективы были заманчивы и во второй половине 1987 г. были изготовлены первые партии газодизельных бортовых автомобилей КамАЗ-53208 (фото 67) и КамАЗ-53218 (фото 68) грузоподъёмностью 7,5 и 10 т соответственно. Помимо установки газовой топливной аппаратуры машины отличались размещёнными под платформой поперёк рамы газовыми баллонами красного цвета с белой надписью «Метан». Десять баллонов общей ёмкостью 500 л вмещали 100 м³ газа при номинальном давлении, запаса которого по контрольному расходу топлива при газодизельном цикле хватало на 300 км пути. Поскольку один баллон из легированной стали (применялись

также газовые баллоны из углеродистой стали) имел массу 62,5 кг, то общая масса газового оборудования была довольно значительной и составляла порядка 700 кг, что сказывалось на снаряжённой массе автомобиля (так, снаряжённая масса обычного автомобиля КамАЗ-5320 составляла 7080 кг, а газодизельного КамАЗ-53208 – 7800 кг) и соответствующем уменьшении полезной нагрузки. Вслед за бортовыми газодизельными грузовиками КамАЗ-53208 и КамАЗ-53218 конструкторской группой УГК КамАЗа в составе В.В. Каринского, С.И. Портнова, С.В. Фучкина, В.Н. Яхвевой и др., под руководством главного конструктора Д.Х. Валеева были разработаны и другие модификации газодизельных автомобилей: шасси КамАЗ-53217 и КамАЗ-53219, соответственно представлявшие собой автомобили КамАЗ-53208 и КамАЗ-53218 без бортовых платформ; седельный тягач КамАЗ-54118 (фото 69) и самосвал КамАЗ-55118 (фото 70) (газодизельные модификации КамАЗ-54112 и КамАЗ-5511 соответственно). Газовые баллоны на седельном тягаче и самосвале были закреплены позади кабины в специальном кронштейне: на КамАЗ-54118 – восемь баллонов, на КамАЗ-55118 – шесть. Воздушный фильтр и впускные трубопроводы воздушного тракта применили от бортового КамАЗ-5320. Сам фильтр разместить на лонжероне рамы за левым передним колесом. Ввиду уменьшенного объёма общей вместимости газовых баллонов (на КамАЗ-54118 – 400 л, на КамАЗ-55118 – 300 л), запас хода этих автомобилей при работе по газодизельному циклу составлял 250 км пути. Интересно, что контрольный расход дизельного топлива в этом случае составлял ничтожно малую цифру от 6,5 л на 100 км у одиночных автомобилей, до 8,0 л у автопоездов с одновременным расходом от 27 до 42 м³ сжатого газа. Поэтому на всех газодизельных грузовиках устанавливался один топливный бак ёмкостью 170 л дизельного топлива. К концу 1980-х гг. газодизельные КамАЗы выпускались серийно и поступали в автотранспортные предприятия, где в общем-то получили неплохие отзывы потребителей, но как это часто у нас случается, внедрение новой высокоэффективной и сложной техники требовало к себе иного подхода, комплексного решения поставленной задачи, что на деле происходило далеко не всегда. Так получилось и на сей раз. Даже в крупных городах отсутствовала развитая сеть газонаполнительных станций для заправки автомобилей сжатым газом, а чтобы заправиться в небольших населённых пунктах или где-то на трассе, речи вообще не шло. Не было специальной аппаратуры для контроля и регулировки топлив-

ной системы, диагностического оборудования, подготовленных специалистов, что в конечном итоге тоже отражалось на эффективности использования газодизельных грузовиков. Ввиду отсутствия спроса на такие машины их выпуск в середине 1990-х гг. почти полностью прекратился. Моделистам, желающим расширить свою коллекцию за счёт семейства газодизельных КамАЗов, несложно это сделать самостоятельно. Используя приведенные фотографии и схемы можно конвертировать свои КамАЗы в газодизели и оснастить их соответствующим количеством газовых баллонов красного цвета. Не стоит забывать только, что на бортовых автомобилях погруженная высота была увеличена на 55 мм (с 1350 до 1405 мм), то есть для размещения газовых баллонов платформа кузова была приподнята над рамой на это расстояние.

Из других новинок серийного производства на КамАЗе можно назвать появление автомобильного шасси КамАЗ-53211 (фото 71) и бортового автомобиля КамАЗ-53202. Шасси представляло собой автомобиль КамАЗ-5320 без платформы для установки специализированных кузовов и различного специального оборудования общей массой до 11200 кг. Ввиду увеличившейся грузоподъёмности КамАЗ-53211 получил усиленную переднюю подвеску со стабилизатором поперечной устойчивости и заднюю подвеску, унифицированную с КамАЗ-53212 с проходной осью балансира. Автомобиль с бортовой платформой КамАЗ-53202 по внешнему виду не отличался от десятитонного КамАЗ-53212, но имел ограниченную до 8 т грузоподъёмность и заднюю подвеску типа КамАЗ-5320 со стяжкой кронштейнов оси балансира.

С 1987 г. на заводе внедрили новую окраску кабин. Автомобили с кабинами голубого, красного, жёлтого и оранжевого цветов получили переднюю открывающуюся панель, передние угловые панели и закреплённые на них щитки-отражатели белого кремового цвета с чёрными буквами «КАМАЗ», чёрными кронштейнами и корпусами

Фото 69. Газодизельный КамАЗ-54118. 1990



Фото 70. Газодизельный КамАЗ-55118. 1990

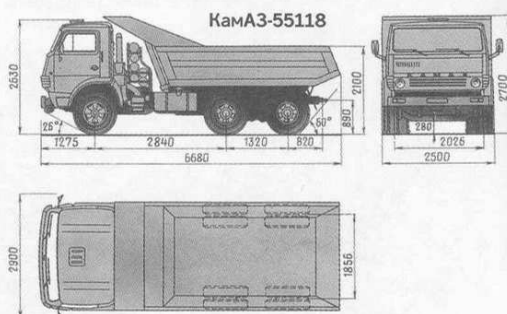


Фото 71. КамАЗ-53211

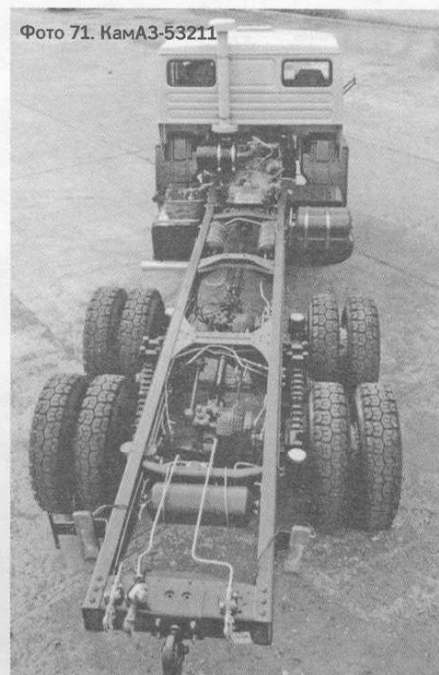


Фото 72. КамАЗ-5315



Фото 73. КамАЗ-5325. 1991

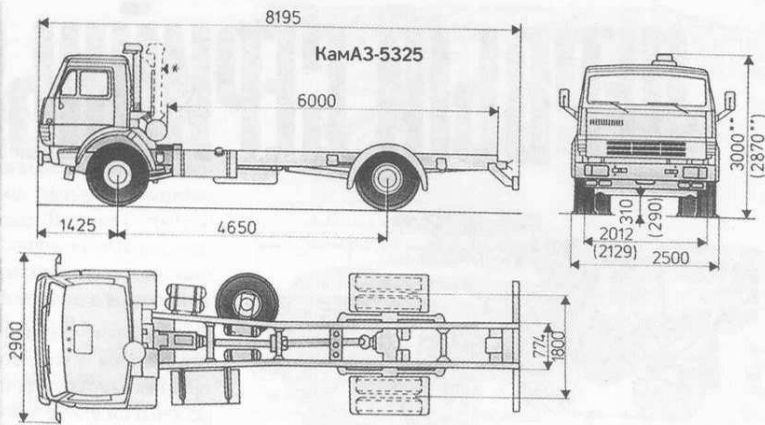


Фото 74. Коммунальная уборочная машина КО-806 на шасси КамАЗ-4915



Фото 75. Вакуумная машина КО-515 на шасси КамАЗ-4925



Фото 76. Седельный тягач КамАЗ-5415



зеркал заднего вида. В тоже время началась и окраска кабин полностью в светло-серый кремовый цвет. Значительную часть составляли машины с зеленой защитной окраской цвета «хаки», причём не только армейские, но и обычные народнохозяйственные грузовики. В 1988 г. на боковой панели кабин над крылом передне-

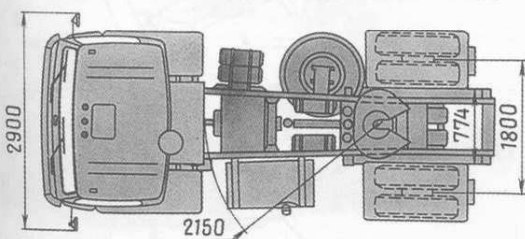
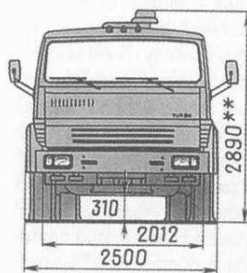
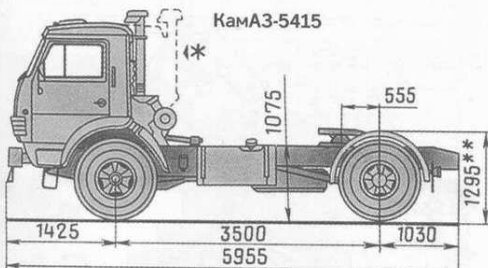
го колеса появились небольшие овальные выпуклости для размещения боковых отражателей оранжевого цвета, правда, сами отражатели устанавливались лишь на часть автомобилей.

С 1989 г. началось производство модернизированных двигателей модели КамАЗ-740.10-20 с увеличенной до 220 л.с. мощностью и возросшим до 68 кгс•м крутящим моментом, которыми стали оснащать основную массу выпускаемых грузовиков. Появились также отдельные партии автомобилей с более мощным наддувным дизелем КамАЗ-7403 мощностью 260 л.с. и крутящим моментом 80 кгс•м. В основном эти моторы предназначались для установки на бронетранспортёры БТР-80, но часть двигателей поступала и на главный конвейер сборки КамАЗов.

Несколько слов о двухосных автомобилях семейства 4x2. Как мы помним, первые такие машины появились ещё на ЗИЛе в 1968 г. под маркой ЗИЛ-175, но ввиду большой осевой нагрузки не получили дальнейшего развития – все усилия были сконцентрированы на перспективных автомобилях с колёсной формулой 6x4. Столкнувшись с трудностями экспортных поставок конструкторы КамАЗа в 1981–1982 гг. вернулись к двухосной схеме, ориентированной в первую очередь на экспорт. Так были созданы две модификации бортовых автомобилей КамАЗ-5315 и КамАЗ-5325 (фото 72 и 73), шасси КамАЗ-4915 и КамАЗ-4925 (фото 74 и 75), седельных тягачей КамАЗ-5415 и КамАЗ-5425 (фото 76 и 77). В техническом плане создание двухосных модификаций с двумя рядами грузоподъемности в 9 и 12 т при имеющемся в наличии ассортименте рам, кабин, двигателей, коробок передач и подвесок серьёзных проблем не представляло. Единственное, что требовалось – передние оси и задние мосты, способные воспринимать увеличенные весовые нагрузки и шины 280-20P увеличенной грузоподъемности. Первоначально ставка делалась на агрегаты Минского автомобильного завода, но поскольку МАЗ обеспечивал передними осями собственное производство и поставлял их Кременчугскому автозаводу для комплектации КрАЗ-250, а выпуск задних мостов с ограниченными объё-

изменившаяся политическая обстановка не позволила реализовать проект в полном объёме. Поэтому автомобили с «РАВАвскими» мостами в основном поставлялись на экспорт. В небольших количествах такие машины с 1988 г. изготавливались серийно. Ввиду незначительных объёмов выпуска много экспериментировали с кабинами (применяли как свои стандартные кабины с небольшими доработками, так и полностью новые, а также лицензионные Sisu), рамами, подвесками, мостами, силовыми агрегатами. Для внутреннего рынка поставлялись двухосные машины с усиленной передней осью от самосвала КамАЗ-55111 и стандартным задним мостом с усиленной балкой и стабилизатором поперечной устойчивости. Широкого распространения такие машины не получили и использовались в основном в качестве базовых шасси для различной коммунальной техники и специализированных машин для обслуживания и содержания дорог.

Заканчивая рассказ о КамАЗах автор преднамеренно не заостряет внимание на современной гамме автомобилей, так как эти машины широко представлены в структуре грузового автомобильного парка нашей страны, они есть почти в каждой транспортной фирме, а их описание не сложно найти в многочисленных каталогах, справочниках, периодической печати, да и просто на улице можно детально рассмотреть стоящий у тротуара КамАЗ, а затем, проявив некоторую сноровку и навыки работы с инструментом, сделать себе точно такой же – с высокой крышей, с новым буфером и модернизированной кабиной, на дисковых колёсах, с огромным топливным баком и поставить на полку: «Вот он – герой нашего времени!».



мами едва покрывал сборку семейств МАЗ-5335 и МАЗ-5432, то пришлось искать поставщика среди государств-членов СЭВ. Знаменитые венгерские изделия предприятия «РАБА», хорошо известные по автобусам и троллейбусам, по техническим параметрам подходили для двухосных камских грузовиков и даже были подписаны соответствующие соглашения на их поставку, но



ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ ГАЗ-52

Михаил АБАШЕВ

г. Чебоксары

e-mail: rhbz@mail.ru

Иллюстрации из архива автора



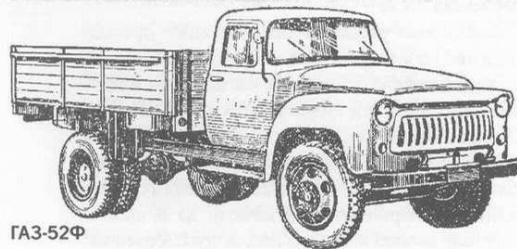
ГАЗ-52 образца 1962 г.



ГАЗ-52F



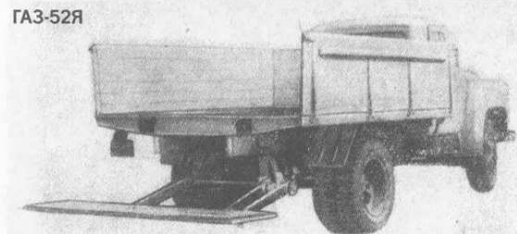
ГАЗ-52Ф



ГАЗ-52Ф



ГАЗ-52Ф



ГАЗ-52Я

Так сложилось, что в нашей стране со времён СССР почему-то принято верить всем публикациям появляющимся в официальных изданиях. Раз написали где-нибудь в Москве – значит чистая правда. Особенно, это, к сожалению, касается всеми нами любимой темы – автомобилей. Мифы, появившиеся с лёгкой руки некоторых советских горе-автоисториков (не будем называть имена и фамилии), кочуют из издания в издание на протяжении многих лет. Один из

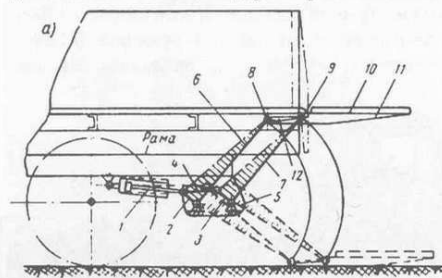
таких мифов – история грузовика ГАЗ-52. Вернее история о том, когда же собственно было организовано его серийное производство. В этой небольшой статье я попытаюсь, если не полностью, то хотя бы частично разрушить этот злополучный миф.

Буквально во всех изданиях (возможно, это и не так, но все книги, журналы и газеты всё равно не пересмотришь), так или иначе затрагивающих тему появления на конвейере грузового автомобиля ГАЗ-52, встречается утверждение, что первым серийным вариантом этой машины был бортовой 2,5-тонный длиннобазный ГАЗ-52-03, массовое производство которого было начато в 1966 г. Так ли это?

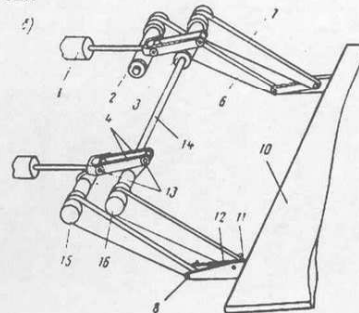
Чтобы ответить на этот вопрос, думаю, для начала необходимо вспомнить – а когда же собственно появился в металле грузового автомобиля ГАЗ с индексом 52, и что он из себя представлял. Первые опытные образцы ГАЗ-52 появились в 1955–1956 гг., судя по всему, ещё даже до запуска в серийное производство знаменитого ГАЗ-51А. Объяснить это можно тем, что бортовой 2,5-тонный ГАЗ-52 (база 3300 мм) предназначался на смену заслуженному труяге ГАЗ-51, к тому времени значительно устаревшему. А проектирование новой 52-й модели началось, вероятно, ещё в первой половине 1950-х гг. Новый грузовик ГАЗ-52 должен был стать, как сейчас принято говорить, «рестайлинговой моделью» и продлить жизнь порядком устаревшей конструкции. Таким образом, ГАЗ-52 образца 1956 г. являлся логическим продолжением ГАЗ-51 и особых препятствий, для того чтобы попасть на конвейер не имел. Но, похоже, здесь вмешался фактор «отработанной конструкции», со времён зарождения советского автопрома не позволявший, даже отчасти новым и передовым конструкциям добираться до серийного производства. В итоге на конвейере оказался ГАЗ-51А, представлявший собой образец конструкторской школы и дизайна начала 1940-х гг.

Но проект ГАЗ-52 не был забыт. Проектирование автомобиля шло по пути создания совершенно новой конструкции с применением передовых для отечественного автопрома тех лет конструкторских решений. В данном случае ГАЗ-52 должен был стать основой нового семейства широко унифицированных между собой машин. В семейство входили как грузовики народного хозяйственного назначения (ГАЗ-56 и ГАЗ-52), так и полноприводные армейские вездеходы (ГАЗ-62 и ГАЗ-66). На базе бортового ГАЗ-52 предусматривалось создание ряда модификаций расширяющих сферу применения грузовика. Внешне новый ГАЗ-52 отличался совершенно другой кабиной, оперением и облицовкой, в которых явно угадывалось влияние американской дизайнерской школы. В процессе проектирования на новый грузовик предполагалось устанавливать двигатели различных типов. В итоге остановились на форкамерно-факельном варианте (в будущем предполагалось оснащать некоторые модификации грузовика восьмицилиндровым V-образным двигателем мощностью 100–120 л.с., созданным на базе двигателя ГАЗ-13).

Так на свет появился бортовой 2,5-тонный ГАЗ-52Ф (данное обозначение достаточно условно и используется автором для привлечения внимания читателя к тому факту, что данный вариант значительно отличался от предыдущего в конструктивном отношении) с колёсной базой 3300 мм. Опытные образцы автомобиля были изготовлены в 1958–1959 гг. Один из них даже демонстрировался на ВДНХ в 1959 г. На ГАЗ-52Ф был также предусмотрен усиленный механизм сцепления с увеличенным диаметром фрикционной накладки, который был внедрён в серийное производство в 1961 г. и устанавливался на ГАЗ-51А. Новой была и коробка передач (4-х ступенчатая, с косозубыми шестернями постоянного зацепления и синхронизаторами на 3-й и 4-й передачах). Главная передача – гипоидная. На части автомобилей (вероятно на будущем 4-тонном ГАЗ-52А) должен был устанавливаться дифференциал повышенного трения кулачкового типа. Длина передних рессор была увеличена на 50 мм (концы рессор устанавливались в резиновых опорах). Но грузовику опять не везло – подводил двигатель. Заводчанам никак не удавалось справиться с этой капризной конструкцией (работы по доводке форкамерно-факельного двигателя ГАЗ-52Ф продолжались на заводе вплоть до 1962 г.). Учитывая это, параллельно прорабатывали вариант установки обычного силового агрегата. В итоге, на шасси ГАЗ-52 вернулась всё та же старая и проверенная рядная шестёрка от ГАЗ-51. Что поделаешь – наследственность. Но архаичный двигатель всё же немного доработали, повысив его мощность до 75 л.с. Это не самым лучшим образом сказалось на его долговечности. По ряду причин пришлось также отказаться от нового заднего моста. Лишился грузовик и новой, более современной, коробки передач. Эти узлы были заменены старыми и проверенными узлами от ГАЗ-51А. Фактически ГАЗ-52 представлял собой всё тот же ГАЗ-51А, но с новой кабиной, более мощным двигателем и немного модернизированным шас-



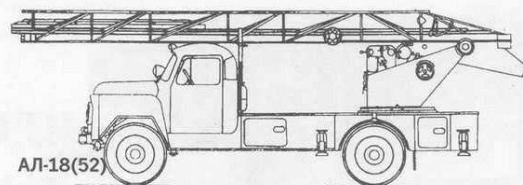
ГАЗ-52Я



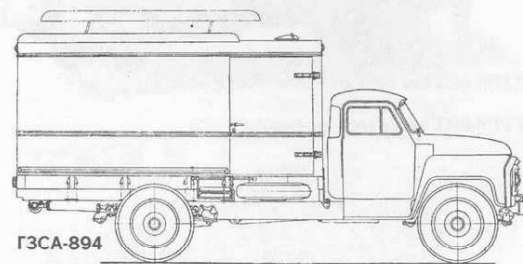
си (ранее запланированные для ГАЗ-52Ф модификации создавались уже на базе нового варианта машины).

На сей раз, грузовик уже довольно основательно готовили к серийному производству, развернуть которое, предполагалось в 1961–1962 гг. Опытные образцы бортового 2,5-тонного ГАЗ-52 (база 3300 мм) появились в 1960 г. На базе ГАЗ-52 образца 1960 г. был создан ряд модификаций. Среди них бортовой ГАЗ-52Г (также называемый ГАЗ-52А) с грузоподъемностью в 4 т, удлиненной до 3700 мм базой и увеличенной бортовой платформой. Предназначался этот автомобиль исключительно для перевозки грузов по дорогам, имеющим твердое покрытие – для перевозки столь тяжелого груза автомобилю не хватало мощности двигателя и запаса прочности шасси (чтобы хоть как-то компенсировать этот недостаток ГАЗ-52Г оснастили шинами повышенной грузоподъемности и усиленными рессорами). Также был спроектирован грузовик ГАЗ-52Я, представлявший собой всё тот же ГАЗ-52Г, но с укороченной бортовой платформой и грузоподъемным задним бортом (грузоподъемность – 500 кг, высота подъема – 1000 мм, длина – 650 мм, ширина – 2200 мм). Грузоподъемный борт оснащался гидромеханическим приводом, состоявшим из гидроцилиндров и механизма пантографного типа. Серийное производство ГАЗ-52Я планировалось начать в 1962 г. Следует отметить, что от ГАЗ-52Г почти сразу было решено отказаться, так как было признано нецелесообразным на таких слабых машинах перевозить столь тяжелые грузы, да ещё и только по хорошим дорогам. Интересно, что идентичный по конструкции грузовик ГАЗ-52-03 (на шасси ГАЗ-52-01) всё же попал на конвейер в 1966 г., но его производство было вынужденной ме-

рой, направленной на увеличение грузового парка сельхозпроизводителей. Что же касается ГАЗ-52Я, то его производство на ГАЗе было решено не начинать, а конструкцию передали для освоения на Горьковский завод торгового машиностроения, но об этом позже. В связи с отказом от производства ГАЗ-52Г опять таки встал вопрос о замене силового агрегата и усилении шасси. Как раз в это время был освоен в серийном производстве новый V-образный восьмицилиндровый двигатель ГАЗ-13. Его то, после модернизации (направленной на уменьшение рабочего объема и снижения мощности) и решено было в ближайшем будущем устанавливать на новый грузовик, получивший индекс ГАЗ-53. А в качестве временной меры обошлись форсированным до 82 л.с. старичком ГАЗ-51. В результате чего в 1961 г. началось серийное производство бортового ГАЗ-53Ф (грузоподъемность 3–3,5 т), имевшего усовершенствованное удлиненное (до 3700 мм) шасси ГАЗ-51 и новую кабину ГАЗ-52. На базе ГАЗ-52 образца 1960 г. был также спроектирован седельный тягач ГАЗ-52П (база 3300 мм), предназначенный для буксировки полуприцепов полной массой до 6 т (по ряду причин применение этого седельного тягача с самого начала должно было носить ограниченный характер). Но двигатель ГАЗ-52 всё-таки был слаб для этой машины и, по аналогии с ГАЗ-52Г, предлагалась установка на седельный тягач V-образного восьмицилиндрового двигателя. Модернизированная машина, получив индекс ГАЗ-53П и кабину над двигателем, вошла в новое перспективное семейство ГАЗ-53, но так и осталась опытной. В результате, от производства короткобазного (3300 мм) ГАЗ-52 было решено временно отказаться (серийное производство аналогичного по конструкции грузовика ГАЗ-52-04 началось только в 1975 г. – после прекращения выпуска ГАЗ-51А). Необходимо также упомянуть о том, что в 1961 г. были проведены государственные испытания ГАЗ-52 образца 1960 г. и его модификаций, но их результаты, судя по всему, не сильно повлияли на принятие решения в отношении вышеупомянутых машин. Опять неудача – подумает читатель. Не тут то было! Дело в том, что наряду с бортовыми грузовиками, на базе ГАЗ-52 образца 1960 г. было создано шасси ГАЗ-52А. Оно то и оказался востребованным. Это была идеальная база для всякого рода специализированных автомобилей (фургонов, цистерн и др.). Казалось бы, для освоения серийного производства этой машины особых преград нет. Но, видимо завод был слишком занят доводкой не слишком удачного ГАЗ-53Ф и освоением нового ГАЗ-53. В итоге ГАЗ-52А начал выпускаться только с середины 1964 г. (предположительно). Информации об этом сохранилось крайне мало, поэтому можно предположить, что первоначально, где-то до середины 1965 г., ГАЗ-52А выпускался только опытно-промышленными партиями. И только с освоением серийного производства ГАЗ-53 завод смог плотнее заняться многострадальной машиной и её выпуск, судя по всему, увеличился. Здесь следует отметить одну немаловажную деталь. В 1960 г. при создании очередного варианта ГАЗ-52 были спроектированы новые кабина, оперение и облицовка (старый вариант, применявшийся на ГАЗ-52Ф, немного походила на ЗИЛ-130 – кроме облицовки). Они применялись на всех автомобилях семейства ГАЗ-52, а также на ГАЗ-53Ф и ГАЗ-56 образца 1960 г. (кроме кабины, которая в данном случае была аналогична кабине ГАЗ-52Ф). ГАЗ-52А начал выпускаться именно со старыми кабиной,



АЛ-18(52)



ГЗСА-894



ГЗТМ-891



ГЗТМ-891

оперением и облицовкой. В конце 1964 г. дизайнерами ГАЗа была разработана новая облицовка, которая тут же была применена на всех серийных не полноприводных грузовиках ГАЗ и их модификациях. Получается, что совсем небольшое количество автомобилей-шасси ГАЗ-52А имело облицовку с фарами сверху и подфарниками снизу. Но изображения именно этих машин (со специализированными кузовами) попали на страницы различных автомобильных справочников и кочевали из издания в издание на протяжении чуть ли не 20 лет(!). Поэтому довольно необычно видеть, например, в справочнике НИИАТ 1975 г. издания, фотографии машин выпускавшихся менее года 10 лет назад. Но таковы уж люди, которые эти книги издавали. Их, по-видимому, это не очень то и заботило. А зря! Ведь они создали такую путаницу, что в пору на эту тему детективы писать. А раз уж ГАЗ-52А предназначался для установки на него кузовов различных специализированных автомобилей, то интересно было бы узнать, что же это были за машины.

Одним из первых предприятий, начавшим использовать для своих специализированных автомобилей, новое шасси был, уже упоминавшийся, Горьковский завод торгового машиностроения (ГЗТМ). Оно и понятно – завод находился в ведении Министерства автомобильной промышленности и был ближе всего расположен к ГАЗу. Так что для получения новых шасси ГЗТМ не было никаких препятствий. Завод разработал целую гамму специализированных



ГЗТМ-892



ГЗТМ-892. Фото А.Новикова



ГЗТМ-893 без грузоподъемного борта



ГЗТМ-893 без грузоподъемного борта



Первый опытный образец ГЗТМ-893.
Из кол. О.Тимирязева



ГЗТМ-894. Из кол. О.Тимирязева



ГЗТМ-954

кузовов, предназначенных для установки на шасси ГАЗ-52А. Перечислю их в порядке возрастания чисел цифрового индекса.

ГЗТМ-891 – выпускался с 1964 г. Предназначался для перевозки упакованных в тару про-

мышленных товаров народного потребления. Кузов автомобиля – двухдверный (одна боковая дверь по правой стороне и одна – сзади). Для удобства погрузки и выгрузки под каждой дверью смонтированы выдвижные лестницы. На случай непроизвольного открывания дверей в кабине водителя предусмотрена световая сигнализация. Кузов имеет вытяжную вентиляцию, смонтированную по бокам в передней его части. Предусматривалась возможность эксплуатации автомобиля-фургона в составе автопоезда в паре с одноосным прицепом-фургоном ИАПЗ-836, аналогичного назначения, имевшего грузоподъемность 1,3 т.

Кузов ГЗТМ-891 мог быть также использован для перевозки готовой одежды, для чего в верхней части поперёк кузова были установлены штанги с зажимами для подвешивания готовой одежды на вешалках плечиках.

ГЗТМ-892 – выпускался с 1964 г. Предназначался для перевозки хлебобулочных изделий в лотках. Кузов четырёхдверный (все двери по правому боку). Кузов автомобиля отличался от предыдущей модели КХА-2-57 повышенной долговечностью за счёт применения металлической крыши и сплошных ферм для укладки лотков с хлебом. Также был снижен собственный вес кузова и применена более эффективная вентиляция. Вместимость кузова – 105 хлебных лотков. В кузове были предусмотрены специальные места для хранения одежды, запасного баллона и инструментов водителя.

ГЗТМ-893 – был изготовлен опытной партией в 1964 г. Предназначался для доставки мебели населению. Принципиально отличался от предыдущих моделей мебельных фургонов наличием грузоподъемного борта с гидромеханическим приводом, обеспечивавшим механизацию погрузки и выгрузки мебели. Дверной проём кузова закрывался снизу грузоподъемным откидным бортом, а сверху – двухстворчатой дверью. Откидной грузоподъемный борт крепился в транспортном положении к боковым стенкам как в обычной бортовой платформе.

Вот здесь как раз и необходимо вспомнить о ГАЗ-52Я. Дело в том, что и на ГАЗ-52Я и на ГЗТМ-893 использовалась одна и та же модель грузоподъемного борта. Его серийное (мелкими партиями) производство, было освоено на ГАЗе. А ГЗТМ используя этот борт, вероятно, помимо мебельного фургона ГЗТМ-893, изготовил также опытную партию бортовых грузовиков типа ГАЗ-52Я на шасси ГАЗ-52А. Они могли иметь внутризаводское назначение.

ГЗТМ-893А – выпускался с 1965 г. Отличался от ГЗТМ-893 отсутствием грузоподъемного борта и немного модернизированным кузовом.

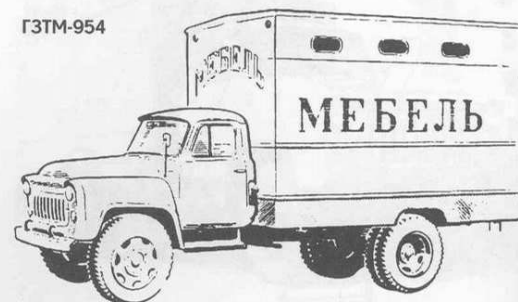
Необходимо отметить один немаловажный факт, связанный с ГЗТМ-893 и ГЗТМ-893А. В большинстве автомобильных справочников НИИАТ, в которых есть упоминание об автомобиле-фургоне ГЗТМ-893А, помещено изображение мебельного фургона, но на шасси ГАЗ-52А с верхнефарной облицовкой. Но такая облицовка исчезла с грузовиков ГАЗ-52А в конце 1964 г. А ГЗТМ-893А начал выпускаться с 1965 г. Так в чём же дело? А дело, думаю, в том, что при подготовке справочников к изданию из натуральных фотографий вырезали изображение автомобиля (любимое занятие тогдашних издателей) и обрезали видимые детали грузоподъемного борта. И изображенный в справочниках мебельный фургон на шасси ГАЗ-52А с ранней облицовкой, похоже не что иное, как лишённый грузоподъемного борта опытный фургон ГЗТМ-893.

ГЗТМ-894 – был изготовлен опытной партией в 1964 г. Также как и ГЗТМ-891 предназначался для перевозки промтоваров, но отличался конструкцией кузова. Главным отличием было наличие поднимающейся при помощи пружинного механизма крыши. Причём при подъёме (на 250 мм) крыша передвигалась к кабине. Кузов фургона двухдверный (одностворчатая по правому боку и двустворчатая сзади) смешанной конструкции (каркас деревянный, обшивка металлическая). Из кузова в кабину проведена сигнализация. Для проветривания внутри кузова (в передней и задней стенках) установлены вентиляторы. В процессе погрузочно-разгрузочных работ, в таком кузове можно было использовать различные механизмы, а при отсутствии оных грузчики могли стоять в полный рост.

Наряду с выше перечисленными моделями и модификациями автомобилей-фургонов, думаю, стоит упомянуть ещё об одном малоизвестном автомобиле-фургоне производства ГЗТМ – это ГЗТМ-954 на шасси ГАЗ-52А. Фургон был выпущен опытной партией в 1963 г. и являлся попыткой заводчан продлить жизнь сильно устаревшей модели с таким же индексом, но на шасси ГАЗ-51А. Внешне кузов ГЗТМ-954 на шасси ГАЗ-52А отличался от кузова машины на шасси ГАЗ-51А разве что сдвинутыми назад колёсными нишами, за счёт более длинной базы ГАЗ-52А. Кузов имел деревометаллическую конструкцию, а фанерная крыша была обтянута брезентом. Внутри кузова в три ряда были натянуты струны, на которые подвешивали жгуты – прокладки для разделения перевозимой мебели. Кроме того, по боковым стенкам кузова в два яруса были установлены стальные прутья, на которых крепились передвижные полумягкие поперечины, служащие для разделения мебели на ряды. Сзади кузова, под дверью, для удобства погрузки и выгрузки мебели устанавливали трап с рольгангом.

Об использовании автомобиля-шасси ГАЗ-52А для монтажа специализированных кузовов какими либо другими заводами, кроме ГЗТМ, автору ничего не известно. Скорее всего, речь может идти о создании опытных и предсерийных конструкций другими заводами. Например, короткобазное шасси ГАЗ-52 образца 1960 г. использовалось Саранским заводом автосамосвалов для создания опытного образца строительного самосвала, который должен был прийти на смену устаревшему ГАЗ-93, а длиннобазное шасси ГАЗ-52А (с облицовкой первого типа) – Торжокским машиностроительным заводом в середине 1960-х гг. для создания опытных образцов пожарной автолестницы АЛ-18(52). Масовое применение длиннобазного шасси ГАЗ-52-01 для создания различной спецтехники началось только после 1966 г., когда оно, вместе с 2,5-тонным бортовым ГАЗ-52-03 на его базе, было запущено в серийное производство. А о ГАЗ-52А все как-то очень быстро забыли. А ведь это был самый первый серийный ГАЗ-52.

ГЗТМ-954



Автомобили 1975 года – Citroen CX, Volkswagen Golf I и Audi 50

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



CITROEN CX

Первое место в европейском конкурсе «Автомобиль 1975 года» с 229 баллами занял французский **Citroen CX**.

Citroen CX заменил серию DS, отличаясь более современной, но такой же оригинальной формой кузова, позволяющей сразу выделить его из массы других автомобилей. Он предлагался в многочисленных исполнениях с двигателями рабочим объёмом от 2,0 до 2,5 л.

Масштабные модели Citroen CX
Citroen CX 1979 light green metallic **Minichamps** 400111400
Citroen CX 2000 **Paradcar** 091



Citroen CX 2200 1975 **Norev** 59000
Citroen CX 6-Rad **Jemmy** JE0110



Citroen CX Berline Serie 2 Leader **Original Miniatures**



Citroen CX Berline Serie 2 module 22 TRS **Original Miniatures**



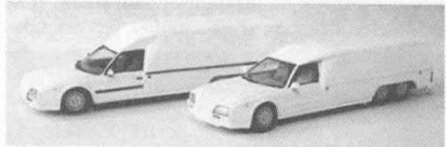
Citroen CX Break Ambulance Municipale **Solido**



Citroen CX Break Ambulance **Solido MVI transkit**



Citroen CX Break Ambulance **Heuliez Esdo**
Citroen CX Break Gendarmerie **Verem** 00275



Citroen CX Break Pijpops X-tender Toit Haut & Toit Bas **Jemmy**



Citroen CX Break Serie 2 Assistance Citroen **Original Miniatures**



Citroen CX Break Serie 2 Evasion & Entreprise **Original Miniatures**



Citroen CX Ambulance «Tissier» Essieux **ESDO** 049M



Citroen CX Ambulance «Tissier» 2-door **ESDO** 049



Citroen CX Break Serie 2 Hollander+remorque **Original Miniatures**



Citroen CX Break Serie 2 **Original Miniatures**



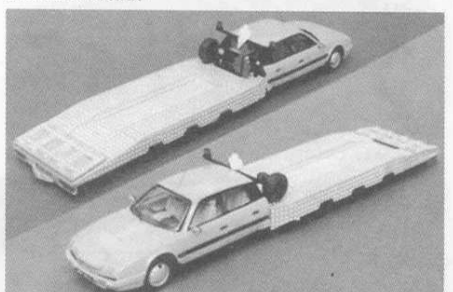
Citroen CX cabriolet Version Orphee **Ministyle** 067
Citroen CX fire ambulance **Miniroute** 67



Citroen CX **Heller**
Citroen CX Pickup **Boutique transkit on Solido**



Citroen CX Plateau Voitures Tissier 2doors **Boutique transkit on Solido**



Citroen CX Plateau Voitures Tissier 4-doors **Original Miniatures**



Citroen CX Pompiers Ville de Paris **Solido**
Citroen CX Prototype Paris-Dakar 1983 «NEFF» **Mini Racing** MR0181

Citroen CX Tissier Hollander & Remorque Calandre
 Citroen CX Turbo GTI Serie 2 Automany AYOK30
 Citroen CX white ambulance Miniroute 68
 Citroen CX vehicule experimental XM Ministyle 064



Citroen CX Berline Serie 2 Leader Original Miniatures



Citroen CX Berline Serie 2 module 22 TRS Original Miniatures

Citroen CX25 break «Citroen Assistance» Original Miniatures 95

Citroen CX25 Enterprise break series 2 Original Miniatures 94

Citroen CX25 Evasion break series 2 Original Miniatures 93



Citroen CX 25GTI Turbo 2 Original Miniatures



Citroen CX25 Prestige Turbo Berline Serie 2 Original Miniatures



Citroen CXA 25GTI Americaine Berline Serie 2 Original Miniatures



Citroen CXA 25GTI Turbo Americaine Berline Serie 2 Original Miniatures



Citroen CXA Prestige Americaine Berline Serie 2 Original Miniatures



Citroen CXM Original Miniatures



VOLKSWAGEN GOLF I

Второе место на конкурсе «Автомобиль года 1975 года» со 164 очками занял Volkswagen Golf первого поколения.

За 50 лет с конвейеров разных заводов сошло более 20 млн. Volkswagen Beetle. К началу 1970-х гг. стало очевидным, что, хотя Volkswagen Beetle – машина удачная и практичная, но бесперспективная. Заднемоторная компоновка отжила своё, а в случае принятия стандартов по шумности двигателя, токсичности выхлопа и пассивной безопасности, у Volkswagen Beetle могли возникнуть серьёзные проблемы. В тоже время автомобиль продавался «на ура», а в 1969 г. он установил рекорд, разойдясь за двенадцать месяцев тиражом более миллиона экземпляров.

Велик был соблазн для Volkswagen лишь слегка модернизировать Volkswagen Beetle. Однако к чести стратегов Volkswagen и, в первую очередь, его руководителя Рудольфа Лейдинга, они решились на полную замену модели. Проект EA337 получил зелёный свет.

В 1969 г. Volkswagen поглотил компанию Audi NSU Auto Union AG, получив, таким образом, доступ к бесценным наработкам её инженеров в области проектирования переднеприводных легковых автомобилей. Уже через год на рынок вышел седан Volkswagen K70 с приводом на передние колеса, создававшийся как NSU K70. За ним последовал Passat, копировавший Audi 80 второго поколения. Третьей моделью стал EA337, позже получивший имя Golf (заводской индекс A1).

К середине 1970-х гг. стало ясно, что концерну Volkswagen требуется принципиально новый современный и экономичный автомо-

биль с минимальными затратами на эксплуатацию, способный принять эстафету у ветерана. Машина должна иметь небольшой кузов хэтчбек и передний привод с двигателем водяного охлаждения. Всё это было воплощено в модели Golf. Она стала родоначальником европейского класса C и на многие определила философию развития мирового автомобилестроения.

В мае 1974 г. состоялся дебют моделей VW Golf 1100 и VW Golf 1500. Модель относилась к малому классу и оснащалась рядным 4-цилиндровым двигателем поперечного расположения рабочим объёмом 1093/1471 см³ мощностью 50/70 л.с. и четырёхступенчатой коробкой передач вслед за ним. Стайлинг кузова с неплохой по тем временам и для такого класса машин аэродинамикой (коэффициент лобового сопротивления C_x равен 0,41) по заказу немцев разработала итальянская фирма ItalDesign под руководством дизайнера Giorgetto Giugiaro. Машины выпускались с трёх- и пятидверными несущими кузовами входившего тогда в моду типа «хэтчбек» и позднее – двухдверным типа «кабриолет». Подвеска: передняя независимая типа McPherson, задняя – полунезависимая, на продольных рычагах.

Уже за первые 30 месяцев выпуска с конвейера сошёл миллион машин Golf, превратив

Volkswagen в одного из крупнейших изготовителей автомобилей в Европе. Главная причина такой популярности заключается в том, что среди переднеприводных моделей того периода Volkswagen Golf сумел занять пустующую нишу между слишком маленькими Mini и Renault 5 и относительно крупными Audi 80/Volkswagen Passat и Chrysler Alpine/SIMCA 1307. При этом Volkswagen Golf не страдал теми болячками, которые донимали французские модели, вроде капризного электрооборудования и низкой устойчивости к коррозии. Ранние экземпляры Volkswagen Golf отличались скрипами обшивки и деталей салона, а также посторонними шумами в трансмиссии, но уже к 1975 г. технологи навсегда избавили автомобиль от всех неприятностей такого рода. Конкурентам оставалось лишь принять правила игры, навязанные Volkswagen, и держать равнение на Golf. Журналисты нарекли тот класс, где хозяйничал компактный Volkswagen, «Golf-классом» – в его честь.

Огромный успех Volkswagen Golf позволил фирме развернуть выпуск целой гаммы машин нового поколения. Кроме базового VW Golf первого поколения также выпускались модификации: VW Golf L, VW Golf S, VW Golf LS, VW Golf GL, VW Golf GLS, VW Golf GTi. Одна из самых известных модификаций – автомобиль VW Golf LS. На нём устанавливались двигатели рабочим объёмом 1272 и 1457 см³ (соответственно 44 и 51,5 кВт). Максимальная скорость 160 км/ч. Разгон с места до 100 км/ч за 12,5 с, с автоматической коробкой передач – за 14 с. Расход топлива 8,5 л на 100 км с четырёхступенчатой и 9,0 л на 100 км с авто-

матической коробкой передач.

Однако своей популярностью Volkswagen Golf во многом обязан двум модификациям, совершившим каждый свою мини-революцию. Версия Golf D с дизелем без наддува объёмом 1471 см³ и мощностью 50 л.с. появилась в 1976 г. в ответ на разразившийся на планете нефтяной кризис. Впервые в мире дизелем оснащалась модель подобного класса, и впервые на серийной машине дизельный мотор размещался поперечно продольной оси кузова. Этот двигатель обладал скромным аппетитом, а также зарекомендовал себя очень надёжным и долговечным, поэтому модификация Golf D много лет пользовалась повышенным спросом и в Северной Америке, и в Европе, а во Франции, Бельгии и Голландии, где дизельные машины вообще в большом почёте, стала настоящим хитом.

Другой звездой был спортивный Golf GTi, представленный в сентябре 1975 г. на Франкфуртском автосалоне. Изначально в планах производства он не числился, его по собственной инициативе подготовила группа заводских инженеров. Спортивная машина со 110-сильным мотором с впрыском топлива от Audi 80GT, доработанной подвеской и усиленными сцеплением и тормозами совету директоров концерна понравилась, и, в порядке эксперимента, её решили выпустить ограниченной партией в 5000 штук, после чего разослать дилерам в качестве демонстрационных образцов. Никто не допускал мысли, что только в первый месяц продавцы соберут несколько тысяч заявок на Golf GTi, а позже придётся собирать по 5000 таких машин ежемесячно. Значима и историческая роль GTi: он оказался родоначальником нового типа автомобилей – «hot hatches». Типичные представители данного типа – Peugeot 306 S16, Nissan Almera GT, FIAT Bravo HGT, Citroën Xsara VTS, Renault Clio II 16V, Alfa Romeo 145ti и целый ряд других трёхдверных машин с мощными двигателями и отменной динамикой.

В 1978 г. производство Golf началось в США, где он получил название Rabbit.

В 1979 г. появился кабриолет Cabrio, выпускаемый на фирме Karman и неизменно пользовавшийся высоким спросом.

С 1980 г. по 1992 г. на базе Golf производилась модель Jetta с кузовом 4-дверный седан.

С 1981 г. Golf выпускается в Бразилии под названием Gol.

С 1982 г. выпускается пикап Volkswagen Caddy.

В Германии в 1983 г. Golf и Jetta заменены на модели второго поколения, производство Caddy в югославском Сараево в 1993 г. прервала война, а последний Cabrio собран 30 мая 1994 г.

Но точка в 25-летней биографии автомобиля ещё не поставлена. Под именами Volkswagen Citi Golf/Chico Golf он выпускается южноафриканским отделением концерна, расположенным в Хафуэй Хаусе. Более того, несколько лет подряд ветеран возглавлял список популярности среди новых автомобилей в ЮАР.

Volkswagen Golf был признан «самым удачным европейским автомобилем всех времён», а в апреле 1999 г. решением международного жюри Volkswagen Golf вошёл в число 26 претендентов на звание «Автомобиль века».

Масштабные модели Volkswagen Golf I



Volkswagen Golf 1 #1 Pierburg Detail Cars 483



Volkswagen Golf 1 #32 Rallye Monte Carlo «Marlboro» white/red Detail Cars DC0481



Volkswagen Golf 1 #44 Racing Silverstone 1974 Detail Cars DC0277



Volkswagen Golf 1 #8 racing "BP" Detail Cars 480
Volkswagen Golf 1 1974 white Solido SOA203598



Volkswagen Golf 1 cabriolet 1974 Detail Cars 273



Volkswagen Golf 1 cabriolet 1974 Detail Cars 275



Volkswagen Golf 1 cabriolet 1974 Detail Cars 276



Volkswagen Golf 1 Polizei Detail Cars 482

Volkswagen Golf 1 cabriolet 1974 yellow Solido SOA203599



Volkswagen Golf 1 GTI red Sun Star Vitesse 36125

Volkswagen Golf 1 GTI silver Sun Star Vitesse 36126

Volkswagen Golf 1 Polizei Detail Cars 482

Volkswagen Golf 1974 green metallic Minichamps 40005100

Volkswagen Golf GL cabriolet closed red Sun Star Vitesse 36001

Volkswagen Golf GL saloon blue Sun Star Vitesse 36100

Volkswagen Golf I cabriolet Tin Wizard TI0102



Volkswagen Golf LS 1978 Schuco

Volkswagen Golf LS cabriolet open silver met. Sun Star Vitesse 36050

Volkswagen Golf LS dark green Sun Star Vitesse 36101

AUDI 50

Третье место в европейском конкурсе «Автомобиль 1975 года» с 136 баллами заняла немецкая Audi 50.

Масштабные модели Audi 50

Audi 50 1974 blue Minichamps 430010401

Audi 50 1975 Minichamps 430010400



Audi 50 1974 blue Minichamps 430010401



КРАСАВИЦА «ШКОДА»

Игорь ФАБРИКАНТОВ

Машина, о которой моим молодым коллегам-читателям, возможно, было бы интересно узнать, практически не упоминается ни в одной статье или исследовании по истории отечественного городского транспорта. Много написано и сказано об автобусах-инмарках в СССР и России, но в виду главным образом имеются «Икарусы». «Шкоды» же упоминаются только в связи с троллейбусным транспортом.

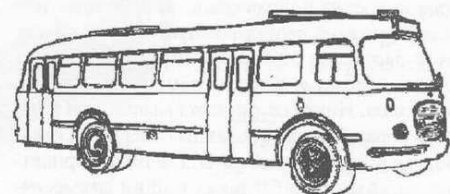
Однако в моей памяти ярко сохранились картинки далеких дней конца 1960-х гг., когда по улицам тогда ещё тихого Ставрополя, где шум листвы деревьев не заглушался рёвом нескольких тысяч единиц общественных двигателей внутреннего сгорания плавно, с шипением пневматических усилителей руля катились троллейбусы ЗиУ-5. Конечно же, были и автобусы: ЗиЛ-158, прозванные местными жителями «лягушками» за их зелёный цвет; Икарус 630, дизель которых страшно тархтел на нейтральной передаче; «Пазики» первых выпусков и носатые «Кавзики» на шасси 51 «Газонов». Местные жители до сих пор отдают предпочтение троллейбусам, а уж в те годы, когда Ваш покорный слуга ещё мог ездить без билета, автобусы не игнорировались, только, если расстояние до троллейбусной линии измерялось пятью-шестью кварталами. Сонным, тогда уже слегка избалованным обилием общественного транспорта ставропольским пассажирам не нравились узкие двери ЛиАЗов, громкие дизели «Икарусов», а уж о неудоных «коробочках» – производных от Газовских грузовиков и говорить нечего. Люди

постарше меня рассказывали, что даже свидания молодых зачастую проходили на задних площадках троллейбусов.

Но, всё же, были в ставропольском автопарке 6 машин, ради которых люди пропускали ЗиУ-5. Это были «Шкоды». Как я выяснил много позднее – 706. Два автобуса были красные, два синие и ещё два грязно-фиолетового цвета. Собственно говоря, этими красками были покрашены только борта машин. Крыши с межоконными стойками были белыми, грязно-жёлтыми, или серыми. Эти красавицы-автобусы по размеру, по крайней мере, визуально, были больше ЛиАЗов. Две широкие, шире, чем в «Икарусах», двустворчатые двери открывались пневмоприводом с роскошным шипением. Дизельный двигатель работал намного тише, чем у тогдашних «Икарусов». Но главное – это салон. Все сиденья в салоне были отдельными креслами, а не парными «скамейкам», как было в большинстве тогдашних автобусов и троллейбусов. Проход в салоне был широкий, как у троллейбуса, а ведь у ЗиУ-5 он был сантиметров на 20 шире, чем у теперешних троллейбусов. Но самое главное, что нравилось большинству пассажиров, а уж для меня пяти-шестилетнего ребенка, бредившего общественным транспортом, было предельно мечтаний, это одиночное пассажирское кресло справа от водителя, с которого открывалось великолепное обозрение через огромное лобовое стекло. Это кресло от водительского отделялось капотом торчащего в салоне мотора, который был отделан кожаным материалом с мягкой

подкладкой из чего-то вроде поролон. Проход к этому креслу был из салона, отдельной двери, вроде водительской, справа не было.

Как попали в Ставрополь, на далекий от Чехословакии Кавказ эти машины – мне неизвестно. Возможно в рамках набравшего тогда обороты СЭВа (блока восточноевропейских государств) небольшие партии автобусов поставлялись из Чехословакии вместе с троллейбусами? Но в Ставрополе «Шкод»-троллейбусов не было никогда. Кроме того, у моих родителей была возможность повозить своего ребенка по многим городам большой тогда страны, но автобусов «Шкода» я не видел ни в Тбилиси, ни в Ереване, ни в Крыму, ни в Молдавии. По-моему не было их и в столицах – Москве и Питере – тогда Ленинграде. Вероятно, во многих городах были модификации этого автобуса – передвижные рентгенкабинеты. Один такой агрегат был и в Ставрополе. Он сохранился дольше всех, и колесил по городу, когда его собратья – перевозчики пассажиров уже давно были списаны и порезаны на металлолом. Последний раз я видел его в городе году так в 1977–78. Все пассажирские «Шкоды» исчезли в начале семидесятых, с приходом в город больших «Икарусов» 260 и 180.



САМАЯ ДОРОГАЯ СОВЕТСКАЯ ИГРУШКА

Даниил ГРИГОРЬЕВ

рисунок автора

Так я и рос без машины, мечтая вместе с родителями о том, когда же удастся на неё накопить. При зарплате в 150–200 руб. это было почти невозможно. Но люди как-то хитрили, покупая. Продавая оставшиеся от прадедов золотые червонцы, а от дедов – ордена Ленина, занимая деньги. Всем известно, что в 1970–1980-х гг. на месте своей работы за машиной стояли в очереди. Но очереди тоже бывали разные. Например, для учителя или рабочего военного завода. Если первый мог ждать всю жизнь и ничего не дожидаясь, то второй мог раз в три года покупать «Ладу». Затем снова вставать в очередь и ещё через три года, продав на рынке свою старую дорожку госцены, получить новую дешевле. Очередь на оборонных предприятиях шла быстро. «Москвичи» и «Запорожцы» в те годы спросом не пользовались, и их можно было свободно купить в магазине. Я помню ижевский 412-028 цвета слоновой кости в пятигорском магазине спорттоваров «Олимп» за 7300 руб. «Жигули» были настолько популярнее, что за эту деньги на рынке можно было купить лишь десятилетнюю машину.

Это было в начале 1980-х гг. Мамина очередь в институте подошла, но от «Нивы» за 10300 руб. родители отказались. Во-первых, папе она не очень нравилась, а, во-вторых, у нас было меньше денег и пришлось бы заниматься. А мне «Нива» нравилась – первый раз я её увидел в 1977 г., когда странная и незнакомая машинка серого цвета промелькнула на железнодорожном переезде, куда я таскал бабуску или дедушку гулять, для своего наблюдения за автомобилями. Пока папа раздумывал,

«Ниву» увёл профессор Машуков. Папа ждал «двойку», он очень хотел «универсал». А её всё не предлагали. Я до сих пор не могу понять, почему нельзя было согласиться на эту «Ниву» и, продав её сразу же на рынке, заработать те же пару тысяч. Ну не рожден папа коммерсантом, что ж тут поделаешь! Хотя, с другой стороны, статью о спекуляции никто тогда не отменял. А вот приятель дядя Коля сумел разобраться, что к чему. Ему по очереди выпала двадцать четверка. Стоила она тогда 15600 руб. Он, конечно же, не будь дураком, назанимал денег, купил её и тут же продал на базаре за 25. На работе узнали об этом и возникли неприятности, но в итоге, новая «тройка», купленная после этого у барыг за 15, обошлась дешевле госцены. Жена дяди Коли сказала моей маме по секрету, что он плакал, когда продал «Волгу»...

А мы всё продолжали ждать папину мечту – ВАЗ-2102 в институтской очереди. В 1981 г. случилось чудо: предложили «пятёрку!» Пока мы с мамой уговаривали папу, а он раздумывал, машину увёл профессор Аванесян. Я был очень зол! Пятёрка тогда было ещё мало. Они смотрелись очень необычно – с прямоугольными фарами, без форточек, с бамперами, похожими на нивовские. Полное отсутствие хрома тоже было в новинку. Когда в 1980 г. в соседнем дворе появилась первая в городе «пятёрка» цвета томата, мы с мальчишками бегали каждый день на неё смотреть и подолгу стояли у нее. ВАЗ-2105 казался принципиально новой моделью ВАЗа. Подождав ещё годик заветную «двойку» и не дождавшись от государства боль-

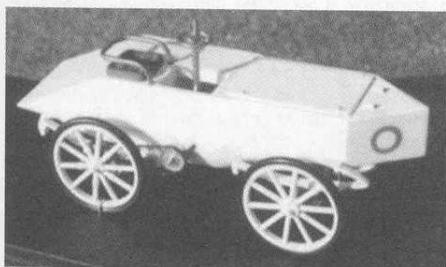
ше ничего, мы стали ездить по рынкам и объявлениям. Чуть позже, подсобрав ещё денег, перестали смотреть на ржавые десятилетние «ноль вторые». Свершилось чудо! Нам с мамой удалось убедить упряма-папу, что другие «Жигули» не хуже. Стали смотреть «шестёрки», «нивы», «пятёрки» (которых стало больше). Все «нивы» оказывались почему-то «убитыми». Их продавали, в основном, какие-то колхозники или кавказские джигиты. У «нив» тогда ещё не устранили заводской дефект – постоянно «летели» крестовины. «Шестёрка» была самой популярной из «Жигулей» и стоила на чёрном рынке до 18 тыс. руб. У нас было одиннадцать и за эти деньги можно было купить только подержанную. Многие из машин, при детальном рассмотрении, оказывались «битыми». Возможно, потому, что их владельцы «гоняли» чаще, чем хозяева других машин. Наконец нашли новую «пятёрку» цвета «охра золотистая». Её продавал врач из Кисловодска, который лечил Брежнева. То ли Леонид Ильич ему её подарил, то ли посдействовал в приобретении – не помню, что он там говорил. Врачу были нужны деньги и мы, заняв 2000, купили её за 13. Это было в полтора раза дороже госцены...



МОДЕЛИ РЕКОРДНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ОТ REPLICAST RECORD MODELS (England)

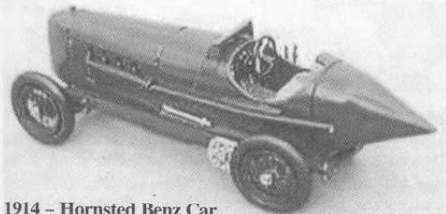
Дмитрий ЛИСИН (г. Томск)
lischita@mail.ru,
Александр ШКАЕВ (г. Москва)
Фото фирмы-производителя

Сегодня мы решили рассказать вам о моделях ручной работы автомобилей-рекордсменов, принимавших участие в покорении рекорда скорости на суше. Выпуском этих моделей занимается всего несколько фирм-производителей, крупнейшей из которых по праву является Replicast Record Models. И не по объемам выпуска, а по количеству выпущенных моделей. Кузова всех моделей изготавливаются из смолы или белого металла, остальные детали – белый металл, а наиболее мелкие – способом фототравления. Выпускаются они, как в виде КИТов, так и в собранном виде. Стоимость моделей колеблется от 34 евро (за КИТ) до 200 евро (за готовую модель).



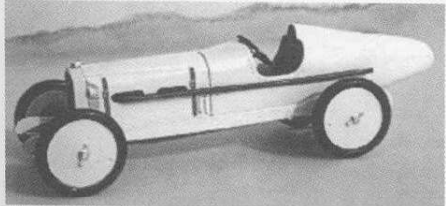
1899 – Jeantaud Electric Car

Электромобиль, на котором в 1898 г. граф de Chasseloup-Labat установил первый зарегистрированный рекорд скорости на суше – 39,24 миль/час. Это достижение было установлено на прямом участке пути как чистая скорость, замеренная в одном направлении движения. (Правила, которые изменили требования к расчету средней (или рекордной скорости) после проезда автомобиля в двух противоположных друг другу направлениях были введены только в 1911 г.) Особенностью автомобиля был обтекаемый кузов, который позволил в том же году довести рекорд до 57,6 миль/час. (этот вариант автомобиля изображен на фотографии).



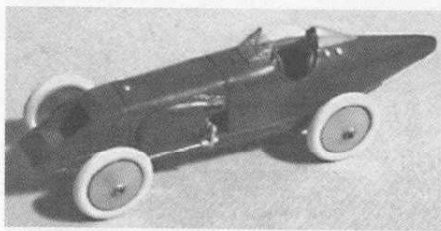
1914 – Hornsted Benz Car

В 1914 г. Л.Дж.Хорнстед (L.G.Hornsted) на модифицированном автомобиле Benz установил первый зарегистрированный рекорд скорости на суше по правилам измерения скорости в двух противоположных направлениях – 124,1 мили в час. Новые правила, принятые в 1911 г. устанавливали новые требования, которые гласили, что для установления рекорда автомобиль должен осуществить два заезда в противоположных направлениях, причём перерыв между заездами не должен превышать одного часа. Средняя скорость двух заездов и считалась зачётной.



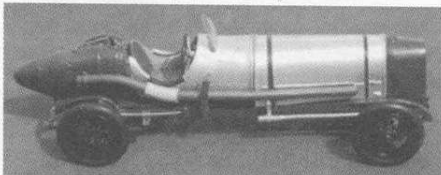
1919 – Packard

В 1919 г. Ральф де Пальма (Ralph de Palma) разогнал свой 9,9-литровый «Packard» до 149,87 миль/час в одном направлении. Этот результат был признан рекордной скоростью официальными лицами США. По американским правилам от автомобиля требовался проезд только в одном направлении. Европейские судьи этот рекорд не признали, так как он противоречил правилам 1911 г.



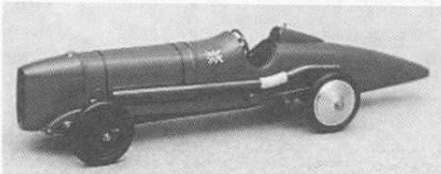
1920 – Double Engined Duesenberg

Эта модификация «Duesenberg», оснащённая двумя надёжными 8,5-литровыми двигателями, установленными рядом, позволила Томми Милтону (Tommy Milton) установить в 1920 г. сомнительный рекорд скорости в 153,03 мили в час. Рекорд был признан в США, но не признан по Европейским правилам.



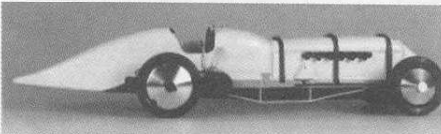
1922 – Sunbeam KLG Car

Автомобиль был создан К.Лее Гуинесс. В 1922 г. он на этом автомобиле установил рекорд в 133 мили в час. Затем автомобиль приобрёл Малколм Кэмпбэл (Malcolm Campbell), который его доработал и переделал. В 1924 г. на пляже в Южном Уэльсе он установил на нём новый рекорд скорости – 146,16 миль/час



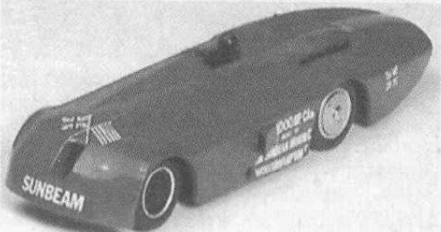
1925 – Sunbeam Bluebird Car

В своей основе это всё тот же автомобиль 1922 г. На фотографии изображена модификация 1925 г. с изменёнными кузовом и системой выхлопа. Малколм Кэмпбэл на этом автомобиле, названном «Синей Птицей», на пляже в Южном Уэльсе в очередной раз побил рекорд скорости на суше, доведя его до 150,8 миль/час.



1927 – BABS Car

Переоборудованная версия автомобиля 1926 г. с новым кузовом и радиатором, убившая в 1927 г. на пляже южного Уэльса своего пилота John G.Parry-Thomas. Автомобиль был затоплен в месте своего падения, где и находился до 1969 г. Впоследствии был извлечён и с любовью восстановлен Owen Wyn Owen.



1927 – Sunbeam «Slug» 1000hp

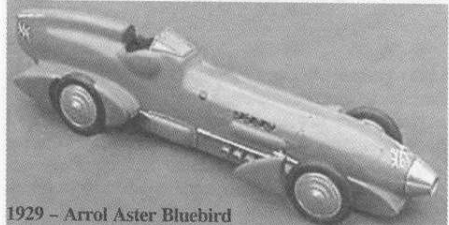
Этот автомобиль, прозванный «Пуля», был оснащён двумя 22,5-литровыми двигателями, развивающими мощность около 1000 л.с. Его построили специалисты Sunbeam специально для Генри Сигрейва (Henry Segrave), который хотел побить рекорд скорости на

суше. «Пуля» должна была стать первым автомобилем, перешагнувшим 200-мильный барьер скорости, что и произошло в 1927 г. на озере Dayton Beach, когда под управлением Генри Сигрейва была достигнута скорость в 203,7 мили в час.



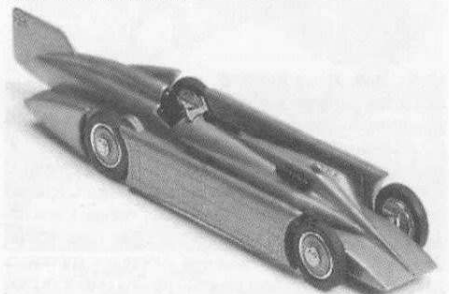
1928 – White Triplex

Triplex, создание которого было спонсировано J.M.White, был оснащён тремя 27-литровыми двигателями и очень сильно отличался от своего основного конкурента «Stutz Black Hawk», оснащённого одним 3-литровым двигателем. В 1928 г. Рей Кич (Ray Keech) за рулём этого автомобиля установил на озере Daytona Beach новый рекорд скорости на суше – 207 миль/час. В следующем году на том же месте автомобиль разбился, унеся жизнь своего нового водителя Lee Bible.



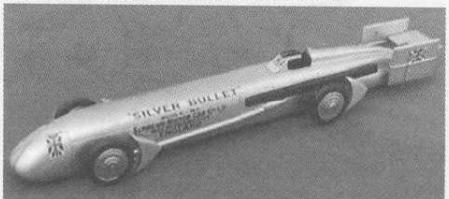
1929 – Arrol Aster Bluebird

Для создания этого автомобиля Arrol Aster использовал значительно доработанное шасси «Синей Птицы» 1927-1928 гг. Однако в 1929 г. в Южной Африке его водителю Малколму Кэмпбэлу этот автомобиль не принёс удачи в погоне за рекордом скорости на суше, но позволил установить рекорды скорости на дистанциях в 5 км и 5 миль.



1929 – Sunbeam Napier «Golden Arrow»

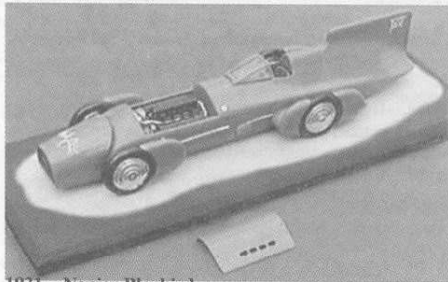
Этот полностью новый Sunbeam был продолжением удачной версии 1000-сильной «Пули» 1927 года. Новая машина получила прозвище «Золотая стрела» и была оснащена авиационным двигателем Napier Lion (его взяли от самолета морской авиации S.S.Schneider). За установление в 1929 г. нового рекорда скорости на суше водитель «Золотой стрелы» Генри Сигрейв (Henry Segrave) был удостоен рыцарского звания.



1930 – Sunbeam «Silver Bullet»

Этот новый двухмоторный автомобиль от Sunbeam был действительно элегантен и имел общий объём двигателей в 24 л. Не смотря на своё происхождение этот «Sunbeam», получивший прозвище «Серебряная Пуля»

расстроил всех (в отличие от ранних, более удачных разработок – 1000-сильной «Пули» 1927 г. и «Золотой стрелы» 1929 г.). Ни в руках своего первого пилота Каге Доп, ни в руках своих последующих владельцев он не достиг особых результатов.



1931 – Napier Bluebird

Продолжая использовать основные части от автомобилей «Синяя Птица» версий 1927, 1928 и 1929 гг. Малколм Кэмпбэл, увлеченный идеями конструктора Реида Рэйлтона (Reid Railton), создал новое воплощение этой знаменитой машины. Новый кузов и более мощный двигатель Napier Lion помогли ему поднять новый рекорд скорости на суше до 246 миль/час. За это достижение Малколм Кэмпбэл был удостоен рыцарского звания.



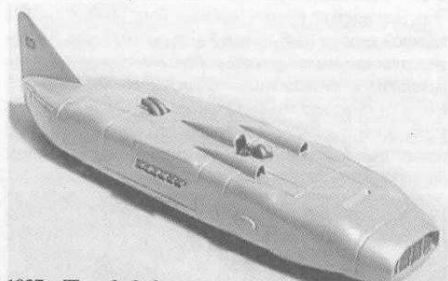
1932 – Napier Bluebird

Незначительно улучшенная версия «Синей Птицы» 1931 г. имела новые носовую часть и трансмиссию. На этой машине новосиспеченный рыцарь сэра Малколм Кэмпбэл поднял рекорд скорости до 253,97 мили в час. Он же установил новые рекорды скорости на дистанциях 5 км, 5 миль и 10 км.



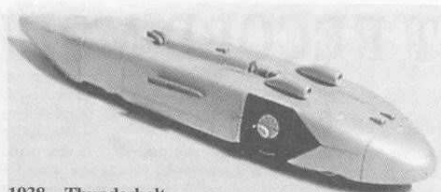
1935 – Rolls Royce Bluebird

Последняя модернизация автомобиля сэра Малколма Кэмпбэла с оставленным на ней двигателем Rolls Royce R от версии 1933 г. На машину были установлены новые корпус и воздушные тормоза от Reid Railton. В 1935 г. на соляном озере Бонневиль в штате Юта на этом автомобиле сэра Малколм стал первым человеком, преодолевшим 300-мильный барьер скорости. Средняя скорость прохождения дистанции составила 304 мили в час. Это был девятый рекорд скорости сэра Малколма на суше.



1937 – Thunderbolt

У «Thunderbolt» под управлением Джорджа Эйстона (George Euston's) было 8 колёс – 4 управляемых впереди и 2 двойных набора сзади. С двумя двигателями Rolls Royce R общим объёмом 73 л этот автомобиль стал настоящим прорывом вперёд по сравнению с ранними конструкциями покорителей рекорда скорости на суше. В штате Юта на соляном озере Бонневиль в 1937 г. на автомобиле был установлен новый рекорд скорости – 312 миль/час.



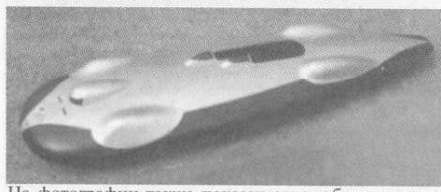
1938 – Thunderbolt

Используя шасси и двигатель от модели 1937 г. и переделав кузов и систему охлаждения, George Euston умело привёл эту версию «Thunderbolt» к новому рекорду скорости на суше – 357 миль в час на том же озере Бонневиль в штате Юта. В те же дни его соперник John Cobb установил рекорд скорости в 350 миль/час на своем автомобиле «Railton».

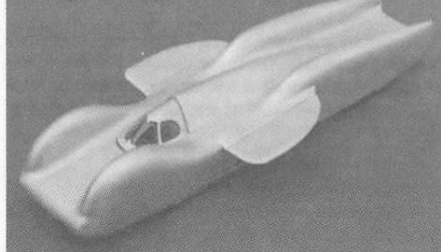


1938 – Railton

Оснащённая старым, но испытанным двигателем Napier Lion эта элегантная конструкция от Reid Railton на лёгком шасси с 4 колёсами и прекрасной аэродинамикой была создана для скорости. Джон Кобб (John Cobb), сидевший за рулём этой машины в 1938 г. на соляном озере Бонневиль в штате Юта, привел её к новому рекорду скорости в 350 миль/час.

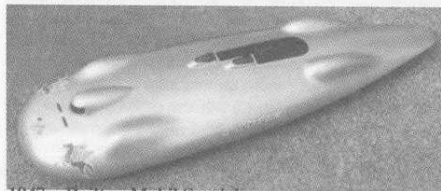


На фотографии также показан автомобиль в модификации 1939 г. Некоторые изменения и окрашенные в чёрный цвет поверхности делали автомобиль 1938 г. более видимым для контролирующего устройства. Джон Кобб на этом автомобиле в 1939 г. достиг скорости в 396,74 миль/час и вернул себе утраченное первенство на Олимпе покорителей рекордов скорости на суше.



1939 – Daimler T80

Гонщик H. Stuck

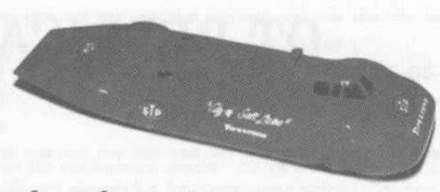


1947 – Railton Mobil Special

В своей основе этот автомобиль являлся всё той же версией успешной машины 1938/39 гг., отправленной в отставку в конце второй Мировой Войны. С модифицированными трансмиссией, двигателем и благодаря спонсорству «Mobil Oil» Джон Кобб направил свою обновленную машину, названную «Railton Mobil Special», к новому рекорду скорости на суше в 394 мили в час, превывсив порог в 400 миль/час при движении в одном направлении.

1960 – Spirit of Salt Lake

Этот автомобиль, оснащенный 12-цилиндровым двигателем Allison от списанного самолета американских ВВС и авиационным каплевидным кузовом, в 1959 г. под управлением Athol Graham достиг скорости 344 мили в час. В 1960 г. на скорости в 300 миль/час авто-



мобиль разбился и унёс жизнь своего пилота.



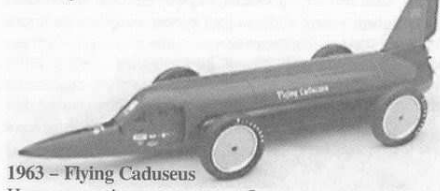
1960 – CN-7 Bluebird

Дональд Кэмпбэл (Donald Campbell) уже имея установленный им на лодке «Синяя Птица» K7 рекорд скорости на воде, заинтересовал Кэна Норриса (Ken Norris) в разработке и постройке нового автомобиля, оснащённого газотурбинным двигателем. Названный «CN7» (что значит «Сотрудничество Campbell-Norris») автомобиль под управлением Кэмпбэла (одновременно с Микки Томпсоном (Mickey Thompson), Натаном Остичем (Nathan Ostich) и Атолом Грэмом (Athol Graham)) атаковал на озере Бонневиль 400-мильный барьер скорости. Сильно пострадавший в аварии на скорости 360 миль/час автомобиль был восстановлен Кэмпбэлом только в 1964 г.



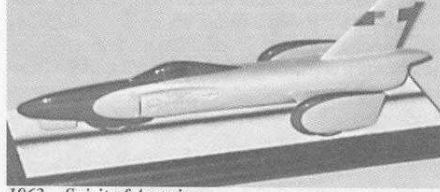
1960 – Flying Caduceus

Пилотируемый доктором Натаном Остичем этот автомобиль стал первым автомобилем с реактивным двигателем, установившим рекорд скорости на суше. Проблемы с управляемостью на скорости более 250 миль/час и другие недоработки вынудили сильно изменить его конструкцию перед следующей попыткой покорения скорости в 1963 г.



1963 – Flying Caduceus

Новая модификация автомобиля, вновь пилотируемая Натаном Остичем, включала в себя управляемые рулём регулируемые стабилизаторы и обтекатели для рассеяния воздушного потока. Несмотря на все улучшения, гонщику не удалось побить рекорд скорости. Впрочем, так же как и другим реактивным автомобилям – «Craig Breedlove», «The Arfons Brothers» и т.д.

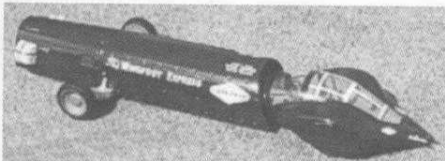


1963 – Spirit of America

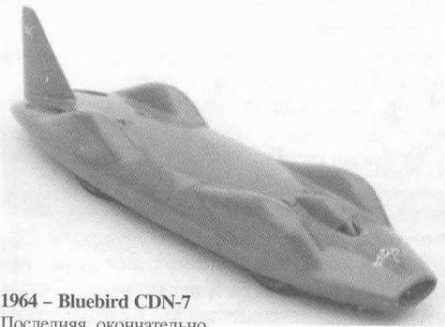
Оригинальная версия этого автомобиля была построена Крэйгом Бридлоуом (Craig Breedlove) в 1960 г. и под его управлением установила не официальный рекорд скорости более 400 миль/час (для установления рекорда не допускались транспортные средства, у которых не было рулевого управления). Исправленная версия 1964 г. с добавленным вертикальным стабилизатором стала обладателем рекорда скорости на суше – более 400 миль/час, а затем подняла его до 526 миль/час соревнуясь с автомобилями братьев Уолта и Арта Арфонов.

1963 – Wingfoot Express I

Построенный Уолтом Арфонсом (Walt Arfons) (братом Арта Арфонса (Art Arfons)), который управлял «Green Monster» «Wingfoot Express» так же являлся автомо-



билем с реактивной тягой и управлялся компаньоном его создателя Томом Грином (Tom Green). Автомобиль оказался не очень удачным. На более поздней его версии (1964 г.) был установлен не официальный рекорд скорости в 420 миль/час. В то время результаты автомобилей на реактивной тяге не признавались, так как они не имели рулевого колеса и не подпадали под правила FIA. В дальнейшем правила были изменены и стали учитывать рекорды, поставленные как реактивными транспортными средствами, так и автомобилями с рулевым управлением.



1964 - Bluebird CN-7

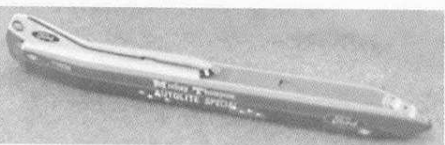
Последняя, окончательно переделанная после аварии 1960 г. в Бонневиле новая версия CN7 с добавленным стабилизатором была доставлена на соляное плато Lake Eyre в Австралии. Серьезные проблемы, связанные с плохой погодой, прокладкой курса и различными техническими трудностями позволили достичь только 403 миль/час. В том же году Дональд Кэмпбэл на своей лодке «Bluebird K7» установил новый рекорд скорости на воде, став единственным человеком, который обладал обоими рекор-



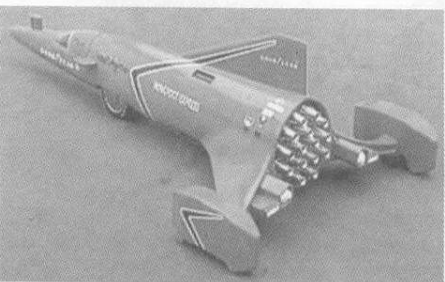
дами скорости в один год.

1964 - Wingfoot Express I

Развитие ранней версии «Wingfoot Express» 1963 г. Этот авиризмбиль под управлением Тома Грина установил не официальный рекорд скорости в 420 миль/час (для установления рекорда скорости транспортные средства, у которых не было рулевого управления, в то время не допускались).



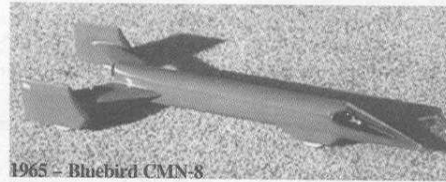
1964 - Autolite Special



1965 - Wingfoot Express II

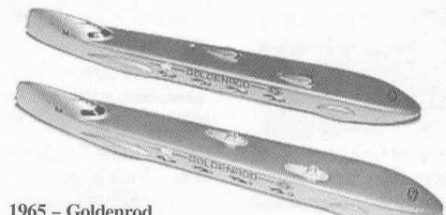
Названный Уолтом Арффонсом так же, как и его предшественник на реактивной тяге, «Wingfoot Express II» был полностью новым автомобилем, оснащённым двумя ракетами JATO (jet-assisted take-off - летящий с чьей-то помощью). Не смотря на огромное ускорение, ракеты работали не достаточно стабильно, что меша-

ло пройти всю дистанцию. Эксперимент с увеличением количества ракет до 25 и использованием их одну за другой закончился неудачей. Машина достигла скорости только в 476 миль/час (на фоне рекорда в 537 миль/час, установленного его братом Артом Арффонсом на «Green Monster» это был весьма скромный результат).



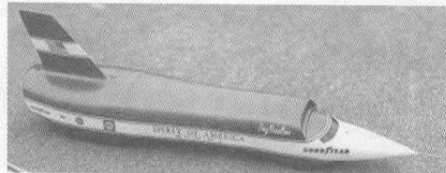
1965 - Bluebird CMN-8

Вскоре после установления Дональдом Кэмпбэлом на управляемом «Bluebird CN-7» рекорда скорости на суше он был заслонён появлением и признанием автомобилей с реактивной тягой, таких как «Spirit of America» и «Green Monster». Ответом Кэмпбэла стала разработка собственного автомобиля на реактивной тяге - «Bluebird CMN-8». К несчастью после его трагической гибели в 1967 г. «Bluebird CMN-8» так и не стал реальностью.



1965 - Goldenrod

К середине 1960-х гг. автомобили с реактивной тягой побили все рекорды автомобилей с поршневыми двигателями. Сначала их рекорды не признавались, так как они не имели ведущих колёс, но позднее правила были изменены и в них были установлены новые категории. В 1965 г. реактивные автомобили увеличили рекорд скорости на суше до 550 миль/час. Однако рекорд скорости для автомобилей с ведущими колёсами по-прежнему принадлежал Дональду Кэмпбелу и составлял 403 мили в час. Сейчас рекорд скорости на суше для автомобилей с ведущими колёсами принадлежит построенному братьями Саммерс рекордному автомобилю «Goldenrod», оснащённому 4-мя двигателями по 6,9 л каждый. Сидя за его рулем, Боб Саммерс (Bob Summers) довёл его до 409 миль/час.



1965 - Spirit of America «Sonic I»

Радикально изменив конструкцию «Spirit of America» с 3-х колесной, достигшей в 1963 г. скорости в 500 миль/час, на 4-колесную Крэйг Бридлоу в 1965 г. превысил на автомобиле «Sonic I» 600-мильный рубеж скорости.



1965 - Green Monster

Названный в честь ранних машин, построенных Артом Арффонсом, этот «Green Monster» был на самом деле окрашен в красный, белый и синий цвета. Он был оснащён реактивным двигателем J79 и установил рекорд скорости на суше в 434 мили в час. Позднее в том же году улучшил его до 536 миль/час и окончательно поднял его до 576 миль/час в 1965 г.

1970 - Blue Flame

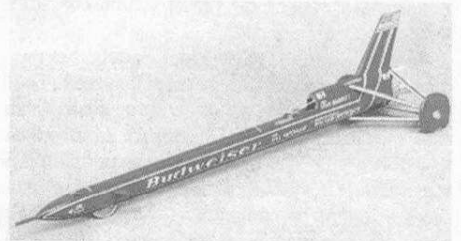
Использование движущей силы ракеты для автомобиля впервые было предложено Фрицем фон Опелем (Fritz von Opel) в 1928 г., но до 1960 г. только Дик Келлеру (Dick Keller) и Рею Досману (Ray Dausman) удалось успешно реализовать эту идею.



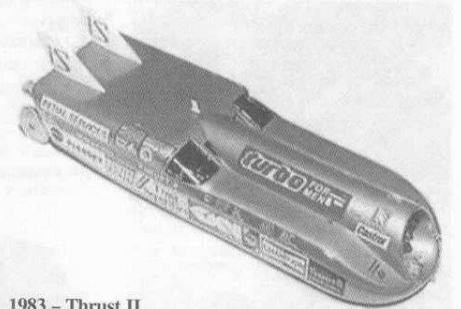
Они организовали компанию «Dick Keller & Ray Dausman» и вплоть до 1967 г. разрабатывали драгстеры на основе ракеты X1, которые получили дальнейшее развитие в автомобиле «Blue Flame» на ракетной тяге. Этот автомобиль в 1970 г. под управлением Гари Габелича (Gary Gabelich) на озере Бонневиль установил рекорд скорости на суше, равный 629 миль/час.



1976 - SMI Motivator



1979 - Budwieser Rocket



1983 - Thrust II



1985 - Minnesota Special



1997 - Sonic Arrow



1997 - Thrust SSC

РИМЕЙКИ

Олег МАЛИКОВ,
г. Уфа
ironflame@mail.ru

Вскоре после начала выпуска моделей автомобилей Москвич-408 и Москвич-412 в Саратов Советским Союзом были закуплены отслужившие своё литейные формы для производства масштабных моделей известных иностранных фирм Politoys, Mebetoys и др. В 1974 г. на Донецкой фабрике игрушек начали производство первых моделей, выпускаемых с применением покупных форм – так называемых римейков (от англ. «remake» – переделывать). Следует отметить, что это, к сожалению, не было точное копирование зарубежных моделей:

красочные коробки с прозрачной вставкой при производстве в СССР были заменены на грубые картонные;

оригинальные колёса копируемых моделей в большинстве случаев заменялись упрощёнными, унифицированными для всех моделей, производимых одним заводом;

отсутствовали тамповки номеров на спортивных моделях и некоторые детали (например, дуга безопасности за головой гонщика у Abarth 3000SP, карбюратор и воздухозаборник у Silhouette GS70);

качество литья и покраски было плохим;

многие модели делались из пластмассы ввиду того, что литейные формы были основательно изношены и не выдерживали литья из металла; названия римейков указывались сокращённо, а зачастую просто неправильно.

Фирмы Politoys, Mebetoys (Mattel), Norev, производившие модели-оригиналы, присваивали каждой модели свой номер (в СССР до 1988 г. так делал и «Тантал»). Эти же номера сохранились и на днищах многих римейков. На некоторых моделях их заменили собственной нумерацией («Сихарули»), номерами технических условий («Прогресс») или вообще исключили. Так, оригинальные номера Politoys (N MXXX, где X – цифры порядкового номера по каталогу) не были воспроизведены ни на одной модели; однако их можно обнаружить на некото-

рых деталях после разборки модели.

Цель данной статьи – попытаться определить годы выпуска моделей, а также установить весь ассортимент римейков, изготовленных промышленным способом в бывшем СССР. Автор также попытался выявить самые существенные конструктивные изменения в моделях разных лет выпуска. Там, где это было необходимо, в описании модели-римейка приведены правильные названия прототипов.

Список моделей приводится по предпринятиям-изготовителям. Для каждой модели последовательно указаны:

- «каталожный» номер (на днище модели);
- правильное название и год начала выпуска прототипа;
- фирма-производитель оригинальной модели;
- материал, из которого изготовлена модель;
- примерные годы начала и окончания выпуска модели.

В тексте статьи приняты следующие условные обозначения:

знак «?» означает отсутствие данных либо предположение не подтвержденное достоверными источниками;

знак «~» означает, что год указан приблизительно (с точностью до ±2 лет).

Кроме указанных моделей у автора имеются сведения (к сожалению, неподтвержденные) о существовании таких римейков в масштабе 1:43, как Fiat 1100D (Mebetoys), Fiat 1100R (Mebetoys, Донецкая фабрика игрушек – пластмасса), Lotus (Донецкая фабрика игрушек), Ferrari Dino, Volkswagen 411. Автор никогда не видел их лично и возможно это просто игрушки, очень похожие на модели-копии.

Автор будет признателен за дополнения и уточнения приведенных сведений и выражает благодарность Александру Бармасову (г. Санкт-Петербург) и Дмитрию Лисину (г. Томск), внесшим большой вклад в проведение исследований.

«СИХАРУЛИ» (Тбилиси)

№ 1 Simca Oceane (1957)



Ремейк модели фирмы Solido/Norev (Франция)

Пластмасса

Начало 1980-х – ~1988 г.

№ 2 Renault Dauphine (1956)

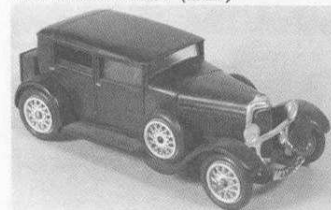
Ремейк модели фирмы Norev

Пластмасса

Начало 1980-х – ~1988 г.

Имела пять вариантов номерных знаков: 4769-A*69, 7396-CD75, 562-CC88, 702-DC83, 856-EN78.

№ 3 Panhard 35CV (1927)



Ремейк модели фирмы Norev

Пластмасса

Начало 1980-х – начало 1990-х гг.

Первоначально выпускалась только в чёрном цвете, затем имела и другие цвета. У первых выпусков была индивидуальная коробка с изображением модели; позднее для всех моделей «Сихарули» были изготовлены унифицированные коробки из белого картона без рисунков, название модели на-



носилось на коробку штампом. Масштаб модели около 1:50.

№ 4 Panhard 24CT (1963)

Ремейк модели фирмы Norev

Пластмасса

~1982 г. – начало 1990-х гг.

У первых выпусков была индивидуальная коробка с изображением модели.

№ 5 Panhard 24BT (1964)



Ремейк модели фирмы Norev

Пластмасса

Начало 1980-х – начало 1990-х гг.

У первых выпусков была индивидуальная коробка с изображением модели.

№ 6 Fiat 850 Coupe (1965)

Ремейк модели фирмы Politoys

Металл, пластмасса

Начало 1980-х – начало 1990-х гг.

Выпускалась в двух вариантах кузова – металлическом и пластмассовом.

№ 7 Alfa-Romeo 2600 Sprint Bertone (1967)



Ремейк модели фирмы Politoys

Металл

~1982 г. – начало 1990-х гг.

№ 8 Alfa Romeo Giulia TZ (1964)

Ремейк модели фирмы Politoys

Металл

~1982 г. – начало 1990-х гг.



A39 Lotus Type 47 Europa (1967)



Ремейк модели фирмы Mebetoys

Металл

Начало 1980-х – начало 1990-х гг.

Выпускалась с цельнолитой панелью салона и ручкой КПП или с ручкой КПП, выполненной отдельной деталью.

6616 Silhouette GS 70 (1970)



Ремейк модели фирмы Mebetoys

Металл

Начало 1980-х – начало 1990-х гг.

Выпускалась с двигателем, изготовленным из белой или металлизированной пластмассы. Диски колёс пластмассовые или полиэтиленовые. Первые выпуски были упакованы в индивидуальную коробку с изображением модели.

6624 Abarth 3000SP (1970)



Ремейк модели фирмы Mebetoys

Металл

~1982 г. – начало 1990-х гг.

Выпускалась также с декалями на которых изображены различные номера. Диски колёс пластмассовые или полиэтиленовые. Модель имела два различных типа колёс – оригинальные, цельнолитые из пластмассы или аналогичные колёсам модели Silhouette.

6629 Lola T212 (1971)



Ремейк модели фирмы Mebetoys

Металл?

Конец 1970-х – начало 1980-х гг.

«КРУГОЗОР» (Москва)

A-2 Fiat 1500 (1961)



Ремейк модели фирмы Mebetoys

Пластмасса

Конец 1970-х – середина 1990-х гг.

Масштаб модели 1:42. До – 1987 г. модель

имела индивидуальную коробку с рисунком модели, затем упаковывалась в коробку, унифицированную для моделей Opel Kadett, Alfa Romeo 2600, Matra 530, Iso Rivolta, NSU Ro80 и имеющей рисунки этих автомобилей.

A-4 Alfa Romeo 2600 Berlina (1962)



Ремейк модели фирмы Mebetoys
Пластмасса

Конец 1970-х гг. - настоящее время
До ~1987 г. модель имела индивидуальную коробку, затем упаковывалась в универсальную. В настоящее время выпускается без коробки в пакете с бумажным вкладышем.
A13 Opel Kadett L (1968)



Ремейк Mebetoys
Пластмасса

~1979 - настоящее время
Первые выпуски имели колёсные диски с десятью вогнутыми точками-полусферами по окружности диска и, возможно, отличные от последующих выпусков, шины; позднее модель стала комплектоваться колёсами с восемью выпуклыми точками-полусферами. До ~1987 г. модель имела индивидуальную коробку, позднее упаковывалась в универсальную. В настоящее время выпускается без коробки, в пакете с бумажным вкладышем.
A30 Iso Rivolta (в действительности является моделью Iso Fidia (1967)



Ремейк модели фирмы Mebetoys
Пластмасса

~1984 г. - настоящее время
В настоящее время выпускается без коробки, в пакете с бумажным вкладышем.
A-37 NSU Ro-80 (1967)



Ремейк модели фирмы Mebetoys
Пластмасса

~1988 г. - начало 1990-х гг.
Аналогична модели выпускавшейся Запорожским титаномагниевым комбинатом
A38 Matra 530 Vignale (1971)



Ремейк модели фирмы Mebetoys
Пластмасса

~1984 г. - настоящее время
В настоящее время выпускается без коробки, в пакете с бумажным вкладышем.

СЕВЕРОДОНЕЦКИЙ ПРИБОРОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД (Украина)

Вначале серия моделей Stutz выпускалась с металлическим днищем, позднее - с пластмас-

совым. Модели выпускались либо с металлической вставкой за капотом перед передним стеклом, выполненной отдельной деталью, либо с более крупной пластмассовой, отлитой вместе с передним стеклом. Все три модели Stutz имеют неправильно расположенные передние фары (у оригинала фары должны быть ниже верхней кромки радиатора). В данной серии также выпускался спортивный автомобиль, напоминающий Ferrari, но не являющийся моделью.
Stutz DV32 (1931)



Создана по образцу модели фирмы Matchbox
Пластмасса

Начало 1980-х - начало 1990-х гг.
Stutz 8 DV32 со сложенным тентом (1933)

Создана по образцу модели фирмы Matchbox
Пластмасса

Начало 1980-х гг. - начало 1990-х гг.
Первоначально выпускалась с металлическим днищем, впоследствии заменённым на пластмассовое.

Stutz 8 DV32 с поднятым тентом (1933)



Создана по образцу модели фирмы Matchbox
Пластмасса

Начало 1980-х - начало 1990-х гг.
Первоначально выпускалась с металлическим днищем, впоследствии заменённым на пластмассовое.

«ЭЛЕКТРОН» (Желтые Воды, Украина) Wanderer (1904)



Создана по образцу модели фирмы Matchbox
Пластмасса

Конец 1980-х - начало 1990-х гг.
Ford T (1911)

Создана по образцу модели фирмы Matchbox
Пластмасса

Конец 1980-х - начало 1990-х гг.

«РАДОН» (Марск) № 301628 Porsche 924 (1975)

Ремейк модели фирмы Schuco
Металл

Конец 1980-х гг.
Была изготовлена пробная партия; серийно не выпускалась.

«ПРОГРЕСС» (Москва)

С середины 1990-х гг. все модели «Прогресс» выпускаются с упрощёнными унифицированными цельнолитыми пластмассовыми колёсами без коробок.

Fiat 124S (1967)



Ремейк модели фирмы Mebetoys
Металл

Конец 1970-х - ~1989 г.

A-9 Fiat 1100R (1966)



Ремейк Mebetoys
Пластмасса

Начало 1980-х гг. - настоящее время
Maserati Mistral 3700 Coupe (1965)



Ремейк модели фирмы Mebetoys
Пластмасса

~1981 г. - настоящее время
Первое время упаковывалась в индивидуальную коробку, затем - в унифицированную с Autobianchi Primula.

Autobianchi Primula (1964)



Ремейк Mebetoys
Пластмасса

~1984 г. - настоящее время
Первое время упаковывалась в индивидуальную коробку, затем - в унифицированную с Maserati Mistral.

ЗАВОД АВТОТРАКТОРНОГО ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ АТЭ-1 (Москва)

Maserati Mistral 3700 Coupe (1965)



Ремейк модели фирмы Mebetoys
Металл

~1984 г. - начало 1990-х гг.
От аналогичной модели производства завода «Прогресс» отличалась хромированными в анимом двигателем и фарами, выполненными отдельными деталями. Колёса изготавливались из цветной пластмассы. На днище помещены эмблема завода, название модели вместо артикула и масштаб.

Autobianchi Primula (1964)



Ремейк модели фирмы Mebetoys
Металл

Начало 1980-х - начало 1990-х гг.
От аналогичной модели производства завода «Прогресс» отличалась металлическими колёсами с другими дисками и шинами, наличием рамок дверных стёкол (у первых выпусков). Написанное название на капоте и задней двери у ранних выпусков совпадало с названием на моделях завода «Прогресс», у поздних - название стало писаться почти горизонтально. Руль хромирован. Фары выполнены отдельными деталями.

ДОНЕЦКАЯ ФАБРИКА ИГРУШЕК (Украина)

Первое время колёсные диски у всех моделей окрашивались серебрянкой. По некоторым сведениям часть моделей выпускается в настоящее время.

A-6 Lancia Flavia Berlina (1961)



Ремейк модели фирмы Mebetoys
Пластмасса

Конец 1970-х - начало 1990-х гг.
A-11 Lancia Fulvia Coupe (1965)



Ремейк модели фирмы Mebetoys
Пластмасса

Конец 1970-х - начало 1980-х гг.
A19 Mercedes 250SE (1965)



Ремейк модели фирмы Mebetoys
Пластмасса

Конец 1970-х - начало 1990-х гг.
A22 Chevrolet Corvette Rondine (1963)

Ремейк модели фирмы Mebetoys
Пластмасса

Конец 1970-х гг. - настоящее время

Модели российских и советских автомобилей в масштабе 1:87: легковые, автобусы, грузовики, автопоезда, вездеходы, коммунальные и пожарные машины, танки, бронетранспортеры, ракетные комплексы, артиллерия, инженерная техника

МОСКВА

«Техника-молодежи» магазин-клуб,
Олимпийский пр-т, д.16, подъезд 9А, 3 эт.
Метро «Проспект Мира» www.club-tm.ru
«Лейбъ-компания»
Сокольническая пл. 7А
Метро «Сокольники»
«Мир Автомобилей» (Метро «ВДНХ») ул. 1-я Останкинская, д. 55
Торгово-деловой центр «Останкино», зал В, 2 эт., пав. 3
e-mail: auto-model@rambler.ru
«Евротрейн»
ул. 3-я Тверская-Ямская, д. 12
Метро «Маяковская» www.eurotrain.ru

«Модели железных дорог»
Варшавское шоссе, д. 9
«Детская ярмарка на Тульской», 2эт., Зеленая линия, пав. 26-67
Метро «Тульская» e-mail: rocomodel@mail.ru, modelizm@mtu-net.ru
«Магазин масштабных моделей» ул. Профсоюзная д.83А
Метро «Беляево» www.modelmix.com
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
Магазин «Модель-Экспресс» пер. Транспортный, д. 8
Метро «Лиговский проспект» www.modelhouse.com
ПОЧТОВАЯ РАССЫЛКА ПО РОССИИ:
Косыгин О.В. 107392, Москва, ул. Халтуринская, д. 12/1, кв. 59



До конца 1980-х гг. модель имела механизм автоматического открывания капота при открытии левой двери. Последние выпуски имели неровные линии сетки на облицовке радиатора и фары без сеточек рассеивателей.



Римейк модели фирмы Mebetoys
Пластмасса
1980 г. - начало 1990-х гг.
A-44 Bertone Runabout (1969)



Римейк модели фирмы Mebetoys-Mattel
Пластмасса
Середина 1980-х - начало 1990-х гг.
A-102 De Tomaso Pantera (1971)
Римейк модели фирмы Mebetoys
Пластмасса
Начало 1980-х гг. - начало 1990-х гг.
Аналогична модели De Tomaso, выпускавшейся Киевской фабрикой игрушек, но со стандартными для донецких моделей колёсами. На днище изображена эмблема фабрики.
Renault R16 (1965)



Римейк модели фирмы Politoys
Пластмасса, металл
1974 г. - начало 1990-х гг.
Выпускалась в индивидуальной коробке с изображением только данной модели или в универсальной с изображениями моделей Fiat 125, Ghia V.280, Iso Grifo и Renault 16. В начале производства выпускалась из металла. Первоначально, после перехода на пластмассу, днище модели металлизировали.
Fiat 125 (1967)



Римейк модели фирмы Politoys
Пластмасса
1974 г. - начало 1990-х гг.
Выпускалась в индивидуальной или универсальной коробках. В начале производства днище модели металлизировали.
Volkswagen 1600 Variant (1966)



Римейк модели фирмы Politoys
Пластмасса
1974 г. - конец 1970-х гг.
Ghia V.280 (Название указано ошибоч-



но, на самом деле является моделью Chrysler (Ghia) Valiant V-280 (1964)
Римейк модели фирмы Politoys
Пластмасса, металл
1974 г. - начало 1990-х гг.
Выпускалась в индивидуальной или универсальной коробках. В первые годы производства выпускался металлический вариант модели, имевший не открывающиеся двери без имитации интерьера с внутренней стороны и меньшие дверные ручки. Крепление днища осуществлялось двумя шурупами. В начале производства пластмассового варианта днище модели металлизировали.
Autobianchi Primula Coupe (1965)



Римейк модели фирмы Politoys
Пластмасса, металл
1974 г. - начало 1990-х гг.
В первые годы производства выпускался металлический вариант модели. В дальнейшем, после перехода на выпуск моделей из пластмассы, днище модели металлизировали. Позднее от металлизации отказались
Iso Grifo (1965)

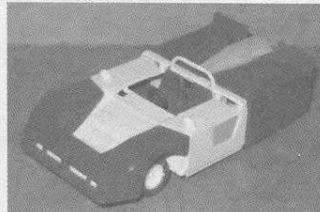


Римейк модели фирмы Politoys
Пластмасса
1975 г. - начало 1990-х гг.
Упаковывалась в индивидуальную или универсальную коробки. В начале производства днище модели металлизировали.
Ferrari 275GTB/4 (1966)



Римейк модели фирмы Politoys
Пластмасса, металл
1975 г. - начало 1990-х гг.
В первые годы производства выпускался металлический вариант модели.
Ford Mustang 2+2 Bertone (1965)
Римейк модели фирмы Politoys
Металл, пластмасса
Начало 1980-х - начало 1990-х гг.
Упаковывалась в коробку с прозрачным пластмассовым колпаком. Также производился пластмассовый вариант модели.

КИЕВСКАЯ ФАБРИКА ИГРУШЕК им. ВАТУТИНА 6628 Chaparral 2J (1970)



Римейк модели фирмы Mebetoys
Металл
Начало 1980-х гг.

A-27 Ferrari 330 P4 (1967)



Римейк модели фирмы Mebetoys
Металл
Начало 1980-х - начало 1990-х гг.
Первое время упаковывалась в жёлтую коробку с красным рисунком, затем коробку изменили.
A-29 Toyota 2000GT (1967)



Римейк модели фирмы Mebetoys
Металл
Начало 1980-х - начало 1990-х гг.
Выпускалась также с глухой задней дверью без стекла.
A-45 Alfa-Romeo Iguana (1969)



Римейк модели фирмы Mebetoys-Mattel
Металл
Середина 1980-х - начало 1990-х гг.
Выпускалась с креплением днища на заклёпках или шурупах. Имела два типа колёс - оригинальные пластмассовые с вдавленным рисунком пятиконечной звезды на дисках или аналогичные донецким моделям Lancia Flavia и Bertone Runabout.
A-102 De Tomaso Pantera (1971)



Римейк модели фирмы Mebetoys
Металл
~ 1983 г. - начало 1990-х гг.
NSU Ro80 (1967)
Римейк Mebetoys
Металл
Середина 1980-х гг. - начало 1990-х гг.
Аналогична модели NSU Ro80, выпускавшейся Запорожским титаномагнитным комбинатом, но без эмблемы комбината на днище.
Maserati 3500GTi Sebring (1962)



Римейк модели фирмы Politoys
Металл
Конец 1970-х - начало 1990-х гг.
Mercedes 230SL (1963)



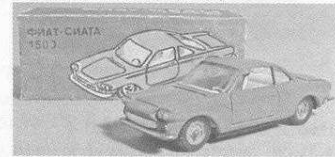
Римейк модели фирмы Politoys

Металл
Конец 1970-х - начало 1990-х гг.
Первое время упаковывалась в жёлтую коробку с надписью «Novoexproг» и рисунком модели с открытыми дверями; затем, с середины 1980-х гг., в красную коробку с жёлтым рисунком модели.

Ferrari 250GT Berlinetta Lusso (1962)



Римейк модели фирмы Politoys
Металл
Конец 1970-х гг. - начало 1990-х гг.
Первое время упаковывалась в индивидуальную красную коробку с рисунком модели, затем - в жёлтую, универсальную, с другим изображением автомобиля.
Fiat 1500 Siata TS (1964)



Римейк модели фирмы Politoys
Металл
~ 1986 г. - начало 1990-х гг.
Ford Mustang 2+2 Bertone (1965)



Римейк модели фирмы Politoys
Металл
Начало 1980-х гг. - начало 1990-х гг.
Идентична модели, выпускавшейся Донецкой фабрикой игрушек

ЗАПОРОЖСКИЙ ТИТАНОМАГНИТНЫЙ КОМБИНАТ (Украина) Ferrari 250GT Berlinetta Lusso (1962)



Римейк модели фирмы Politoys
Металл
~ 1984 г. - начало 1990-х гг.
Аналогична модели, выпускавшейся Киевской фабрикой игрушек, но без хромированных бампера и облицовки радиатора.
NSU Ro80 (1967)



Римейк модели фирмы Mebetoys
Металл
~ 1986 г. - начало 1990-х гг.

ОПЫТНЫЙ ЗАВОД МЕТАЛЛИЧЕСКОЙ ГАЛАНТЕРЕИ И СУВЕНИРОВ (Ленинград)

Все модели имели унифицированные колёса двух видов - с рисунком диска большого или малого радиусов. Эти колёса на модели ставились без какой-либо системы. Встречаются модели, на которых установлены колёса обоих типов (от 1 до 4), расположенные на любом месте.

Ford Consul Cortina (1962)

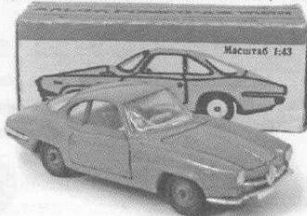


Римейк модели фирмы Politoys
Металл
1977 г. - начало 1990-х гг.
Выпускалась также с белыми шинами.
Innocenti Morris IM3 (1963)



Римейк модели фирмы Politoys
Металл
~ 1983 г. - начало 1990-х гг.

Alfa-Romeo Giulia 1600SS Bertone (1965)



Римейк модели фирмы Politoys
Металл
~ 1981 г. - начало 1990-х гг.
Fiat 500 Giardiniera (1960)



Римейк модели фирмы Politoys
Металл
~ 1984 г. - конец 1980-х гг.

«МИР» (Минск)

Ford Mustang Boss 302 (1970)



Римейк модели фирмы Mebetoys
Пластмасса
Начало 1980-х - начало 1990-х гг.
6612 Alfa-Romeo 33/3 (1970)



Римейк модели фирмы Mebetoys
Металл, пластмасса
Начало 1980-х - конец 1980-х гг.
Выпускались металлические или пластмассовые модели.

НЕИЗВЕСТНЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ (Челябинск)

Chevrolet Corvette Astro II XP-880 (1968)

Римейк модели фирмы Mebetoys/Mattel
Пластмасса

Конец 1980-х - начало 1990-х гг.
Название на модели не указано, присутствует только надпись «Chevrolet» на двигателе. В последние годы выпуска модель коробки не имела.

6601 Ferrari 312P (1968)

Римейк модели фирмы Mebetoys/Mattel
Пластмасса
Конец 1980-х - начало 1990-х гг.

ПРОИЗВОДИТЕЛЬ НЕ ОПРЕДЕЛЁН

(возможно, «Сихарули», Донецкая или Киевская фабрики игрушек соответственно)

Alfa Romeo P33 Pininfarina (1969)

Римейк модели фирмы Corgi toys
Металл?

Конец 1970-х - начало 1980-х гг.

A-25 Porsche 910 Carrera (1967)

Римейк модели фирмы Mebetoys

Пластмасса

Начало 1980-х гг.

Rolls Royce Corniche (1971)

Римейк модели фирмы Politoys

Пластмасса

Конец 1970-х - начало 1980-х гг.

КОНКУРС

«МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



По итогам 2006 г. планируются следующие номинации:

«Модель года»

«Лучшая отечественная модель года»

«Лучшая зарубежная модель года»

«Лучшая эксклюзивная модель года»

«Лучшая модель-конверсия года»

«Лучший отечественный производитель моделей года»

Участие в голосовании могут принять все коллекционеры («один человек — один голос за одну модель в одной номинации»), при этом каждый может принять участие в голосовании во всех номинациях). К участию в номинации «Лучшая эксклюзивная модель года» принимаются только модели ручной работы, изготовленные «с нуля» в количестве не более 10 экз. К участию в номинации «Лучшая модель-конверсия года» принимаются только модели, изготовленные, как мастерами, так и отдельными коллекционерами для себя. К участию в номинации «Лучшая зарубежная модель года» допускаются только приобретенные в России модели. Единственное условие для всех номинаций — модель должна была быть впервые изготовлена в 2006 г. Учитываться будут только письменные сообщения, посланные обычной или электронной почтой на адрес редакции. В сообщении обязательно укажите: точное название модели и её номер по каталогу; название прототипа; фирму-производителя; масштаб; материал; цену, по которой модель приобретена; номинацию. К сообщению необходимо приложить фотографию модели (кроме промышленных моделей) или указать ссылку на номер и страницу журнала «Автомобильный моделизм», где была опубликована её фотография.

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

Принять участие в голосовании по конкурсу «Масштабная модель 2006 года» можно до 31 декабря 2006 г.

Результаты конкурса будут опубликованы в журнале «Автомобильный моделизм» №2/2007.

В журнале будет регулярно публиковаться информация о моделях, участвующих в конкурсе. В связи с этим приглашаем производителей моделей, их представителей, дистрибьюторов и дилеров оперативно выдвигать свои новинки на конкурс, присылая информацию в журнал. Планируется конкурс и среди продавцов моделей.

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

VOLKSWAGEN BEETLE

Часть 1. Арахномания

Мурат ДАДАЯНЦ,
e-mail: muratd@list.ru

Фото 1

Это в равной степени относится и к насекомым, населяющим нашу планету и к легендарному творению Фердинанда Порше – Автомобилю Фольксваген «Жук» (Да! Слово «Автомобиль» написано с большой буквы не случайно). Сегодня речь пойдет именно об этом эпохальном явлении, об автомобиле-эпохе, автомобиле-поколении, автомобиле-философии, автомобиле-мечте... О машине, которая для очень многих являлась и является чем-то одушевленным – приятелем, другом, партнером, любимым существом.

Но перейдем от современной лирики к событиям более чем полувековой давности.

Германия, пока ещё третий рейх. На дворе 1934 г., нацисты уже более года у власти, страна набирает военную мощь и вроде во всех отношениях опережает многие мировые державы, но почему-то автомобилей на дорогах в несколько раз меньше чем во Франции, Англии и несоизмеримо меньше чем в США. Пришедшего к власти в 1933 г. Адольфа Гитлера такое положение вещей не устраивало абсолютно, и он ставит задачу по созданию так называемого «народного автомобиля». Выбор падает на одного из самых талантливых автоконструкторов того времени – Фердинанда Порше, тем более что

Фото 2



ещё в 1930 г. он начал разработку лёгкого четырёхместного автомобиля с двигателем водяного охлаждения, расположенным в задней части кузова, абсолютно независимой подвеской, понтонными крыльями и обтекаемым кузовом. Автомобиль был построен в качестве антипода шикарному и дороговому Mercedes и при этом был маленьким, экономичным, спартанским в своём оснащении и, тем не менее, не уступал в надёжности Mercedes'ам.

Отдав предпочтение заднему расположению двигателя конструктор избавился от длинного карданного вала и достиг практически идеальной для того времени развесовки. Для облегчения автомобиля в 1932 г. Порше вместе с Кале начали разработку двигателя воздушного охлаждения, который должен был собираться из отливок алюминия и магния. Ранее разработанный радиальный двигатель, объёмом 1,2 л, водяного охлаждения не оправдывал себя и отличался очень нестабильной работой. Автомобиль назвали Volksauto, что значит «народное авто» и продали права на его выпуск компании «Zundapp», которая лидировала на рынке Германии по выпуску мотоциклов. Эта бравая фирма, приобретя проект, сулящий «эоло-

новому руководству Германии проект и сразу заключил контракт на разработку уже, практически существующего автомобиля, с Министерством автомобильной промышленности Германии (так называемым RDA) на 20 000 рейхсмарок в месяц.

Особое внимание к процессу работы RDA не проявляло (так как было заинтересовано в более роскошных автомобилях) ровно до того момента пока сам Гитлер страстно не заинтересовался ходом проекта. Под давлением самого Фюрера Порше получает от RDA уже конкретизированный заказ на производство автомобиля со следующими параметрами: длина не более 100 дюймов (2,54 м), мощность не более 26 л.с., максимальная скорость не менее 100 км/час. И это всё при расходе не более 5 л бензина на 100 км и при конечной цене не более 1500 рейхсмарок для потребителя!!!

С заданием легендарный «Ферри» справился блестяще: Гитлер хотел иметь лёгкий, неприхотливый, надёжный и требующий минимального ухода автомобиль для четырёх человек. И он его получил к декабрю 1934 г.

Первый прототип назывался VW3 и имел двигатель объёмом 0,984 л и мощностью в 22 л.с. Он был явным предшественником знакомого

всем нам «жука» (фото 1), хотя его дизайн был ещё далёк от совершенства: двери открывались назад, фары «кучковались» где-то посередине, а заднего стекла не было и в помине.

Следующим этапом в развитии модели стал появившийся в 1936 г. при участии фирмы Daimler Benz, которая работала большей частью над дизайном и устройством охладителя масла, прототип VW30 (фото 2).

Когда проект был передан «Немецкому рабочему фронту» автомобиль попал в тщательную разработку, на нем было проведено множество тестов в самых разных условиях эксплуатации (фото 3).

В это же время Фердинанд Порше отправляется в США с конфиденциальным заданием фюрера. Суть поездки заключалась в поиске немецких инженеров и квалифицированных рабочих, занятых в автомобильной промышленности США, с целью их перемещения на историческую родину.

В 1938 г. появляется версия автомобиля с раздельным задним окном, более известная автоисторикам под названием «KdF-Wagen» (фото 4). Этот автомобиль больше всего похож на всем известный

«...арахнология (от греческого arachne – паук, жук) – раздел зоологии, изучающий жукообразных насекомых...»

Советский Энциклопедический Словарь

«...жуков можно встретить повсюду – в любой части света, в любой географической зоне – в горах и пустынях на побережьях и в степях...»

Детская энциклопедия «Что такое Кто такой, т. 2»

тые яйца», очень лихо... отправила его в корзину, дабы не отвлекаться от производства мотоциклов, спрос на которые в Германии был очень велик.

Но вернёмся в 1934 год. 11 января Фердинанд Порше представил

Фото 3



«Жук», а 26 мая того же года был заложен первый камень нового завода, причём руками лично Адольфа Гитлера (в полном смысле этого слова).

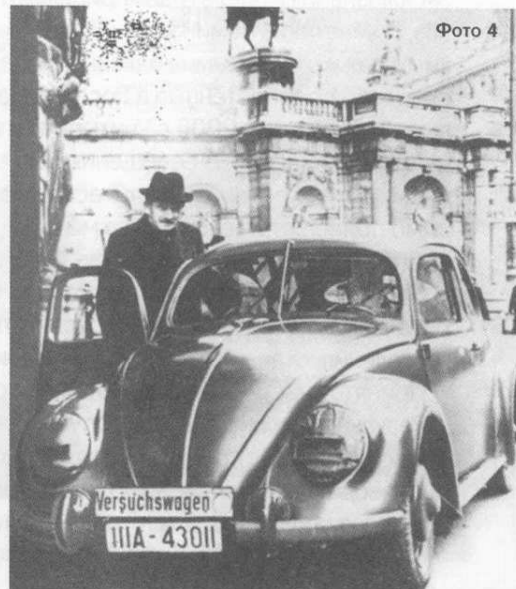
Это был уже законченный серийный автомобиль прошедший ходовые испытания и имевший вполне приличные для того времени характеристики: мощность 24 л.с., скорость 100 км/час, масляный радиатор, ребристые цилиндры, и четырёхступенчатую! коробку передач. Также стоит отметить оригинальную торсионную подвеску с фрикционными амортизаторами спереди и гидравлическими рычажными сзади. При этом автомобиль стоил всего 990 рейхсмарок.

В 1939 г. первые легковые машины уже сошли с конвейера. Что интересно продажа автомобилей производилась не за наличные деньги, а при плановой покупке гербовых марок немецкими рабочими. Марки покупались каждую неделю, и при заполнении специальной карточки её сразу должны были обменивать на автомобиль. За неполный год было приобретено более 17000 карточек, но лишь не многие получили свой автомобиль к сентябрю 1939 г. – началась война.

Что-то в этом процессе приобретения автомобиля мне напомнило советскую лотерею беспроцентного займа... А! Я понял что... – результат.

Выпуск гражданской продукции приостановили и с конвейера начали сходить немецкие вариации на тему автомобиля повышенной проходимости под именем «Кюбельваген», а если они ещё и умели плавать, то они становилось «Швиммвагенами». Но это уже отдельная история, которую мы вряд ли затронем, а вот продолжение истории великого автомобиля – в следующем номере нашего журнала.

Фото 4



МОДЕЛИ, КОТОРЫХ МНОГО...

Часть I. Volkswagen Beetle до 1952 г.

Легенда мирового автопрома, любимец людей любого возраста и социального статуса Volkswagen Beetle выпускался, наверное, практически всеми модельными фирмами, причём во множестве вариантов. Само собой разумеется, что в одной статье мы не сумеем сравнить все модели этого автомобиля (на эту тему можно написать ни одну книгу), поэтому наш выбор мы остановим на миниатюрах, выпущенных в 43 масштабе. Они достаточно качественно воспроизводят внешний вид автомобиля, сделаны из металла и доступны российским коллекционерам по ценовым показателям.

Однако, не смотря на всё вышесказанное, мы всё равно не сумеем «объять необъятное». По этой причине мы решили разделить наш сравнительный обзор на четыре части. В первой мы сравним модели раннего Volkswagen Beetle, выпускавшегося до 1952 г. с разделенным задним стеклом. Во второй части – более поздние модели, выпускавшиеся после 1952 г. В третьей – кабриолеты, и наконец, в четвертой – вторую реинкарнацию модели – Volkswagen Beetle New Generation.

Наши постоянные читатели наверняка помнят по предыдущим номерам журнала критерии и бальность оценки при сравнении моделей, поэтому повторяться мы не будем, а для удобства сравнения итоговую таблицу по каждому показателю мы будем приводить в конце каждого сравнительного теста.

Сегодня у нас в руках пять моделей раннего «жука» производства известных большинству коллекционеров фирм: Minichamps, Dinky, Vitesse, RIO, Schuco.

Каждая машинка очаровательна по-своему. Первое впечатление – все хороши, несмотря на принципиально разный подход к производству моделей. Да! Сдаётся мне, что сегодня предстоит самый трудный сравнительный тест в моей практике.

По первому критерию – общее субъективное восприятие – сразу отмечаем потрясающее, можно сказать ювелирное, качество изготовления модели от Schuco (фото 1). Смотрится она просто великолепно. Невольно возникают ассоциации с музейными макетами, многие из которых с детства завораживали меня в Политехническом музее. Впечатление такое, что стоит её лишь увеличить и... машина поедет, оценка – 5. Не намного отстает от неё и салатного цвета модель от Minichamps (фото 2). Я не скрываю своё пристрастие к моделям этой фирмы, но как ни странно Volkswagen Beetle, это далеко не лучшее, что она выпускает. Хотя «жук» 1951 г., стоящий передо мной, производит очень приятное впечатление, что-то в нём есть какое-то слишком современное, а впрочем, может я придираюсь... Оценка – 4,5.

Взяв в руки следующую модель, испытываю двойные чувства. Явно просматриваются слабая детализировка, устаревшие технологии окраски, посредственное качество пластика стекол, тусклое хромирование. Но в то же время машинка очаровывает своей «модельностью» – сразу вспоминаются вождельные игрушки 1970-х гг., которые были пределом мечтаний в качестве подарка от родителей: Corgy, Matchbox, Polistil, Norev, кстати, до сих пор ещё являющиеся предметом увлечения многих коллекционеров. Но нужно быть объективным, на одной сентиментальности далеко не уедешь. Речь идет о черной модели Volkswagen Beetle 1949 г., производства Dinky (фото 3). Оценка – 3,5.

Следующая модель черно-кремовый «жук» от Vitesse (фото 4). Великолепно смотрится, а по-

Фото 1. Модель от фирмы Schuco

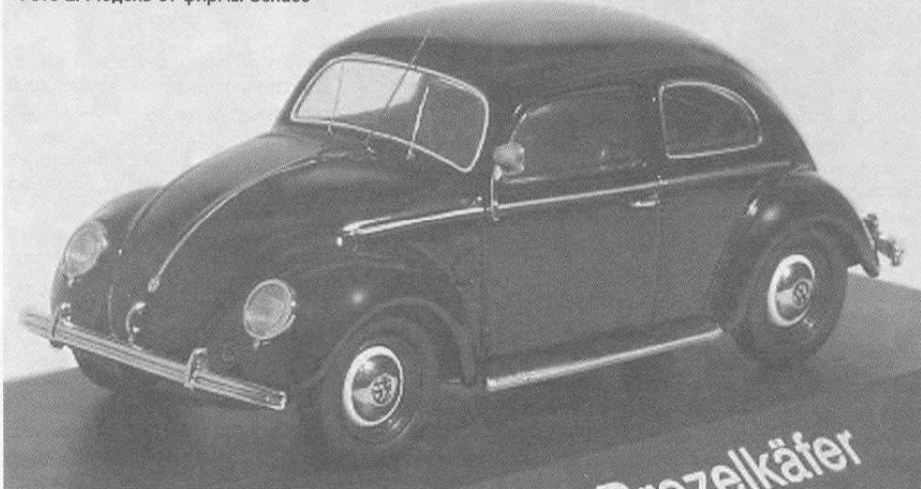


Фото 2. Модель от фирмы Minichamps

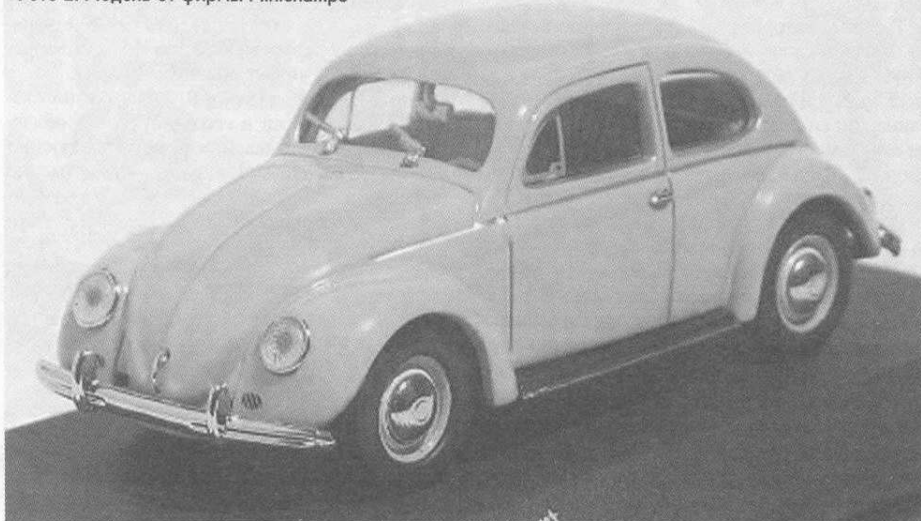


Фото 3. Модель от фирмы Dinky



грешности, заметные при более детальном рассмотрении, практически не бросаются в глаза, модель очень гармонична, несмотря на то, что произведена довольно давно, более десяти лет назад. Несколько «пугают» грубоватые дворники, но зато белые резинки на колёсах смотрятся здорово! Оценка – твёрдая 4.

Ну и наконец, RIO (фото 5). Модель проигрывает во внешнем восприятии всем другим представленным здесь моделям, причём по всем параметрам. Явно грубая и толстенная модель, с визуальными очень неуклюжими пропор-

циями. Как всегда у RIO открывающиеся детали скорее портят общий вид модели своей топорностью, нежели улучшают её копийность! – 2,5 балла, на большее рука не поднимается.

Minichamps	Dinky	Vitesse	RIO	Schuco
4,5	3,5	4,0	2,5	5,0

Переходя к следующему критерию оценки, хочу отметить, что в нём самое главное именно соответствие размеров модели, уменьшённого в 43 раза настоящему автомобилю. Здесь мы не будем рассматривать пропорции модели, величину зазоров и толщину отливки кузова, деталей или стекол, т.е. не будем затрагивать технологические вопросы, а только проверим соот-

ветствие модели её масштабу. Не будем перечислять все цифры, а расскажем о результатах. Перемерив все модели мы установили, что, грубых нарушений масштаба нет. Разве что модель от Dinky несколько маловата, особенно в ширину, кстати, она и получила самую низкую оценку – 3 балла (масштаб около 1:45). Модель от Minichamps и здесь на высоте – точный 43-й масштаб и твёрдые 5 баллов. Практически такой же результат и у модели от Schuco, за исключением одного маленького нюанса – она менее 1 мм длиннее, чем должна быть, оценка – 4,5. Модель от старой доброй RIO несколько великовата, но тоже в пределах допустимого, масштаб по общим подсчётам близок к 1:42 и соблюдена целостность пропорций, хотя я и зарекался не упоминать подобных моменты в данной номинации, но уж очень хочется сказать что-нибудь хорошее о давнем кумире! С чистой совестью ставим 4 балла. Модель от Vitesse так же полностью соответствовала бы масштабу, если бы не колёса. Они явно велики, что в конечном итоге приводит к нарушению размеров по высоте автомобиля. Больше 4 поставить трудно (разве что поменять колёса).

Minichamps	Dinky	Vitesse	RIO	Schuco
5,0	3,0	4,0	4,0	4,5

Теперь мы вторгаемся в святая святых каждого коллекционера моделей – в качество проработки мелких деталей, наиболее важный и самый спорный из всех аспектов коллекционирования. До сих пор многие собиратели моделей не могут прийти к общему знаменателю в этом вопросе. Мы же рассмотрим его с позиции максимального соответствия оригиналу.

Внимательно рассматривая вышеперечисленные модели я долго пытался определить лучшую, а сделать это было довольно затруднительно. По качеству детализации лидируют две модели, это, конечно же, Minichamps и Schuco. Присмотревшись к мелким деталям видно, что машинка от Schuco всё-таки проработана качественнее. Особенно это заметно по выполнению дворников, зеркала заднего вида (которого у Minichamps вообще нет), вентиляционных лючков на переднем капоте, открывающей капот рукоятке, ручкам дверей. Лично мне у Minichamps больше понравились лишь окраска и качество хромировки окантовок окон. Результатом мучительного выбора стали следующие оценки: Schuco – 5, Minichamps – 4,5.

Гораздо проще было выставить оценки трём оставшимся конкурентам, а они такие низкие лишь потому, что их сравнивали с двумя предыдущими. Модель от Vitesse так же неплохо проработана, но мелкие детали в ней несколько грубее и крупнее чем должны быть; дворники наклеены прямо на стекло, а ручки дверей просто похоронены под наклейкой имитирующей двухцветную окраску автомобиля. Оценка – 3,5. RIO изготовил отдельно все необходимые детали, начиная от дверных ручек и заканчивая хромированной окантовкой фар, но все такого неимоверного размера, что невольно представляешь себе настоящий автомобиль с дверными ручками размером с бейсбольную битку и с фарами, окантованными гигантскими бубликами. А вот дворники не ней, в отличии от Vitesse, прикреплены в нужном месте. Оценка – 2,5 балла. У Dinky качество проработки мелких деталей примерно такое же с той лишь разницей, что все выполнено в единой отливке с кузовом и сведено в сторону минимизации. Также никак не более 2,5 баллов.

Minichamps	DINKY	Vitesse	RIO	Schuco
4,5	2,5	3,5	2,5	5,0

По колёсам и салонам представленных моделей вдаваться в особые подробности мы не будем. Приоритеты расположились так же,

как и в предыдущей номинации, разве что модель от Schuco опять отличилась с огромным отрывом от остальных, а RIO поменялась местами с Dinky (сказывается совсем уж её древнее происхождение).

Minichamps	DINKY	Vitesse	RIO	Schuco
4,5	2,0	3,5	3,0	5,0

Что же посоветовать поставить вам в коллекцию? Все из приведенных выше моделей принадлежат к категории среднего класса, так называемого «Хобби», т.е. они отнюдь не дешёвы. В среднем цены на перечисленные модели колеблются в пределах от 30 до 45 евро.

Модель от Schuco была куплена автором за 1100 руб. Немного дороговато для «жука», не так ли? Оценка в данной категории – 3,5 балла, причём в параметре «цена/качество» отрицательной является лишь цена.

Самая идеальная модель в этом плане – Minichamps. При качестве лишь немного уступающем Schuco, стоимость её почти намного ниже (модель куплена за 700 руб.). Оценка – 5.

Модель от Vitesse явно проигрывает, но я понимаю приверженцев фирмы, которые могут поставить её на полку. Она отлично смотрится, немногим уступая другим по всем остальным параметрам и при этом стоит не очень дорого (в среднем 450–650 руб.), так что справедливо заслуживает оценку в 4 балла.

Что бы купить «жука» от RIO надо очень сильно влюбиться! Или в кого-нибудь, что объяснит потерю рассудка или в саму продукцию фирмы, что оправдает покупку «жука» именно этого производителя. Есть ещё одна возможность оправдать покупку модели от RIO: фир-

ма производит множество вариантов этой модели, среди которых есть и такие, которые больше никто не выпускает. Так что тот, кто акцентирует своё внимание на автомобилях Volkswagen или конкретно Beetle найдёт среди широкого выбора моделей что-то и для себя.

Оценка 3,5 и то лишь с учётом наличия довольно редких разновидностей модели.

Последняя – очаровательная, неважно выполненная, немасштабная, и как ни странно, отнюдь не дешёвая модель – Dinky! Но тут совсем другое дело. Как правило, эти машинки ищут те, кто собирает МОДЕЛИ автомобилей, а не наоборот, и интересуются они первым делом классическими английскими игрушками. Таких людей в первую очередь привлекает продукция фирм Matchbox – Dinky, а не то, как модель изготовлена. И это всё при цене порядка 30 долл. США! Оценка в категории – 4 балла!

Minichamps	DINKY	Vitesse	RIO	Schuco
5,0	4,0	4,5	3,5	3,5

Ну а если вы не фанат «жука» и вам просто нужна одна модель этого автомобиля выпуска до 1951 г. ваш выбор – Minichamps. Остальные выводы вы сможете сделать с помощью нашей итоговой таблицы.

	Minichamps	Rio	Vitesse	Dinky	Schuco
Общее восприятие	4,5	2,5	4,0	3,5	5,0
Соответствие масштабу	5,0	4,0	4,0	3,0	4,5
Детализация	4,5	2,5	3,5	2,5	5,0
Колеса и салон	4,5	3,0	3,5	2,0	5,0
Цена/качество	5,0	3,5	4,5	4,0	3,5
Итоговая оценка	4,7	3,1	3,9	3,0	4,6

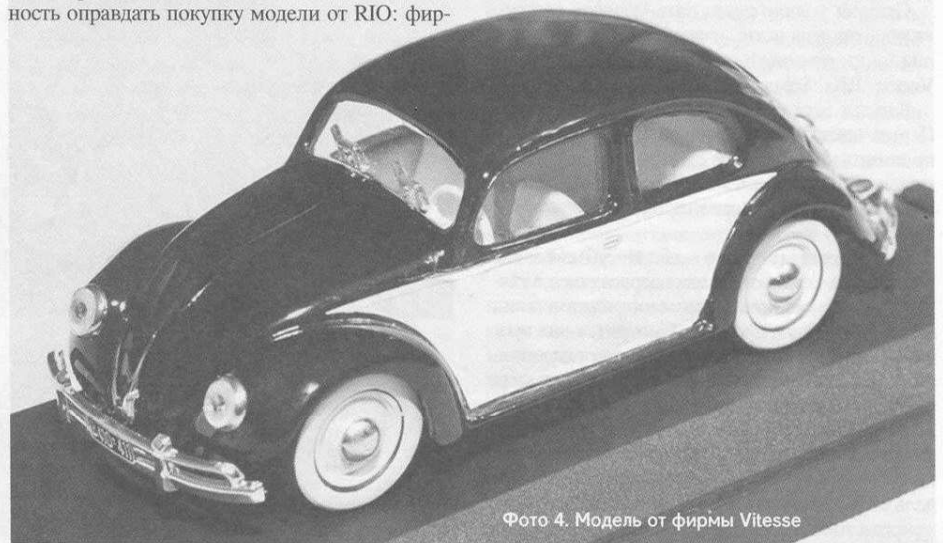
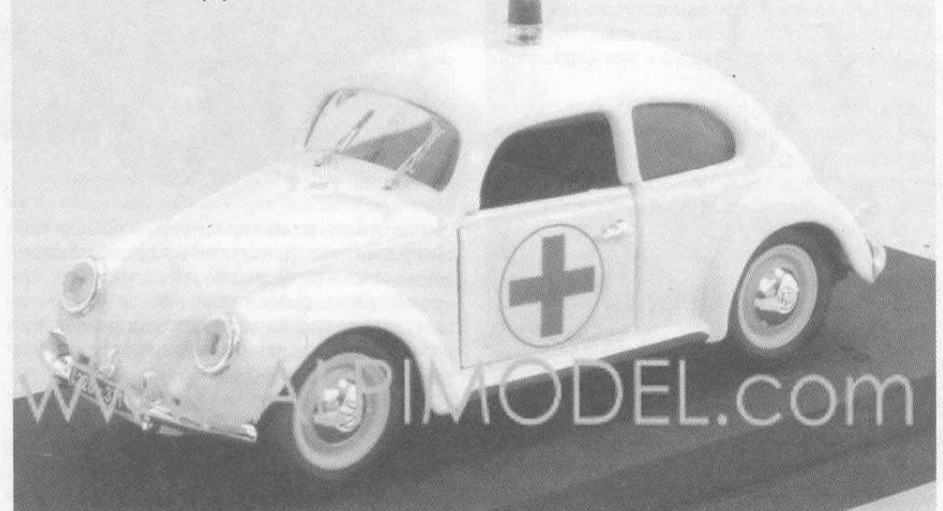


Фото 4. Модель от фирмы Vitesse

Фото 5. Модель от фирмы RIO



MERCEDES

not painted kit Tin Wizard M43058-0
Mercedes W196 GP Monza 1955 Fangio
Provence Moulage PRO984
Mercedes W196 GP Reims 1954
H.Lang/S Moss Minichamps 432543022
Mercedes W196 GP Reims 1954 H.Kling
Minichamps 432543020
Mercedes W196 GP Streamline 1954
Provence Moulage PRO588



Mercedes W196 #4 GP Switzer 1954
Brumm S022
Mercedes W196 Streamline 1954 not
painted kit Tin Wizard M43058-0
Mercedes W196 Streamline 1954 silver
Tin Wizard M43056-1
Mercedes W196 Unterhaken-Sluttgart
1955 lin. ed. 1000 pcs. Brumm R072B



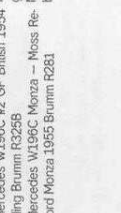
Mercedes W196 #1 GP British 1954
Fangio Brumm R325
Mercedes W196 #4 Prove Avis 1954
Kling (roues AR caren) Germany Brumm
R326



Mercedes W196 #18 GP France 1954
Brumm
Mercedes W196 #20 GP France 1954
Kling Brumm R280B



Mercedes W196 #22 GP France 1954
Hermann Brumm R280C
Mercedes W196 GP British 1954
Brumm R252C



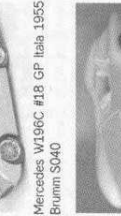
Mercedes W196 #2 GP British 1954
Kling Brumm R325B
Mercedes W196C Monza - Moss Re-
lord Monza 1955 Brumm R281



Mercedes W196C 1955 polish Brumm
S7297
Mercedes W196C 1955 Brumm S9801



Mercedes W196C 1955 Brumm S9802
Mercedes W196C 1955 Brumm S9803



Mercedes W196C #18 GP Italia 1955
Brumm S040
Mercedes W196C stromline Marklin
Mercedes W25 Proto 1934 & ACF 1935
kit Top Queens TQ433K



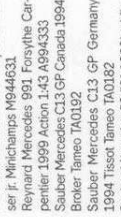
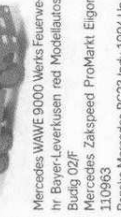
Mercedes W25 Marklin
Mercedes W25 Marklin
Mercedes W25 Marklin
Mercedes WAVE 9000 Berliner Polizei
green kit Modelautos Budj BUD0025-0



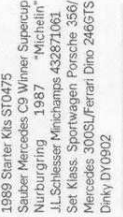
Mercedes WAVE 9000 Berliner Polizei
green Modelautos Budj BUD002-1
Mercedes WAVE 9000 Schwizer Polizei
blue Modelautos Budj BUD002-3



Mercedes WAVE 9000 Swiss Police
blue bull Modelautos Budj 2
Mercedes WAVE 9000 Werks Feuerwe-
hr Bayer-Levertkussen red Modelautos
Budj 02F
Mercedes Zakspeed ProMarkt Elgor
110963
Penske Mercedes PC23 Indyl 1994 Un-
ter f. Minichamps M944831
Reynard Mercedes 991 Foythe Car-
ter 1999 Acco 143 A994333
Saubler Mercedes C13 GP Canada 1994
Broker Tameo TAO182
Saubler Mercedes C13 GP Germany
1994 Tissot Tameo TAO182
Saubler Mercedes C9 #61.1000km Min-
ichamps 432001004
Saubler Mercedes C9 #62 100DKM
World Champion 1989 Minichamps
432001003
Saubler Mercedes C9 #63 Le Mans
1989 Elgor 100481
Saubler Mercedes C9 #63 Le Mans
1989 Starter Kits ST0475
Saubler Mercedes C9 Winner Supercup
Nurburgring 1987 "Michelin"
J.L.Schlesser Minichamps 432871061
Set Klass. Sportwagen Porsche 356/
Mercedes 300SL/Ferrari Dino 246GT5
Dinky DY0902



Mercedes WAVE 9000 Werks Feuerwe-
hr Bayer-Levertkussen red Modelautos
Budj 02F
Mercedes Zakspeed ProMarkt Elgor
110963
Penske Mercedes PC23 Indyl 1994 Un-
ter f. Minichamps M944831
Reynard Mercedes 991 Foythe Car-
ter 1999 Acco 143 A994333
Saubler Mercedes C13 GP Canada 1994
Broker Tameo TAO182
Saubler Mercedes C13 GP Germany
1994 Tissot Tameo TAO182
Saubler Mercedes C9 #61.1000km Min-
ichamps 432001004
Saubler Mercedes C9 #62 100DKM
World Champion 1989 Minichamps
432001003
Saubler Mercedes C9 #63 Le Mans
1989 Elgor 100481
Saubler Mercedes C9 #63 Le Mans
1989 Starter Kits ST0475
Saubler Mercedes C9 Winner Supercup
Nurburgring 1987 "Michelin"
J.L.Schlesser Minichamps 432871061
Set Klass. Sportwagen Porsche 356/
Mercedes 300SL/Ferrari Dino 246GT5
Dinky DY0902



Mercedes WAVE 9000 Werks Feuerwe-
hr Bayer-Levertkussen red Modelautos
Budj 02F
Mercedes Zakspeed ProMarkt Elgor
110963
Penske Mercedes PC23 Indyl 1994 Un-
ter f. Minichamps M944831
Reynard Mercedes 991 Foythe Car-
ter 1999 Acco 143 A994333
Saubler Mercedes C13 GP Canada 1994
Broker Tameo TAO182
Saubler Mercedes C13 GP Germany
1994 Tissot Tameo TAO182
Saubler Mercedes C9 #61.1000km Min-
ichamps 432001004
Saubler Mercedes C9 #62 100DKM
World Champion 1989 Minichamps
432001003
Saubler Mercedes C9 #63 Le Mans
1989 Elgor 100481
Saubler Mercedes C9 #63 Le Mans
1989 Starter Kits ST0475
Saubler Mercedes C9 Winner Supercup
Nurburgring 1987 "Michelin"
J.L.Schlesser Minichamps 432871061
Set Klass. Sportwagen Porsche 356/
Mercedes 300SL/Ferrari Dino 246GT5
Dinky DY0902



Mercedes WAVE 9000 Werks Feuerwe-
hr Bayer-Levertkussen red Modelautos
Budj 02F
Mercedes Zakspeed ProMarkt Elgor
110963
Penske Mercedes PC23 Indyl 1994 Un-
ter f. Minichamps M944831
Reynard Mercedes 991 Foythe Car-
ter 1999 Acco 143 A994333
Saubler Mercedes C13 GP Canada 1994
Broker Tameo TAO182
Saubler Mercedes C13 GP Germany
1994 Tissot Tameo TAO182
Saubler Mercedes C9 #61.1000km Min-
ichamps 432001004
Saubler Mercedes C9 #62 100DKM
World Champion 1989 Minichamps
432001003
Saubler Mercedes C9 #63 Le Mans
1989 Elgor 100481
Saubler Mercedes C9 #63 Le Mans
1989 Starter Kits ST0475
Saubler Mercedes C9 Winner Supercup
Nurburgring 1987 "Michelin"
J.L.Schlesser Minichamps 432871061
Set Klass. Sportwagen Porsche 356/
Mercedes 300SL/Ferrari Dino 246GT5
Dinky DY0902



Mercedes WAVE 9000 Werks Feuerwe-
hr Bayer-Levertkussen red Modelautos
Budj 02F
Mercedes Zakspeed ProMarkt Elgor
110963
Penske Mercedes PC23 Indyl 1994 Un-
ter f. Minichamps M944831
Reynard Mercedes 991 Foythe Car-
ter 1999 Acco 143 A994333
Saubler Mercedes C13 GP Canada 1994
Broker Tameo TAO182
Saubler Mercedes C13 GP Germany
1994 Tissot Tameo TAO182
Saubler Mercedes C9 #61.1000km Min-
ichamps 432001004
Saubler Mercedes C9 #62 100DKM
World Champion 1989 Minichamps
432001003
Saubler Mercedes C9 #63 Le Mans
1989 Elgor 100481
Saubler Mercedes C9 #63 Le Mans
1989 Starter Kits ST0475
Saubler Mercedes C9 Winner Supercup
Nurburgring 1987 "Michelin"
J.L.Schlesser Minichamps 432871061
Set Klass. Sportwagen Porsche 356/
Mercedes 300SL/Ferrari Dino 246GT5
Dinky DY0902

430039006



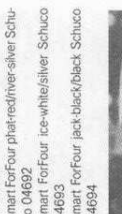
Smart Scale Cars 1004-2
Smart Roadster 2003 Fulda Minichamps
436032132



Smart Roadster 2003 grey met Minichamps 400032131
Smart Roadster Coupe 2003 grey met
Minichamps 400032121



Smart Roadster Coupe 2003 yellow Minichamps 400032120
Smart Roadster 2003 blue Minichamps
400032130
Smart Forfour star-blue/jack-black Schuco
co 04691
Smart forfour plaid/red/ivie-silver Schuco
co 04692
Smart Forfour ice-white/silver Schuco
04693
Smart Forfour jack-black/black Schuco
04694



Smart Forfour star-blue/jack-black Schuco
co 04691
Smart forfour plaid/red/ivie-silver Schuco
co 04692
Smart Forfour ice-white/silver Schuco
04693
Smart Forfour jack-black/black Schuco
04694



Smart Forfour plaid/red/ivie-silver Schuco
co 04692
Smart Forfour ice-white/silver Schuco
04693
Smart Forfour jack-black/black Schuco
04694

Smart Forfour jack-black/black Schuco
04694

430039006



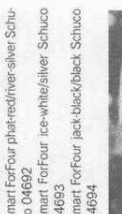
Smart Scale Cars 1004-2
Smart Roadster 2003 Fulda Minichamps
436032132



Smart Roadster 2003 grey met Minichamps 400032131
Smart Roadster Coupe 2003 grey met
Minichamps 400032121



Smart Roadster Coupe 2003 yellow Minichamps 400032120
Smart Roadster 2003 blue Minichamps
400032130
Smart Forfour star-blue/jack-black Schuco
co 04691
Smart forfour plaid/red/ivie-silver Schuco
co 04692
Smart Forfour ice-white/silver Schuco
04693
Smart Forfour jack-black/black Schuco
04694



Smart Forfour star-blue/jack-black Schuco
co 04691
Smart forfour plaid/red/ivie-silver Schuco
co 04692
Smart Forfour ice-white/silver Schuco
04693
Smart Forfour jack-black/black Schuco
04694



Smart Forfour plaid/red/ivie-silver Schuco
co 04692
Smart Forfour ice-white/silver Schuco
04693
Smart Forfour jack-black/black Schuco
04694

Smart Forfour jack-black/black Schuco
04694

МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ MERCEDDES

КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ



КОМПАКТ-ДИСК

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»
Содержание:

1. Полноцветная версия журналов «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2000–2005 гг.
2. Обновлённые и дополненные 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.

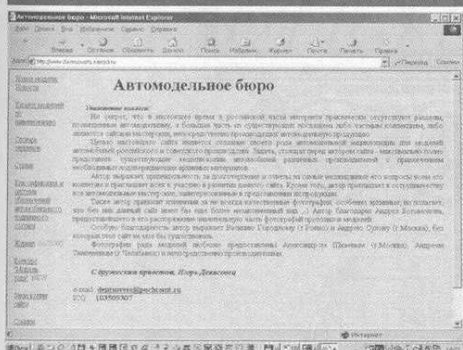
Стоимость диска с пересылкой по России 315 руб. (стоимость пересылки за границу оговаривается в каждом отдельном случае). Деньги за диск необходимо перевести по адресу: 129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу. В поле «Для письма» необходимо указать количество дисков и разборчиво обратный адрес.



МБК представляет

модель собственного изготовления Studebaker US6

Представитель на Украине: 69006, г. Запорожье, Северное шоссе 5/1, Никифоров Владимир, тел. (0612) 12-08-96
Представители в России: 193231, г. Санкт-Петербург, а/я 12, Демур А.К. Москва, торгово-деловой центр «Останкино», зал. «В», пав. 3 м-н «Мир автомобилей» (метро «ВДНХ») Представитель в США: Антонов Александр, e-mail: alex@siber.org www.russianscalemodels.com



Информация об отечественных моделях, история автогостарта

www.denisovets.narod.ru
Не секрет, что в настоящее время в русскоязычной части Интернета практически отсутствуют разделы, посвященные автомобильному моделизму, а большая часть существующих сайтов посвящена либо частным коллекциям, либо являются торговыми площадками.

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



Издается в России с 1993 г.

ИНФОРМАЦИОННЫЙ АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

Подписка через редакцию: 1 полугодие 2006 (1-6) - 540 руб.
Оплата почтовым переводом: РОССИЯ 140100, Московская обл., г.Раменское, а/я 38, Ивониной Ирине Александровне
www.lokotrans.info e-mail: lokotrans@telecom.ru

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



ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ О МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЯХ АВТОМОБИЛЕЙ
WWW.AUTOMODEL.RU

ПАНТОГРАФ
ЖУРНАЛ О ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Вся информация из мира автобусов, трамваев, троллейбусов, метро

Открыта подписка на первое полугодие 2006 года, 3 номера!

Почтовый или электронный перевод в размере 165 рублей (для России) направляйте по адресу:
направляйте по адресу:
300012, г. Тула, ул. Николая Руднева, дом 25/13, кв. 5
Денисову Денису Николаевичу

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

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

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

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

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несёт.

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

• Предлагаю модели отечественных изготовителей (Компаньон-моделс, Промтрактор и др.). И.Ю.Любимов, 129110, Москва, а/я 15

• Продаю модели ручного изготовления ГАЗ-М20 «Победа» и её модификации в М 1:43. Евгений. 350062, г. Краснодар, ул. Гагарина, д. 57,

кв. 35, Тел. 8-918-434-43-26 (с 19.00 до 22.00)

• Куплю в Москве журналы: «ЗР» 2/1991, «М-Хобби» 2/1996, «Игрушки для больших» №№

1, 21, «Автомобильный моделизм» 3/2000, 4/2001, 6/2003, 4 и 5/2004. Тел. 8-903-585-21-68

• Модели грузовиков ручного изготовления в М1:43. Более 30 наименований. Каталог и фото в САК. Керн Н.Д. 350007, г. Краснодар, ул. Захарова, 23, а/я 6025

• Справочная информация по моделям – тел. (095)680-15-61

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

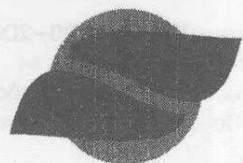
(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

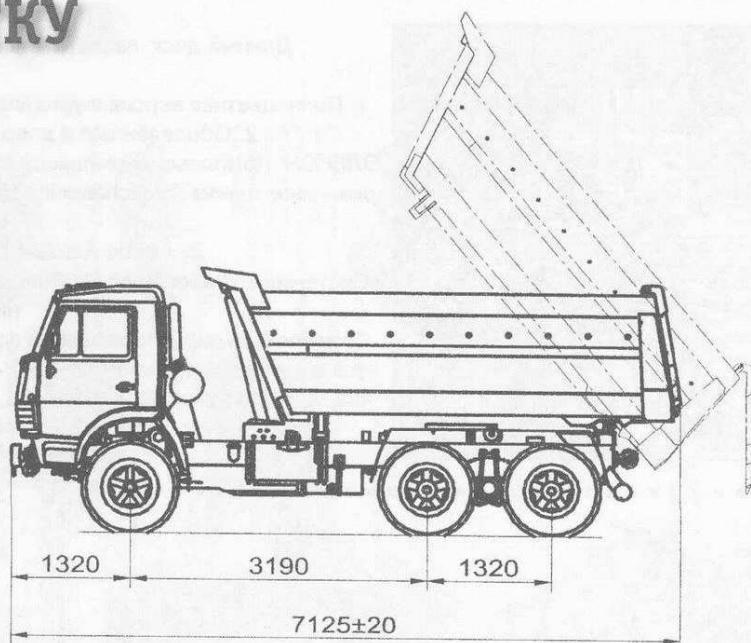
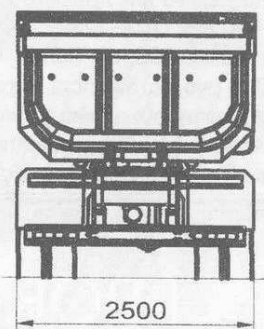
- КУПЛЮ
- ПРОДАМ
- ОБМЕНЯЮ
- РАЗНОЕ

Почтовый адрес _____

МОДЕЛИСТАМ НА ЗАМЕТКУ

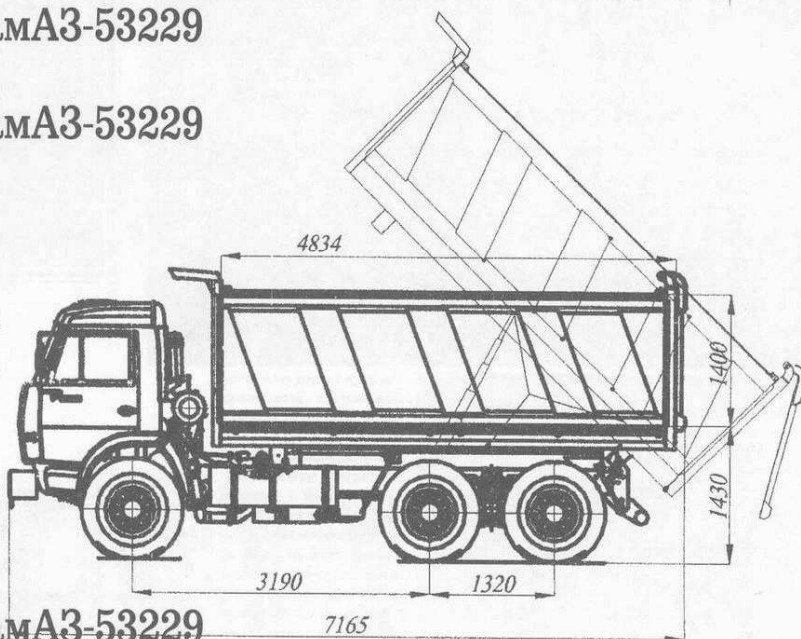
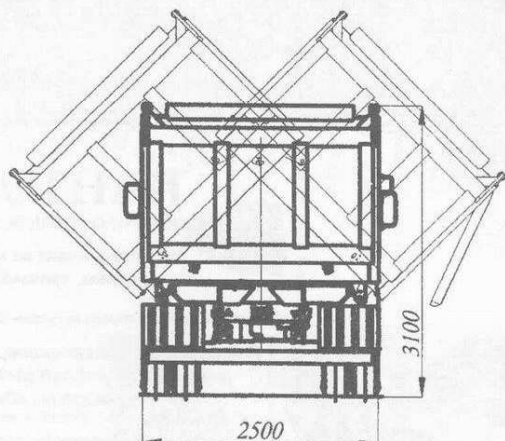


КамМЗ

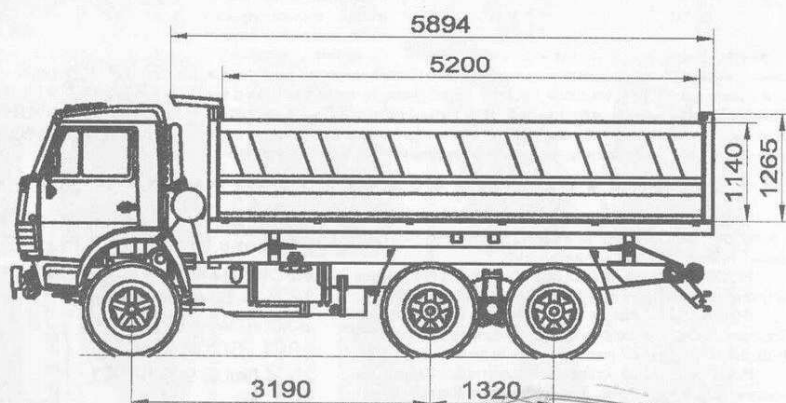
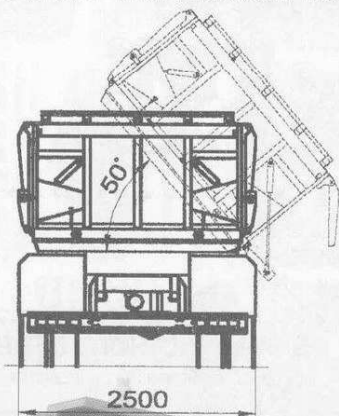


КамМЗ-454110-20 на шасси КамАЗ-53229

КамМЗ-454120-20 на шасси КамАЗ-53229



КамМЗ-454130-20 на шасси КамАЗ-53229



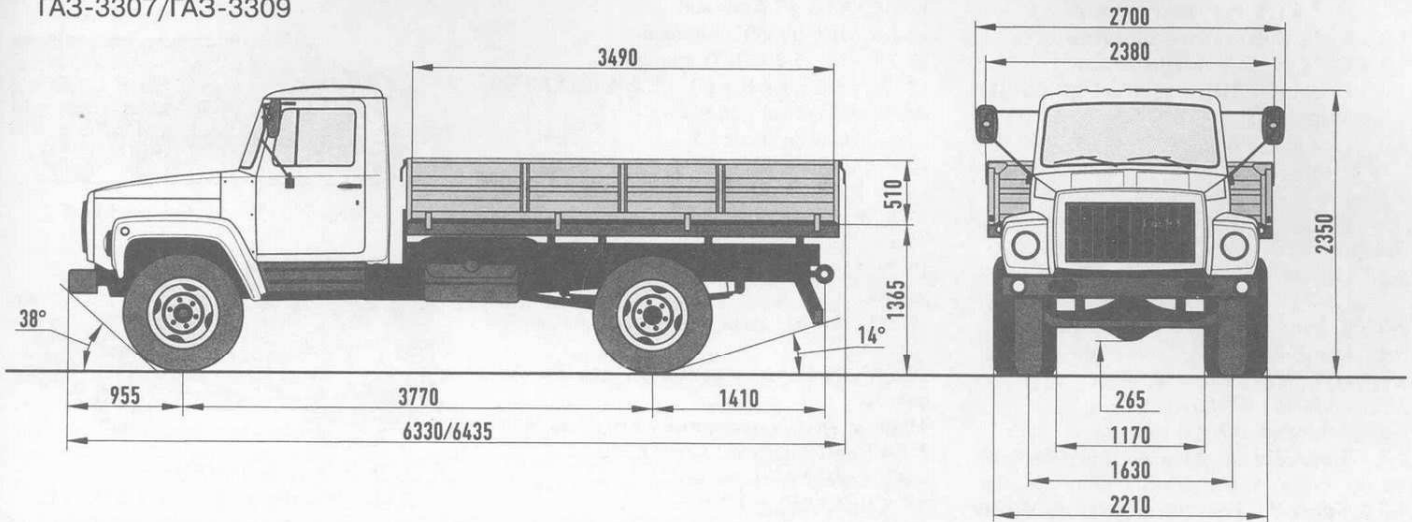
КамМЗ-454120-20 на шасси КамАЗ-53229



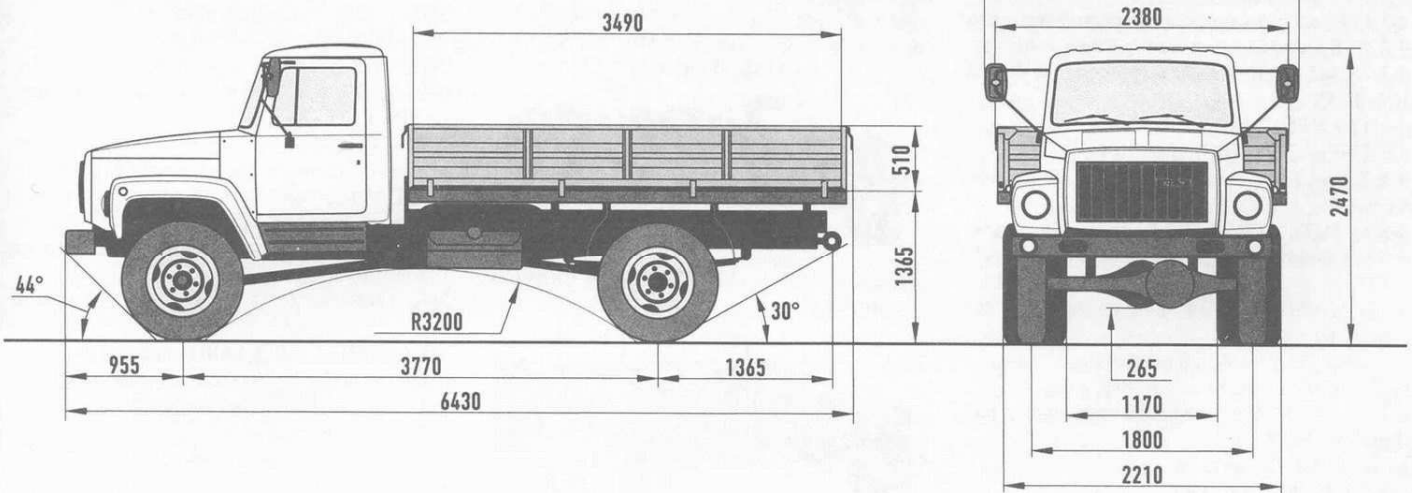
КамМЗ-454130-20 на шасси КамАЗ-53229

МОДЕЛИСТАМ НА ЗАМЕТКУ

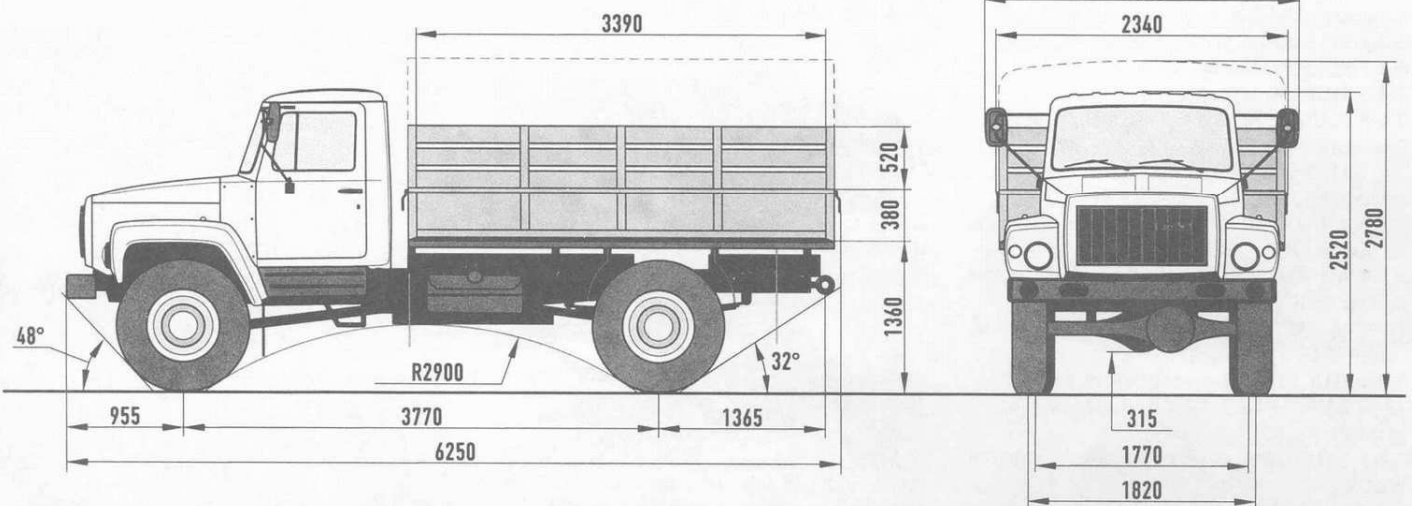
ГАЗ-3307/ГАЗ-3309



ГАЗ-33086 «Земляк»



ГАЗ-3308 «Садко»



Фургон АФИ-3307-01 на шасси ГАЗ-3307
(111 военный завод)



Машина специальная «Дорожная служба» ЭД-314
на шасси ГАЗ-3307 (Дормаш)



Автобус специальный «Вахта»
на шасси ГАЗ-3308 (ЗАО «Дорожник», Саранск)

НАША ПОЧТА

КИММЕРИЯ (Украина)

1-3-3 КИМ 10-50 кабриолет с тентом
 1-3-4 КИМ 10-52 4-дверный седан
 1-4-5 Победа-НАМИ, удлиненное шасси ЗИМ
 1-5-4 Москвич-купе
 1-6-3 ГАЗ-22 фургон
 1-10-3 ВАЗ-2120 «Надежда» минивэн модернизированный
 1-10-4 ВАЗ-2120 «Надежда» минивэн модернизированный инкассаторский
 1-12-1 ЛумЗ-945 (Москвич-407 фургон)
 3-3-2 Комбат Т98 универсал
 3-3-3 Комбат Т98 универсал лимузин
 3-4-3 ГАЗ-2975 «Тигр» бронированный
 3-4-4 ГАЗ-29751 «Тигр» бронированный
 3-5-1 УАЗ-3163 «Патриот»
 3-6-1 Derways-Cowboy
 4-2-4 КраЗ-214 понтонный парк береговое звено
 4-3-5 КраЗ-255 понтонный парк береговое звено
 4-3-9 КраЗ экскаватор
 4-3-14 КраЗ-255 аэродромный снегоочиститель
 4-3-15 КраЗ-255 с гидравлическим краном
 4-3-16 АЦ-8,5(КраЗ-255) цистерна на шасси КраЗ-255
 4-3-17 АКДС-70М, шасси КраЗ
 4-3-18 КраЗ-Э255БП «Периметр»
 4-5-7 КраЗ-260 понтонный парк береговое звено
 4-5-11 АКТ-2,4(260Г)-262.01 автомобиль комбинированного тушения огня на шасси КраЗ-260Г
 4-6-3 КраЗ-5133В2 бортовой со спальня кабиной и тентом 4х2
 4-7-3 КраЗ-7133С4-020 самосвал
 4-10-1 КраЗ-7140Н6 шасси 8х6
 4-11-1 КраЗ-253Б экспериментальный с кабиной от МАЗ
 5-3-1 ЯАЗ-200 бортовой
 5-3-2 ЯАЗ-200 самосвал
 5-3-3 АЛМ-32(ЯАЗ-200) пожарная лестница на шасси ЯАЗ-200
 6-2-4 МАЗ-502 + С75
 6-3-7 МАЗ-509А лесовоз
 7-4-3 ЗИЛ-130 автокран
 7-4-8 ЗИЛ-130В1 АХ-6(130В1)102В автомобиль химического тушения
 7-5-5 АЦ-40(133Г1)181 цистерна пожарная на шасси ЗИЛ-133Г1
 7-6-5 АЦ-40(133ГЯ)181А цистерна пожарная на шасси ЗИЛ-133ГЯ
 7-7-9 АЦ-40(4331)63.Б01 цистерна пожарная на шасси ЗИЛ-4331
 7-7-17 АЦ-2,5-30(4331) цистерна пожарная на шасси ЗИЛ-4331 (6х6)
 7-9-1 ЗИЛ-157КДВ седельный тягач
 7-9-2 ЗИЛ-157К АР-2(157К) пожарный рукавный
 7-9-3 АЛМ-30(20) лестница пожарная на шасси ЗИЛ-157К
 8-3-2 ЛиАЗ-6212 особо большой сочлененный
 8-5-1 МАЗ-104 городской автобус
 8-5-2 МАЗ-104С пригородный автобус
 8-5-3 МАЗ-103 городской автобус
 8-5-4 МАЗ-103Т троллейбус
 8-5-5 МАЗ-105 автобус особо большой сочлененный
 8-5-6 МАЗ-107 15-метровый автобус
 8-6-1 ЯГ-2 автобус
 10-2-2 Warszawa 223
 10-4-3 Campion 500G
 11-10-1 Tatra T137
 11-11-1 Tatra T148
 11-12-1 Praha RV

13-1-2 ГАЗ-3307 бортовой
 13-1-3 АЦУ-10(3307) цистерна
 13-2-1 АЦ-2,5-20(3307) цистерна
 14-7-4 Mercedes-Benz LA2624S FTLF8000 (Metz) пожарный автомобиль
 14-8-1 Mercedes-Benz L5
 14-9-1 Mercedes-Benz T2
 15-3-1 КамАЗ-655050 техничка Париж-Дакар
 15-3-2 КамАЗ-655050 гостиница Париж-Дакар
 15-4-1 АЦЛ-3-40-17 шасси КамАЗ
 17-1 НАМИ-012 экспериментальный паровой грузовик
 17-2 НАМИ-013 экспериментальный паровой грузовик
 20-2 Cummins N14 двигатель для КамАЗ-655050

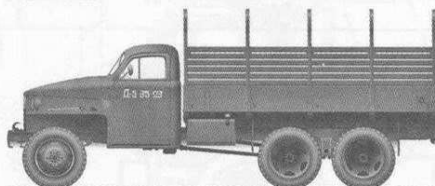
Модели, временно снятые с производства

4-1-4 КраЗ-258 С-652 цементовоз
 4-3-7 КраЗ-255Л1 лесовоз
 4-5-5 КраЗ-260 + С200
 16-12 цистерна топливозаправочная для КраЗ, МАЗ, ЗиЛ, ЯАЗ и американцев
 16-7 С-972 цементовоз для МАЗ, ЗиЛ
 16-8 С-652 цементовоз для МАЗ, ЗиЛ

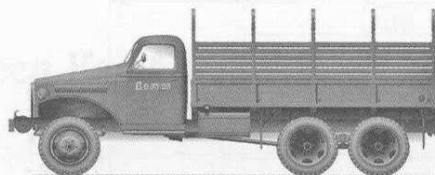
МВК (Украина)



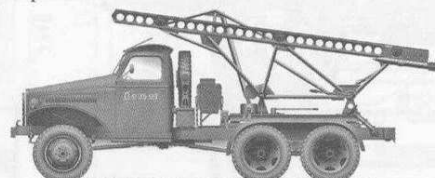
Studebaker US6x6 U-5, 2S-ton, 6x6 цистерна топливная



Studebaker US6x4 U-7, 2S-ton, 6x4 бортовой



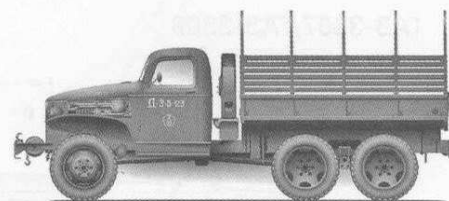
International IHC M-5-6x4-318, 2S-ton, 6x4 бортовой



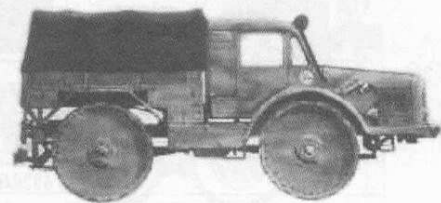
International M-5-6-318 («Inter»), 2S-ton, 6x6 реактивная система залпового огня БМ-13-16 «Катюша»



GMC CCKW-352, 2S-ton, 6x6 реактивная система залпового огня БМ-13-16 «Катюша»



GMC CCKW-352, 2S-ton, 6x6 бортовой



Skoda RSO (Porsche Tup 175) тягач

ЛАБОРАТОРИЯ МИНИМОДЕЛЕЙ

АК-75 актокран с прицепом-грейфером на шасси ЗИЛ-130
 ЗИЛ-157КВ седельный тягач
 ЗИЛ-157К кунг-радиостанция
 ЗИЛ-157К лесовоз с прицепом-ропуском
 ЗИЛ-157КВ транспортно-заряжающая машина ЗРК С-75 «Двина»
 АКТ-1,0/1000-40/40 автомобиль комбинированного тушения огня на шасси ЗИЛ-433112
 АГВТ-150 автомобиль газоводяного тушения на шасси КамАЗ-43114
 АСО-2 автомобиль связи и освещения на шасси ЗИС-164
 ЗИЛ-130В1 + ТЦ-4 цементовозный автопоезд
 ЗИЛ-130В1 + АВ-7(130В1) пожарный
 ЗИЛ-130 АЦ-40(130)63В цистерна пожарная
 ЗИЛ-130 АТ-1(130) автомобиль тыла
 ЗИЛ-133Г2 бортовой
 В процессе работы над моделями возможно расширение ассортимента ряда.
 В следующем номере план выпуска моделей от Vector-models.

МИР АВТОМОБИЛЕЙ

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

ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА

АДРЕСА МАГАЗИНОВ:

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

тел.: 8-903-118-58-65

e-mail: auto-model@rambler.ru

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



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



«ЗОЛОТОЙ СОКОЛ» ИЗ АМЕРИКАНСКОГО «ЗОЛОТОГО ВЕКА»



Люциус СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс (Литва)

В начальный период своей «карьеры коллекционера» я пытался собирать всё – и маленькие пластиковые модельки в масштабе 1:87, и советские легковушки в масштабе 1:43, и даже сборные модели в масштабе 1:35. Вот в это время мне и подарили несколько моделей фирмы Matchbox в различных масштабах, в том числе примерно соответствующих самому «ходовому» тогда 1:43. Среди них оказалась окрашенная в

жёлто-золотой цвет модель двухдверного купе. Длинноносый автомобиль с блестящим фальш-радиатором столь разительно отличался от американских легковых автомобилей, каких мы тогда знали по фотографиям в журналах и редким встречам на улицах городов, что в пору было засомневаться в правильности названия на днище модели: «Studebaker Golden Hawk 1958». Правда, окрашенные в контрастный белый цвет

«плавники» на задних крыльях всё же указывали на американское происхождение прототипа. Модель, которую я впоследствии выменял на три модели от той же Matchbox, но нужного мне масштаба 1:87, была выполнена из металла, без открывающихся элементов, но с остеклением и достаточно правдоподобным салоном из пластика. Позднее я узнал, что модель Studebaker Golden Hawk (в переводе «Золотой Сокол») выпускалась фирмой Matchbox в её модельной серии Platinum Edition.

Недавно удалось снова поддержать модель «Золотого Сокола» в руках. Но это был не Matchbox, а его китайская копия, выпущенная модельной фирмой Yat Ming. Насколько я мог судить по памяти, копия практически не уступает оригиналу. А для поиска различий надо поставить рядом две модели...

А теперь от модели перейдём к оригиналу – ведь Matchbox выпускает миниатюры далеко не каждого автомобиля, американского тем более. Для этого надо мысленно вернуться в пятидесятые годы прошлого века, с полным основанием называемые «Золотым веком американского автомобиля». Это время расцвета моды на «крейсера автомагистралей», – огромные «хвостатые» автомобили, зачастую окрашенные в два цвета, с белобокими шинами и двигателями

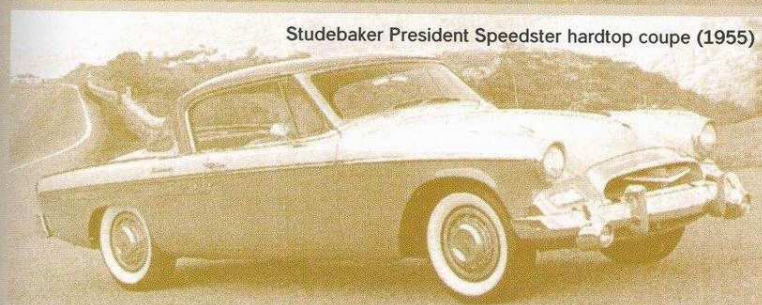
V8 большого объёма. Автомобили эти с каждым годом делались всё больше, всё мощнее, а уж хромированных украшений дизайнеры навешивали столько, что даже сами американцы некоторые особо разукрашенные модели прозвали «orgiaми хрома».

Хотя «большая тройка» – Дженерал Моторс, Ford и Крайслер – усиленно насаждали моду на большие мощные автомобили, оставшиеся в США несколько небольших независимых производителей не могли себе позволить следовать им и каждый год обновлять выпускаемые модели. Чтобы выжить, им надо было «найти свою нишу» на необъятном автомобильном рынке США. Одной из таких фирм была обосновавшаяся в г. Саут-Бенд, штат Индиана, фирма Studebaker. После окончания Второй мировой войны фирма не только увеличила выпуск легковых автомобилей, но и смогла, пригласив таких грандов автомобильного дизайна, как Raymond Loewy и Bob Bourke, освоить производство автомобилей «европейского стиля». В 1952 г. начался выпуск не имевших аналогов в США спортивных купе со «стройным» динамичным силуэтом. Длинный капот, наподобие птичьего клюва, опускался аж до самого бампера, залихватски смотрелись задние стойки с обратным наклоном, а самым оригинальным решением, своеобразным «тайным оружием Раймонда Лоди», стало заднее панорамное стекло, какого тогда не имела ни одна модель крупных производителей автомобилей в США.

Без особых изменений, только со всё более мощными двигателями, эти купе находились в



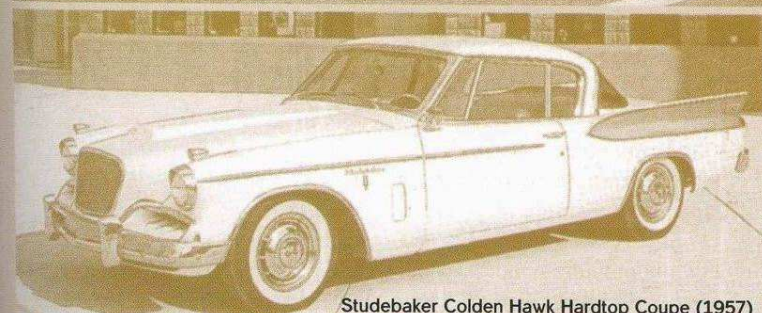
Studebaker Commander Coupe (1953)



Studebaker President Speedster hardtop coupe (1955)



Studebaker Golden Hawk (1956)



Studebaker Golden Hawk Hardtop Coupe (1957)



Studebaker Golden Hawk в масштабе 1:43 (Yat Ming)

производстве до 1957 г., когда наступило время серьёзной модернизации дизайна. Как ни придерживался Studebaker европейского стиля, в конце концов фирме пришлось уступить пожеланиям покупателей. А они не хотели автомобиля со скромным дизайном, без украшений и «плавников». Поэтому Бобу Бурку пришлось пойти навстречу пожеланиям автомобилистов, одновременно сохранив индивидуальность модели. Он «привил» на задние крылья столь желаемые «плавники», а вместо наскучившего покупателям Studebaker'ов переднего «клова» предложил классический хромированный фальшрадиатор почти прямоугольной формы. Купе Studebaker сразу стал похожим на современные ему спорткупе из Европы Ford Vega, Maserati или Delahaye.

Обновленная серия получила собственное имя – «Hawk» («Сокол») и выпускалась в четырёх модификациях: Flight Hawk, Power Hawk, Sky Hawk и Golden Hawk. Последняя модификация была самой шикарной и самой мощной – её V-образный 8-цилиндровый двигатель развивал мощность 275 л.с. с турбокомпрессором. «Соколы» продержались на конвейере до самого банкротства фирмы в 1964 г. Всего же было выпущено примерно 60 тыс. купе модели Hawk, из них четверть составили машины Golden Hawk.

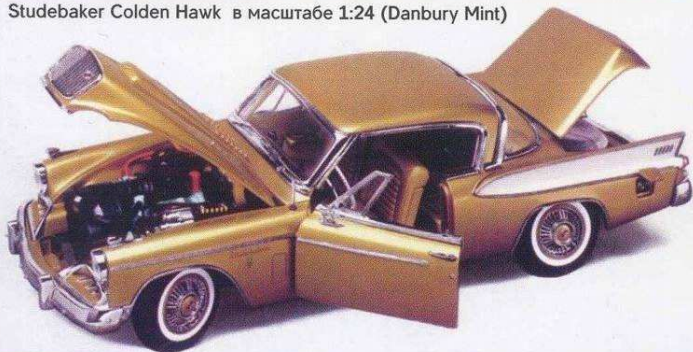
Описанные в начале статьи модели Golden Hawk в масштабе 1:43 не способны передать всё очарование этих классических евро-американцев. Для этого нужен более крупный масштаб. И такие модели есть – Studebaker Golden Hawk 1957 г. в масштабе 1:24 от Danbury Mint и в масштабе 1:18 от Motor City Classics. Модель от Danbury Mint стоит 112 долл. в США и предлагается в серии Classic of the Open Road. Модель изготовлена из металла с пластиковыми деталями интерьера. В салоне точно воспроизведённый приборный щиток. Руль – из белого пластика. На коричневых сиденьях, спинки которых можно наклонить вперёд, воспроизведены даже швы. Копия мощного V-образного двигателя под капотом – со всеми принадлежностями и

дополнительными агрегатами – усилителем тормозов, турбокомпрессором, шлангами подвода воздуха, проводами. В багажнике – запаска в кожаном чехле... Но больше всего умиляет открывающийся лючок бензобака в левом заднем крыле! Не каждый изготовитель моделей решится выполнить это – столь филигранный лючок.

Но и это ещё не всё. Golden Hawk в масштабе 1:87 выпускают фирмы Motor City Classic и Yat Ming. Ну что же – «Золотой Сокол» – достойный прототип.



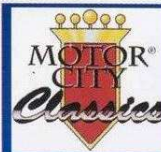
Studebaker Golden Hawk в масштабе 1:24 (Danbury Mint)



80001 Tiara Gold



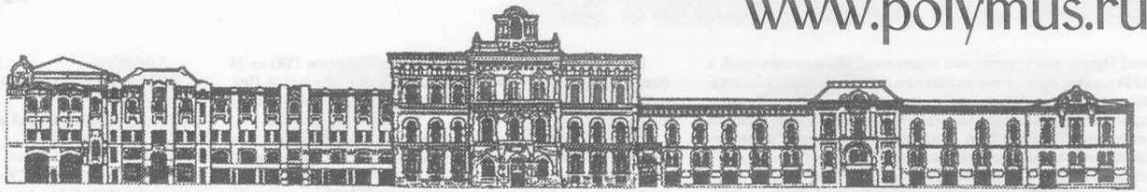
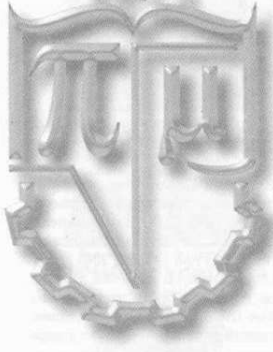
80003 Arctic White



80004 Woodsmoke Gray



81005 "Project Car"



Федеральное государственное учреждение культуры

Политехнический музей

ЮБИЛЕЙНЫЕ ДАТЫ 2006 г.

1891

Осенью жители Одессы первыми среди россиян увидели автомобиль с двигателем внутреннего сгорания. Им был Panhard-Levasseur 1890 г., привезенный из Франции Василием Навроцким – издателем-редактором «Одесского листка».

1896

Автомобиль Е. Яковлева и П. Фрезе. *Первый российский автомобиль* был построен в Санкт-Петербурге из деталей, изготовленных на заводе Евгения Яковлева и фабрике Петра Фрезе. Прототипом автомобиля послужил «Бенц Вело». В целом автомобиль Яковлева и Фрезе был изготовлен на мировом уровне, хотя и не выделялся революционными идеями. Единственный изготовленный экземпляр был показан в июле 1896 г. на Всероссийской выставке в Нижнем Новгороде, однако не вызвал интереса. Судьба его неизвестна.

1896

Родился Иван Алексеевич Лихачёв (1896–1956), советский инженер, в 1926–1939 гг., 1940–1950 гг. директор Московского автомобильного завода (ныне АМО ЗИЛ им. Лихачева). В 1939 г. нарком машиностроения СССР. С 1953 г. министр автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР. Член ЦИК СССР. Удостоен Государственной премии СССР (1949).

1911

Образован Смоленский завод комплексных дорожных машин «КДМ» как завод «Вилия» в г. Вильно (ныне Вильнюс, Литва)

1916

2 августа (20 июля по старому стилю) в Туфельовой роще состоялся торжественный молебен и закладка завода Автомобильного Московского Общества (АМО), который к марту 1917 г. должен был выпустить 150 полугорючего грузовиков FIAT по лицензии итальянской фирмы FIAT. Трудности военного времени и слабость станкоинструментальной базы страны сорвали планы строительства завода в намеченные сроки. Тем не менее, Рабунинские заготовки в Италии комплекты автомобилей F-15, что обеспечило сборку 472 грузовиков в 1917 г., 779 – в 1918 г. и 108 автомобилей – в 1919 г. Однако завод для изготовления и сборки собственных автомобилей достроен не был. Виною тому стали Октябрьская революция и гражданская война. Национализация недостроенного завода (15 августа 1918 г.) зафиксировала экспроприацию собственности акционеров АМО. Недостроенное предприятие по существу превратилось в крупные мастерские, где ремонтировались автомобили и другая техника.

30 апреля 1923 г. заводу АМО было присвоено имя итальянского коммуниста Ферреро, убитого фашистами. В июне 1923 г. Госплан СССР утвердил производственное задание заводу на 1923–1927 гг. Однако только в марте 1924 г. на завод поступило конкретное правительственное задание на изготовление первых советских грузовиков. 1 ноября 1924 г. был собран первый полугорючий грузовик АМО-Ф-15.

В октябре 1931 г. Автогост, которому подчинялся завод, принял решение о реконструкции завода, утвержденное ВСНХ СССР в начале 1928 г. Объектом производства был выбран грузовик американской автозаводской фирмы Autogas грузоподъемностью 2,5 т.

1 октября 1931 г. был пущен первый отечественный сборочный автоконвейер, с которого начали сходить грузовики АМО-3. Тогда же заводу было присвоено имя Сталина.

В 1934 г. началось производство автомобиля ЗИС-5. Тогда же с конвейера начал сходить и трёхосный грузовик ЗИС-6 с колёсной формулой 6х4.

Грузовик ЗИС-5 стал эталонной моделью в истории завода и стоял на производстве 15 лет. На его базе было разработано 25 разновидностей и модификаций автомобилей, 19 из которых выпускались серийно.

3 ноября 1936 г. началась конвейерная сборка *первого отечественного семиместного лимузина ЗИС-101*, основой которого стала конструкция американского легкового автомобиля Buick по натурному образцу (без покупки у фирмы чертежей).

В 1936–1941 гг. завод сосредоточил усилия на увеличение выпуска грузовиков, в том числе с газогенераторными топливными установками и полугусеничными движителями, а также автобусов (всё на базе ЗИС-5).

Наступление немецких войск на Москву осенью 1941 г. вынудило эвакуировать значительное количество людей и оборудования в Ульяновск, Миасс, Челябинск и Шадринск. В октябре 1941 г. завод был подготовлен к уничтожению и не работал. Однако после успешного наступления Красной Армии зимой 1941–1942 гг. под Москвой ЗИС понемногу набирал обороты и в июне 1942 г.

с конвейера стали сходить военные грузовики ЗИС-5В (упрощённые).

19 сентября 1942 г. были начаты работы по созданию правительственного лимузина высшего класса – ЗИС-110.

В 1946 г. началась третья реконструкция ЗИЛА. В начале 1953 г. на заводе было создано специальное управление по проектированию первого автозавода в Китае.

Но главные усилия в начале пятидесятых годов были направлены на улучшение конструкций послевоенных перенцев. Грузовик ЗИЛ-164, сменивший в 1957 г. на конвейере ЗИС-150, сохранив внешний облик предшественника, был фактически создан заново (кроме двигателя).

Неудачный городской автобус ЗИС-154 уже в 1949 г. был заменен автобусом ЗИС-155 с механическим приводом колёс и с кузовом меньшей вместимости. В то время это был единственный в стране городской автобус. В 1957 г. его сменил более комфортабельный ЗИЛ-158. В 1955 г. на производство был поставлен *первый отечественный междугородный автобус ЗИС-127*. Тогда же параллельно с выпуском послевоенных автомобилей завод приступил к производству оборонной техники – бронетранспортера ЗИС-152 (1950 г.) и большого автомобиля водолавающего ЗИС-485 (1953 г.)

В 1954 г. по настоянию маршала СССР Г.К. Жукова на заводе организуется специальное конструкторское бюро для создания особой автомобильной техники, предназначенной для мобильных ракетных систем.

В 1956 г. умирает Иван Алексеевич Лихачёв и заводу присваивается его имя. В конце того же года были собраны по два первых опытных образца грузовых автомобилей второго послевоенного поколения – ЗИЛ-130 и ЗИЛ-131.

Начавшаяся в 1959 г. четвертая реконструкция завода позволила освоить производство автомобилей ЗИЛ-130 в 1964 г. и ЗИЛ-131 в 1967 г.

Линия легковых машин после автомобиля ЗИС-110 была продолжена в 1958 г. правительственным лимузином ЗИЛ-111.

Последующие легковые автомобили: ЗИЛ-114 (1967 г.), ЗИЛ-117 (1971 г.), ЗИЛ-115 (1976 г.), вплоть до последнего ЗИЛ-41041, оцениваются, как достаточно стильные и современные.

В 1967 г. СССР впервые принял участие в Международной «Неделе автобусов» в г. Ницца, где был продемонстрирован автобус «Юность». Однако серийного производства этого автобуса организовать не удалось.

В начале 1970-х гг. завод приступил к созданию семейства третьего поколения грузовиков – ЗИЛ-169 (ЗИЛ-4331). В 1980 г. завод получил право на выпуск нового грузовика.

30 декабря 1994 г. с конвейера в АСК сошли последний грузовик ЗИЛ-130 (ЗИЛ-4314) и первый малотоннажный автомобиль ЗИЛ-5301 «Бычок».

Позже на базе последнего было создано множество модификаций. Ныне автомобиль – самый популярный ЗИЛовский грузовик на российском рынке.

1916

Открытие акционерное общество «Автодизель» (Ярославский моторный завод) основано русским инженером В.А. Лебедевым для производства легковых и санитарных автомобилей. В 1916–1918 гг. – Автомобильный завод АО «В.А. Лебедев»; 1918–1926 гг. – Первый государственный авторемонтный завод (1-й ЯПАРЗ); 1926–1958 гг. – Ярославский государственный автомобильный завод № 3 (ЯПАЗ); 1958–1971 гг. – Ярославский моторный завод (ЯМЗ); 1971–1993 гг. – головное предприятие ПО «Автодизель». С 1993 г. – Открытое акционерное общество «Автодизель» (Ярославский моторный завод).

Основная продукция ЯПАЗа в 1925–1942 гг. – первые советские большегрузные автомобили грузоподъемностью от 3 до 7 т: Я-3, Я-4, Я-5, ЯГ-4, ЯГ-5, ЯГ-6; самосвалы ЯС-1, ЯС-2 и ЯС-3; троллейбусы одноэтажные ЯТБ-1, ЯТБ-4 и двухэтажный ЯТБ-3; автобусы ЯА-1, ЯА-2; шасси для автобусов и троллейбусов. В 1933 г. совместно с ОКБ ОГПУ создан первый отечественный автомобильный дизель «Колду».

В годы Великой Отечественной Войны (1943–1945 гг.) ЯПАЗ выпускал гусеничные артиллерийские тягачи Я-11, Я-12 и Я-13.

В 1947–1951 гг. *первыми в стране* на заводе был освоен серийный выпуск двухтактных автомобильных дизельных двигателей ЯАЗ-204 и ЯАЗ-206 мощностью от 110 до 220 л.с. С 1947 по 1960 гг. на ЯПАЗе разработали и запустили в производство два семейства большегрузных автомобилей: самосвалов грузоподъемностью от 5 до 25 т, седельных тягачей, автомобилей высокой проходимости марки «ЯАЗ».

Конструкции и производство двухосных автомобилей ЯАЗ-200,

ЯАЗ-205, ЯАЗ-225 были переданы в 1950–1951 гг. Минскому автозаводу (Белоруссия), а трёхосных ЯАЗ-210, ЯАЗ-214, ЯАЗ-221, ЯАЗ-222, ЯАЗ-226 – Кременчугскому автозаводу (Украина) в 1958–1960 гг.

С 1958 г. ЯМЗ специализируется на разработке и производстве дизельных двигателей многоцелевого назначения мощностью от 180 до 800 л.с., коробок перемены передач, сцеплений, дизельных электрогенераторов.

В 1970-е гг. «Автодизель» становится ведущим предприятием отечественного дизелестроения. На заводе разработаны силовые агрегаты для Камского, Кутаевского автозаводов – ЯМЗ(КамАЗ)-740, ЯМЗ(КАЗ)-642. В 1980-е гг. специалистами завода создано перспективное семейство 840-х двигателей, 8-цилиндровые модели которого ЯМЗ-8424, ЯМЗ-8423 переданы на производство Тулаевскому моторному заводу.

Дизели марки «ЯМЗ» применяются на автомобилях, карьерных самосвалах, автобусах, промышленных и с/х тракторах, колёсных и гусеничных машинах специального назначения, экскаваторах, кранах, комбайнах, автогрейдерх, погрузчиках, дорожно-строительных машинах, тепловозах, дизель-генераторах, на буровых, судовых установках и пр. Потребителями продукции «Автодизель» являются: МАЗ, БелАЗ, МоАЗ, МЗКТ, КрАЗ, УралАЗ, ЗИЛ, БАЗ, ЛАЗ, КЗКТ, ИЗТМ, ЧЗПТ, «Кировский завод», Ростсельмаш, Красноярский комбайновый, Воронежский, Ковровский экскаваторные, Муромский, Людиновский тепловозостроительные, Ивановский крановый заводы. Челябинский завод дорожных машин и др. Главным потребителем продукции ОАО «Автодизель» является Минский автомобильный завод – давний и надёжный партнер предприятия. В настоящее время основные перспективные модели силовых агрегатов ЯМЗ с повышенными технико-экономическими показателями, такие как ЯМЗ-7511, ЯМЗ-7601, ЯМЗ-850 и др. ориентированы именно на технику белорусских автозаводов.

1931

1 октября. На Московском автозаводе выпущены первые 27 грузовиков АМО-3, ставшего *1-м отечественным автомобилем с гидравлическим приводом тормозов, батарейной системой зажигания, диафрагменным бензонасосом, компрессором для накачки шин с приводом от коробки передач.*

1931

1 октября. Вступил в строй Харьковский тракторный завод. Открытое акционерное общество «Харьковский тракторный завод им. С. Орджоникидзе» уже 75 лет является ведущим предприятием тракторостроения. Завод – единственное в Украине и СНГ предприятие по выпуску унифицированных гусеничных и колёсных сельскохозяйственных тракторов общего назначения, интегральных пахотно-пропашных, малогабаритных и специализированных тракторов мощностью от 14 до 240 л.с. Кроме того, завод производит гусеничные тягачи, топливную аппаратуру для двигателей СМД-17/21, сложного-режущий инструмент и технологическую оснастку, товары народного потребления, запасные части.

Первый производный завода были колёсные тракторы мощностью 30 л.с. с керосиновым двигателем СХТЗ 15-30.

В 1937 г. завод перешёл на выпуск 52-сильных гусеничных тракторов СХТЗ-НАТИ-1ТА.

В 1949 г. ХТЗ освоил выпуск тракторов ДТ-54 с дизельным двигателем собственного производства. Дальнейшее развитие конструкции тракторов было связано с повышением их энергонасыщенности, рабочих скоростей, уменьшения удельной металлоёмкости. Такими тракторами стали: Т-75 (1960) и Т-74 (1962).

В 1970-х гг. завод освоил производство гусеничных и колёсных тракторов типа Т-150 с высоким процентом унификации. На базе этих тракторов выпускались лесозаготовительные Т-157, промышленные тракторы и тягачи специального назначения Т-158 и Т-155.

Тракторы типа Т-150К хорошо зарекомендовали себя во многих странах мира. Выше 22 тысяч таких машин было поставлено в Европу, Америку, Австралию, Азию и Африку.

В настоящее время завод выпускается широкая гамма тракторов различного тягового класса и назначения. В недалёком будущем должен увидеть свет колёсный трактор классической компоновки ХТЗ-21042 мощностью 240 л.с.

1936

На Горьковском автозаводе начато производство легкового автомобиля ГАЗ-М1, ставшего новой вехой в истории завода. По соглашению, подписанному с фирмой Ford, этому автомобилю, как и ГАЗ-А, был также определён свой фордовский прото-



тип. Однако конструкторский коллектив ГАЗа, возглавленный в 1933 г. талантливым специалистом и организатором А.А.Липгартом, учитывая не только полученный опыт производства и эксплуатации первой модели, но и свою собственную точку зрения на отечественный автомобиль, решительно отказался от копирования американского образца. Так, вместо установки двигателя V-8 с американского аналога, был форсирован с 40 до 50 л.с. и существенно модернизирован уже выпускаемый четырёхцилиндровый. Но главные изменения коснулись шасси: были созданы рама повышенной прочности и новая конструкция подвески (на четырёх рессорах вместо двух поперечных у аналога); сплюснутые колёса уступили место дисковым штампованным с шинами увеличенной размерности.

В итоге ГАЗ-М1 получился выносливым, прочным, неприхотливым. Внешний вид автомобиля тоже был изменён: за счёт укрупнения передней части и удлинения рамы и колёсной базы лучше стали пропорции, более интересным стал облик всего переднего узла – крыльёв капота и облицовки радиатора. Таким образом, конструкторский коллектив завода создал автомобиль ГАЗ-М1 не только выдержавший крупный экзамен, но и заложил основы конструкторской школы ГАЗа. В 1937 г. автомобиль ГАЗ-М1 достоинно представил СССР на Всемирной промышленной выставке в Париже.

У модели ГАЗ-М1 своеобразная биография. Год за годом, модернизируясь в деталях, она верой и правдой служила людям с конца 1930-х до 1950-х гг., включая войну. На базе ГАЗ-М1 был разработан и серийно выпускался пикап ГАЗ-415 грузоподъёмностью 400 кг. Выпускались «Эмки» и с 6-цилиндровым двигателем, получившим индекс ГАЗ-11. Этот двигатель рабочим объёмом 3485 куб. см. и мощностью 76 л.с. не только позволил улучшить динамику, но и открыл перспективы для его применения на будущих конструкциях грузовых автомобилей, а в годы войны – на лёгких танках и самоходных установках.

Легковой автомобиль с новым двигателем получил индекс ГАЗ-11-73. Его первые образцы были готовы в 1938 г. Кроме силовой установки, на автомобилях был введён целый ряд усовершенствований: удлинённые передние рессоры, более эффективные тормоза, новый щиток приборов и др. На базе ГАЗ-11-73 был создан автомобиль ГАЗ-11-40 с кузовом фазотон, начать серийное производство которого помешала война. А вот полнoprиводная модификация ГАЗ-61, созданная В.А. Грачёвым, выпускалась серийно. Автомобиль мог преодолевать подъём крутизной 38°, без труда поднимался по крутой пешеходной лестнице, преодолевал брод глубиной 720 мм. Специалисты утверждали, что при установке специальных шин с развитыми грунтозацепами ГАЗ-61 по проходимости превосходил полугусеничные машины.

1936

В мае основной производящей ЯГАЗа становится ЯГ-6, модернизированный вариант предыдущей модели. Автомобиль получил новые колёсные тормоза, ручной дисковый тормоз на карданном валу, новые колёса производства ГАЗа, уменьшавшие износ резины – всего пересмотру подверглись 280 наименований деталей и узлов из 700, но конструкция фактически осталась неизменной. ЯГ-6 – дальнейшее развитие модели ЯГ-4. Автомобили не имели заметных внешних отличий: несколько изменились ширина (2500 мм против 2460 мм у ЯГ-4), колёса передних (1780 мм против 1750 мм) и задних колёс (1860 мм против 1784 мм).

Выпускались следующие модификации: ЯГ-6 (1936–1942) с двигателем ЗИС-5. Всего выпущено 8075 экз. Выпуск прекращён в связи с полным расходом запаса двигателей, а новых поступлений в связи с эвакуацией ЗИСа не предвиделось; ЯГ-6М (1938–1940) с двигателем Hercules-YXC-B. Всего выпущено 50 экз.; ЯГ-6А (1940) с двигателем ЗИС-16. Всего выпущено 15 экз. Какых-то заметных отличий между собой эти модификации не имели.

1936

20 июля из цеха ЯГАЗа вышел первый ярославский троллейбус ЯТБ-1 – необычная, удивительно красивая машина, окрашенная в голубой, жёлтый и светло-зелёный цвет. Газета «Правда» сообщила 5 августа: «В Москву прибыл выпущенный Ярославским автозаводом новый троллейбусный вагон, отличающийся значительными преимуществами в сравнении с идущими сейчас в Москве вагонами. Он имеет красивую окраску. В вагоне – 34 удобных мягких места. Для отапливания зимой поставлены 6 электрических печей. Двери открываются и закрываются автоматически, как в вагонах метрополитена. Внутренняя отделка вагона очень изящна. В случае прекращения на линии тока электрического освещения в вагоне зажигаются два ярких фонаря, получающих ток от аккумуляторов. Для шлоферов поставлено удобное кресло. Ход у нового вагона бесшумный и эластичный. Этому способствуют полубаллоны на колёсах и червячная передача вместо обычной».

Рекуперативно-реостатная система электрического торможения позволяла замедлять ход троллейбуса на всем диапазоне скоростей, что облегчало управление машиной. За счёт рационального бокового размещения электродвигателя удалось опустить пол в салоне, а следовательно, и нижнюю ступеньку у входных дверей. Полная вместимость составила 55 чел. Максимальная скорость – 50 км/час. В то же время его вес оказался больше, чем у «ЛК» и достиг 9500 кг.

1941

Сентябрь. Образован Варгашинский завод противопожарного и специального оборудования.

1941

30 ноября. Образован Уральский автомобильный завод (УралАЗ)

65-летняя история автозавода началась с решением Государственного Комитета обороны от 30 ноября 1941 г. об организации в г. Миассе автомобильного и литейного производств, эвакуированных с Московского автомобильного завода им. Сталина (ЗИС). Морозной зимой 1941 г. днём и ночью, прямо с «колёс», под открытым небом шёл монтаж оборудования. Одновременно возводились производственные корпуса, и уже в марте 1942 г. начал работать первый цех нового завода. В апреле того же года были собраны первые двигатели и коробки передач.

Страна нуждалась в автомобилях, и по решению ГКО от 14 февраля 1943 г. завод преобразовывается в автомобильный. Первый уральский автомобиль «ЗИС-5В» сошёл с конвейера 8 июля 1944 г.

20 июля 1944 г. первая партия автомобилей была отправлена на фронт. 30 сентября 1944 г. с конвейера сошёл тысячный автомобиль. За год со дня выпуска первых машин заводской коллектив отправил на фронт и в народное хозяйство 6800 автомобилей. Уральские грузовики и смонтированные на них знаменитые «Ка-тоши» воевали на всех фронтах Великой Отечественной войны.

В послевоенные годы завод приступил к выпуску автомобилей Урал-ЗИС-353М. Совершенствуется конструкция, создаются новые модели: ЗИС-5М, УралЗИС-355.

В 1958 г. освоен выпуск двухосного грузового автомобиля Урал-ЗИС-355М, который успешно использовался при освоении целины Урала, Сибири и Казахстана.

Для работы в условиях бездорожья и для армии страны потребовались специальные мощные автомобили-внедорожники, и в 1961 г. из ворот завода выходят первые большегрузные трёхосные автомобили высокой проходимости Урал-375.

В 1962 г. «Уральский автомобильный завод имени Сталина» – «УралЗис» переименовывается в «УралАЗ».

В конце 1965 г. был организован безостановочный переход на принципиально новую конструкцию автомобиля Урал-375 без снижения темпов и объёмов производства.

В середине 1960-х гг. Уральский автомобильный завод с грузовиком Урал-375 выходит на международный рынок. В 1969 г. Урал-375Д, демонстрировавшийся на международной Лейпцигской ярмарке, был награждён золотой медалью и дипломом I степени.

В конце 1976 г. изготовлены первые опытные образцы снегоболотоходного транспортера Урал-5920. В 1981 г. выпущена первая промышленная партия этой техники для Министерства нефтяной промышленности.

В 1977 г. на Уральском автозаводе налажено производство новой модели Урал-4320 с дизельным двигателем, послужившим началом дизелизации автомобилей «Урал». Разрабатывается ряд модификаций автомобиля: Урал-4320 грузоподъёмностью 7 т; седельный тягач Урал-43202 для буксирования полуприцепов полным весом 18,5 т; седельный тягач Урал-4320 для буксирования полуприцепов полным весом 15 т.

В 1978 г. в экспериментальном цехе подготовлены опытные образцы тягачей к лесовозному автопоезду Урал-6002.

К началу 1979 г. появились опытные образцы автомобиля Урал-43201 для использования в условиях Крайнего Севера. На нём были применены шины омекоского завода, годные для эксплуатации при температуре –60°C.

В 1980-е гг. разрабатывается и внедряется автомобиль сельскохозяйственного назначения Урал-5557. Шасси грузовика использовалось как база для установки различных кузовов и спецоборудования. В 1983 г. началось его мелкосерийное производство.

В 1989 г. на автозаводе изготовлен первый четырёхосный автомобиль Урал-5323 с унифицированной кабиной «КамАЗ».

В 1992 г. автомобили «Урал» приняли участие в ралли-рейде Париж–Москва–Пекин.

Зимой 1994 г. УралАЗ принял участие в большом автопробеге от Лондона до Нью-Йорка, где «Уралы» без единой поломки проехали караваем автомобиль «Форд» через полосу холода, Сибирь, Якутию, снежные бездорожья Чукотки к Берингову проливу.

В апреле 1994 г. Открытое акционерное общество «УралАЗ» и итальянская фирма «IVECO» вместе с российским концерном «Газпром» создали совместное предприятие Iveco-УралАЗ.

В 1999 г. команда Уральского автозавода первой из российских команд приняла участие в международных соревнованиях «Европа Трак-Триал». Дебют мясских спортсменов оказался успешным.

В декабре 1999 г. стал серийным Урал-53236 с кабиной бескапотной компоновки, произведённый совместно с итальянским концерном Iveco.

В конце 1999 г. на Уральском автозаводе введен в действие новый цех кузовов-фургонов, ежегодно выпускающий до 1000 вахтовых автобусов.

В конце 2000 г. представители автозавода приняли участие в Европе внедорожных автомобилей «Путь России в XXI век – между Европой и Азией», организованном популярным журналом «За рулём». Автомобиль-офис Урал-3255 вместе с участниками пробега прошёл путь от Миасса до заполярного поселка Хайтынский.

В июне 2001 г. в сотрудничестве с ОАО «Уралвагонмаш» начато серийное производство автопоезда на базе Урал-44202-31 для перевозки гусеничной и колёсной техники по всем видам дорог и бездорожья.

С января 2002 г. начал выпуск комбинированной дорожной машины (КДМ) на базе шасси Урал-43206 (4х4).

В феврале 2002 г. началась конвейерная сборка автомобиля Урал-5323 повышенной грузоподъёмности с комфортабельной кабиной совместного производства Iveco-УралАЗ.

В августе 2002 г. седельный тягач Урал-636142-02 получил главный приз в конкурсе «Лучший внедорожный грузовой автомобиль», организованном журналом «Коммерческий транспорт» в рамках седьмой международной выставки «Мотор Шоу – 2002».

В сентябре 2002 г. впервые в истории автомобильного спорта чемпионом Европы стала российская команда. Эта победа принадлежит автомобильному заводу «Урал» – экипажи Александр Жмаев – Сергей Петелин (Урал-5323, категория С5) и Валерий Князев – Иван Болотов (Урал-4320, категория С4) заняли первые места в общем зачете на международных соревнованиях «Европа Трак-Триал».

В мае 2003 г. подготовлен опытный образец самосвала Урал-55571-44. В августе самосвал удостоен третьей премии журнала «Комтрак» в номинации «Лучший внедорожник 2003».

В августе 2004 г. на московской международной выставке «ММС-2004» были представлены новые автомобили дорожной серии: бортовой Урал-6363 (4х2) и самосвал Урал-63645 (6х4). Первая партия таких автомобилей была реализована в 2005 г.

1941

28 декабря. Образован Алапаевский завод «Стройдормаш»

1941

Образован Гравобский завод специализированных автомобилей

Образован Курганский завод дорожных машин «Кургандормаш»

1946

Изготовлен 1-й в СССР серийный автобус вагонной компоновки АТУЛ-Л1 на шасси ЗИС-5

1946



Январь. На Горьковском автозаводе начато массовое производство грузового автомобиля ГАЗ-51. Прототип окончательного варианта нового грузовика был готов к маю 1944 г., а 19 июня 1945 г. первые ГАЗ-51 «пулевого» серии торжественной колонной въехали через Спасские ворота в Кремль, где и были продемонстрированы И.В. Сталину. Первые серийные ГАЗ-51 завод начал изготавливать в декабре 1945 г., а их массовый выпуск развернулся в январе 1946 г.

Автомобиль вошёл в историю как безупречно надёжный, рациональный, экономичный. Он проработал на конвейере 29 лет и, несмотря на свой почтенный возраст, до сих пор встречается на дорогах. ГАЗ-51 для того времени представлял собой весьма передовую и совершенную конструкцию. Его создатели при небольшом увеличении массы (по сравнению с предшественником) сумели повысить грузоподъёмность более чем в полтора раза и межремонтный пробег в два раза. Усиленная рама и узлы ходовой части обладали немалым запасом прочности и могли эксплуатироваться с большими перегрузками. Шестицилиндровый двигатель мощностью 70 л.с. позволял развивать скорость 70 км/ч. За три десятка лет автомобиль неоднократно модернизировали. Конструкция автомобиля оказалась настолько удачной, что его производство было развернуто в Польше, Китае, КНДР. ГАЗ-51 послужил базой для многочисленных моделей и модификаций: автомобилей повышенной проходимости ГАЗ-63, автобусов ГАЗ-651 (позже ПАЗ-651 и ПАЗ-653), самосвала ГАЗ-93, седельного тягача ГАЗ-51П и ряда других машин.

1946



Июнь. Вторым после войны на ГАЗе был освоен автомобиль ГАЗ-М20, знаменитая «Победа». Этому автомобилю суждено было стать не просто эталонным, а вписать яркую страницу в историю не только отечественного, но и мирового автомобилестроения.

ГАЗ-М20 стал знаменит, прежде всего, благодаря оригинальной форме кузова, который создавал очень малое аэродинамическое сопротивление (всего 0,34). Дизайнер машины открыл новую тенденцию в тогдашней автомобильной моде, подхваченной в последующие 2–3 года многими мировыми автопроизводителями. «Победа» стала первым советским автомобилем с несущим кузовом и первым в мире серийным автомобилем с кузовом «бескрыльевой» формы. Машину также отличали независимая подвеска передних колёс, гидравлический привод тормозов, навеска дверей на передних петлях. V-образное лобовое стекло. В комфортабельном салоне с отопителем свободно размещались 5 чел. Стоит отметить, что все «Победы» комплектовали радиоприёмниками. Всего за двенадцать с половиной лет с конвейера сошло более 235 тыс. автомобилей ГАЗ-М20.

В июне 1946 г. 4-цилиндровая «Победа» начала соходить с конвейера. В 1948 г. производством было приостановлено на два месяца для устранения выявленных в процессе эксплуатации первых автомобилей конструктивных недостатков. Автомобили первых серий (до начала 1947 г.) отличались облицовкой радиатора – нижние молдинги облицовки заходили под подфарники (как на опытных образцах).

В 1955 г. «Победа» получила обновлённую облицовку радиатора, в отличие от «двухэтажной», устанавливавшейся в 1947–1954 гг.; панель приборов; исчезла горизонтальная перемычка между клямками переднего буфера. Эта модель известна как ГАЗ-М20В. Абсолютное большинство «Побед» окрашивались в сине-зелёный, тёмно-бежевый или вишнёвый цвета.

В 1948–1953 в производственную программу завода входила также модификация с кузовом кабриолет. Тент изготавливался из сдвоенной прозелиновой непромокаемой хлопчатобумажной ткани. Спереди к тенту прикреплялся деревянный лобовой брус, который фиксировался в передней части проёма крыши двумя упорами и прикреплялся к верхней полке рамы ветрового стекла двумя натяжками. Тент натягивался на пять дуг. Три первые дуги съёмные, они вставлялись в гнезда верхней рейки, а две задние укреплялись на шарнирах. Под боковые части тента подкладывались т.н. «ватники». В задней части тента находилось окно со стеклом. По некоторым сведениям, часть кабриолетов использовалась в качестве такси в южных городах.

Кроме того, с 1949 г. выпускалась модификация М-20А, предназначенная для использования в качестве такси. «Победа»-такси отличалась от базовой модели обивкой сидений, наличием таксометра, комплектацией салона. Тогда же, в 1949 г., для такси было введено внешнее отличие от других легковых автомобилей – шахматная полоса по бортам кузова (заканчивавшаяся примерно над концом проёма заднего колеса), а вместо транспаранта «Свободен» – световой сигнал «зелёный огонёк». Эти атрибуты такси впервые появились именно на «Победо». Московские такси имели двухцветную окраску – капот и крыша – молочно-белые, остальная часть кузова – тёмно-серая. Было изготовлено более 37 тыс. автомобилей модификации «такси».

Небольшими партиями на базе «Победы» выпускался карета скорой помощи, недолго просуществовавшая в эксплуатации. Санитарные варианты оснащались выдвигаемыми носилками, ради установки которых пришлось отказаться от полки в багажнике и поставить вертикально запасное колесо. Скорая помощь на базе «Победы» очень скоро уступила место специализированному ЗИМу, а потом и разнообразным микроавтобусам.

Существовали полноприводный вариант «Победы» ГАЗ-М27 и небольшое количество 6-цилиндровых М-20Г. Также «Победа» послужила базой для большого числа спортивных автомобилей.

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Alfa Romeo 1900C Coupe 1954
black Looksmart LS146B
cream Looksmart LS146A



Alfa Romeo 1900C Sprint Cabriolet 1954 silver Looksmart LS147B



Alfa Romeo 2 Promiscuo Van Polizia 1954 dark red Progetto K PRK00308



Alfa Romeo 2000 Sprint 1962 silver Looksmart LS149B
red Looksmart LS149A



Alfa Romeo 2600 Sprint 1966 white Looksmart LS148B



Alfa Romeo 6C 1750GS 1930 Minichamps 403120433



Alfa Romeo 8C 2900B Lungo 1938 Minichamps 436120420



Alfa Romeo GTV 2003 grey Norev 90050



Alfa Romeo GTV 2003 grey Norev 90050



Alfa Romeo GTV 2004 alfa red Minichamps 400120301



Alfa Romeo Junior Z (1300) 1970 red Spark SO610; white SO611



Aston Martin DBS V8 bordeaux Spark SO573



Audi A6 2004 silver Minichamps 400013000



Audi A6 Avant 2004 red Minichamps 400013010



Audi All Road Quattro 2005 lim ed 499 ps Looksmart LSLTD08



Audi TT Coupe 1999 cream met Minichamps 430017254



Autobianchi A112 Abarth 1974 camel beige Minichamps 400121171



Autobianchi A112 red white Starline Models 50681 blue white 50682; grey white 50683; brown white 50684



BMW M3 Street 1990 black met Minichamps 430020305



Buessing LU 11/16 Pritsche Huppertz Minichamps 439073021



Bugatti Atalante Coupe Spider 1939 brown ivory Solido 4147



Bugatti EB 16.4 Veyron Show Car black/red Auto Art 50901; grey/silver 50902; black/yellow 50904



Cadillac XLR 2004 light platinum Norev 91001



Chevrolet Corvette C6 Coupe 2004 victory red Norev 08000



Chevrolet Corvette coupe 1998 open roof red Vitesse VMC99018



Chevrolet Corvette hardtop 1999 torch red Vitesse VMC00058



Chevrolet Corvette open convertible Vitesse VMC00062



Chevrolet Corvette Street Appearance 2005 red Norev 900004



Chrysler Crossfire Coupe 2004 graphite met Norev 94000



Chrysler Crossfire roadster Blazer 2004 red crystal Norev 94005



Citroen 11CV black blue Universal Hobbies UH4688



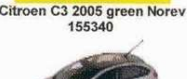
Citroen 15CV 1939 black Solido 4032



Citroen Berlingo Multispace Open Roof blue Balmoral Vitesse Group VMC99024



Citroen C3 2005 green Norev 155340



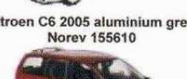
Citroen C4 Berlina grey 2004 Norev 55410



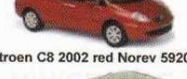
Citroen C6 2005 aluminium grey Norev 155610



Citroen C8 2002 red Norev 59205



Citroen CX Prestige 1982 papyrus green met Minichamps 400114000



Citroen DS Break Hearse RIO 4163



Citroen DS Chapron Le Paris 1968 Norev 58055



Citroen Dyane 6 1969 light blue IXO Models CLC063



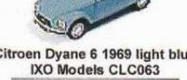
Citroen ID19 break 1958 RIO RIO4099-1



Citroen ID19 Break Salone dell'auto di Parigi 1958 RIO RIO4099



Citroen 11CV Traction Familiale 1957 black Norev 153018



Citroen Visa bordeaux Norev 51504



Cord L29 1929 light blue black Solido 4055



Cord L29 spider 1929 red brown Solido 4080



Delage Coupe De Ville 1939 blue Solido 4051



Delahaye 135M spider 1939 light blue/blue Solido 4048



Deutz FM414 tractor with plough Schuco 02883



Dodge RAM SRT10 2005 red Spark Model S0855 black Spark Model S0856



Duesenberg spider 1931 cream black Solido 4035



Ferrari 166 Abarth Stradale red Jolly JOL00177



Ferrari 212 Export Stradale 1952 amaranto Jolly JOL00304 blue Jolly JOL00305



Ferrari 212 Ghia Stradale 1952 red Jolly JOL00329



Ferrari 225 Export Stradale 1952 blue Jolly JOL00320 amaranto JOL00319; blue scuro JOL00321; red JOL00318



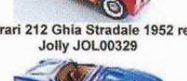
Ferrari 250MM Vignale Stradale 1953 Jolly JOL00182



Ferrari 250GTO Stradale Avorio red Jolly JOL00451



Ferrari 275(330)P Prova 1964 Art Model 162



Fiat 1100 Furgone 1949 FTIA "Caffe" Chicco d'Oro" lim ed 500 ps Brumm S0516



Fiat 124 Spider red Starline 506632 silver Starline 506618



Fiat 126 orange Starline 506748 red 50672; white 506717; blue 50673



Fiat 128 4-doors 1969 black RIO 4135-1 grigio garda RIO RIO4135



Fiat 600 beige IXO Models CLC064



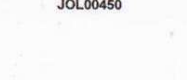
Fiat 850 Familiare Pulmino light blue Progetto K PK480A light green Progetto K PK480



Fiat 850 Sport Spider green Minichamps 400121231



Fiat Panda 4X4 SUV Monster 2004 Norev 773090



FIAT Panda Giallo Vaniglia yellow Norev 73006



Fiat Punto Sand 2005 Norev 771060



Ferrari 360 Challenge Street 2003 IXO Models FER011



Ferrari 512BB 1976 "Street Car of Giorgio Armani" Best Model 9289



Ferrari Breadvan Stradale 1962 red Jolly JOL00387



Ferrari Enzo 2002 red/yellow BBR BG283



Ferrari F355 Berlinetta 1997 red IXO Models FER015



Ferrari F40 Road Red Line RL10040



Ferrari F50 1995 red IXO FER012



Ferrari F575 Maranello Presentation 2004 black Red Line RL124001



Ferrari F575 Super America 2005 dark met blue Red Line RL100036 red Red Line RL100039



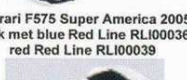
Ford "Power Trilogy" Concept 3 Cars Set - Cobra 2004/Mustang GT 2005/GT 2005 Auto Show Detroit 2004 Minichamps 402058000



Ford Capri I 1969 silver Minichamps 430085509



Ford Deluxe Woody 1940 Minichamps 400082110



Ford Escort I 1968 white Minichamps 400081002



Ford Fiesta 1972 white IXO Models CLC092



Ford Model A Standard 1928 Minichamps 400082100



Ford Mustang GT 2005 (2004 Auto Show Version) red fire Auto Art 52762



Ford Mustang GT 2005 (2004 Auto Show Version) red fire Auto Art 52762

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

 Ford Mustang GT 2005 IXO Junior CIXJ000031	 Lada 1200 Taxi Addis Abeba (Ethiopia) 1976 IXO Junior CIXJ000032	 Mercedes 500SL 2003 blue Norev 51103	 Mitsubishi Pajero GLS DHD 3200 silver met 2000 Vitesse VMC00078	 Opel Blitz 1.75t Koffer "Sanelia" Minichamps 439051041	 Peugeot 203 1954 light blue Solido 4546
 Ford Taunus Transit Bus red/white Schuco 03201	 Lamborghini Cala 1995 yellow Looksmart LS086A red Looksmart LS086B	 Mercedes Actros 1844LS blue + trailer Minichamps 499039103	 Mitsubishi Pajero Evolution Short 1998 white Vitesse VMC99035 light grey met Vitesse VMC99014	 Opel Blitz 1.75t Ladder DL18 Fire Brigade Sinheim Minichamps 439051070	 Peugeot 203 Darl Mat 1953 Norev 70503
 Ford Transit Bus 1971 Orange Minichamps 400082410	 Lamborghini Gallardo SE yellow met Looksmart LS145A	 Mercedes Actros 1844LS blue Minichamps 439032090	 Mitsubishi Pajero Exceed V6 3500GLS GDI green & silver 2000 Vitesse VMC00069	 Opel Blitz 1.75t truck "Sinalco" Minichamps 439051021	 Peugeot 204 1967 green IXO Jun- ior CIXJ000029
 Green Monster Record 1964 Ar- fons Bizarro 00012	 Lamborghini Gallardo Spider or- ange met Looksmart LS131B	 Mercedes CL Coupe 1999 gold Minichamps 430038028	 Mitsubishi Shogun Pinin blue met & silver Vitesse VMC00052 black met & silver VMC00068	 Opel Diplomat 1969 green met Minichamps 430046074	 Peugeot 205 5p Junior 1987 white Norev 71725
 Henschel HS140 Pritschenzug Kuhne & Nagel Minichamps 499171920	 Lamborghini Gallardo Spider soft top orange met Looksmart LS140B; yellow met LS140A	 Mercedes E-Class 2001 green met Minichamps 400031502	 Mitsubishi Spacestar 1998 scan- dinavia blue Vitesse VMC99026	 Opel Insigna 2004 Norev 60010	 Peugeot 205GTI 1.6 1987 light grey Norev 71706
 Hotchkiss Biarritz 1951 red and black Norev 590006	 Lamborghini Murcielago 2003 40th anniversary IXO Models MOC062	 Mercedes L3500 Pritschenwagen "Sinalco" Minichamps 439350026	 Morgan Aeromax 2005 silver Spark S0369	 Opel Kadett C 1974 green Minichamps 430045608	 Peugeot 306 Cabriolet 1998 black Minichamps 430112832
 Hummer H Typ 1 Solido 150291	 Lancia Fulvia Coupe 2004 Norev 83001	 Mercedes S-Klasse grey Auto Art B2221 dark blue Auto Art B2222	 Nissan 350Z Coupe European Ver- sion yellow J-Collection JC070	 Opel Kapitana 1951 brown Minichamps 430043307	 Peugeot 307CC Redesigned 2005 Norev 73767
 Infiniti G35 sedan 5-doors USA LHD ivory pearl J-Collection JC050	 Ligier JS2 1975 yellow Spark Model S0558 white Spark Model S0559	 Mercedes SL65 AMG 2003 black No- rev 51141	 Nissan 350Z Silver long noise (RHD) J-Collection JC065	 Opel Rekord C Coupe green met Minichamps 430046127	 Peugeot 307SW Restyled 2004 No- rev 73720
 Irisbus Arway 2004 Norev 30200	 Man TG XXL "BMW Williams F1" 2005 Eligor 13022	 MG B GT Coupe MK.II 1969 red Auto Art 56601 racing green Auto Art 56602	 Nissan Athleon 2004 red LHD J- Collection JC054	 Packard Cabriolet 1937 red black Solido 4099	 Peugeot 402 1939 black inside beige Norev 474203
 Jaguar SS100 spider racing #50 green Solido 4146	 Man TG XXL "Minardi F1 Team" 2005 Eligor 13010	 Mini Cooper Van 1965 "Royal Mail" IXO Models CLC108	 Nissan Jikoo 2004 Norev 20080	 Packard Sedan 1937 light green black Solido 4047	 Peugeot 402 Eclipse 1934 Norev 74201
 Jaguar XK8 coupe 1999 black met Vitesse VMC00076	 Maserati 450S Street black 1957 Bang 1041	 Mini John Cooper green white Solido 1836	 Nissan Patrol 2005 silver (RHD) J- Collection JC074	 Panhard Dyna 1957 red and black Eligor 00943	 Peugeot 403 1964 Solido 203710
 Jaguar XK8 open convertible 1999 red met Vitesse VMC00046	 Maserati Grand Sport 2004 white IXO Models MOC042	 MINI Limousine 2004 Spark S0700	 Nissan Skyline GTR 2004 silver Norev 08002	 Panhard Dyna Break 1957 Eligor 00954	 Peugeot 403 Berlina 1968 blue wired interior Norev 74326
 Jaguar XK8 open convertible tita- nium Vitesse VMC99015	 Matra Djet 5S 1965 blue Bizarro BZ139 white Bizarro BZ141	 Mini Woody Castagna Spark Model S0701	 Nissan Skyline GTR 2004 silver Norev 08002	 Panoz Esperante 1997 yellow Vitesse VMC00071	 Peugeot 403 break tole 1960 Solido 150283
 Jeep Willys Cannon de 106 Solido 150312	 Mercedes 190E 2.0 arctic white Auto Art 56131	 Mitsubishi Lancer Evo.VI 1999 blue met Vitesse VMC99039	 Nissan Z Fairlady Long Nose sil- ver J-Collection JC065	 Panoz Esperante 1999 blue met Vitesse VMC00073	 Peugeot 403 Cabriolet 1960 grey inside black Norev 474351
 Krupp Titan Koffertzug "Hem- sam & Rasmussen" Minichamps 499069940	 Mercedes 240D Taxi Frankfurt 1972 IXO Junior CIXJ000027	 Mitsubishi Lancer Evo.VI 1999 red "T. Makinen special edition" Vitesse VMC00048	 Nissan Z Nismo Fairlady S-Tune GT - Nismo Stripes silver Ebbro 43675; silver 43676	 Peugeot 1007RC 2004 black Norev 71079	 Peugeot 404 1966 green Universal Hobbies UH1850 ivory Universal Hobbies UH1853

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



ГАЗ-13 «Чайка» парадный (МД-Студия, конверсия)



ЗИЛ-117 парадный (МД-Студия, конверсия)



ГАЗ-24 парадный (МД-Студия, конверсия)



ГАЗ-3102 парадный (МД-Студия, конверсия)



ЗИЛ-41044 парадный (МД-Студия, конверсия)



YA3-469 парадный (МД-Студия, конверсия)



Москвич-412 Лондон-Мехико (МД-Студия, конверсия)



Москвич-412 Лондон-Мехико (МД-Студия, конверсия)



Москвич-412 Лондон-Мехико (МД-Студия, конверсия)



VAZ-2101 Tour de Europe 1971 (МД-Студия, конверсия)



Москвич-412 Tour de Europe 1971 (МД-Студия, конверсия)



Москвич-412 Tour de Europe 1973 (МД-Студия, конверсия)



VAZ-2101 Tour de Europe 1973 (МД-Студия, конверсия)



Москвич-412 Tour de Europe 1974 (МД-Студия, конверсия)



VAZ-2101 Tour de Europe 1974 (МД-Студия, конверсия)



VAZ-2121 Париж—Москва—Пекин (МД-Студия, конверсия)



ЗИЛ-131 пожарный (Элекон)



ЗИЛ-131 «АЭРОФЛОТ» (Элекон)



КамАЗ 4310 КУНГ (Элекон)



ЗИС-5 белая кабина (МиниКлассик)



ЗИС-5 белая кабина (МиниКлассик)



ЗИС-6 белая кабина (МиниКлассик)



КрАЗ пожарный (Фазтон)



ГАЗ-24-02 ВАИ (АГАТ)



ГАЗ-3102 ВАИ (АГАТ)



VAZ-2105 ВАИ (АГАТ)



VAZ-2102 ВАИ (АГАТ)



РАФ-2203 ВАИ (АГАТ)



РАФ-2203 Почта России (АГАТ)



VAZ-2107 такси (АГАТ)



VAZ-2102 такси (АГАТ)



Богдан А-061 (Vector-Models)



Ikarus 255 (Vector-Models)



Ikarus 66(330) (Vector-Models)



Mercedes 305G Shtulb (Vector-Models)



Mercedes 305G (Vector-Models)



Mercedes 305GTD (Vector-Models)



Mercedes 305 Shtulb (Vector-Models)



Mercedes 317(224) (Vector-Models)



Mercedes 317(444) (Vector-Models)

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



ГАЗ-3221 ГИБДД (АГАТ)



ВАЗ-2106 (ДиК)



ГАЗ-322132У 18-местная (конверсия)



ГАЗ-ВМ (АГД)



ПНС-110(255В) (Кіммерія)



АКТ-2,4(260Г) (Кіммерія)



КрАЗ-5630 Спорт (Кіммерія)



АГВТ-150(4320) (Киев, конверсия)



КамАЗ-43114 пожарная (Киев, конверсия)



КамАЗ-4326 пожарная (Киев, конверсия)



Урал-532301 пожарная (Киев, конверсия)



Урал-4320 пожарная (Киев, конверсия)



ГАЗ-3309 пожарная (конверсия)



Уоал Трак-триал (конверсия)



Москвич-420 (Киев)



Москвич-401 (Киев)



Бронеавтомобиль (Уральский Сокол)



Пушка



Пушка



БА-10 бронеавтомобиль (Уральский Сокол)



Бронеавтомобиль на шасси Руссо-Балт (Уральский Сокол)



Бронеавтомобиль на шасси Руссо-Балт (Уральский Сокол)



Тула Т200 (BM-Toys)



Тула Т200 (BM-Toys)



ГАИшник фигурна (BM-Toys)



КамАЗ-4911 (Кіммерія)



АЛГ-17(4333) (Кіммерія)



Mercedes L4500A (Губских)



КамАЗ-6540 (Киев, конверсия)



АГВТ-100(4320) (Киев, конверсия)



Пожарный (Киев, конверсия)



УАЗ-452 (Тантал)



ВИС-2346 (Тантал)



АГ-20(43331) (Кіммерія)

«Победа» получила хорошие отзывы за рубежом. Её экспортировали не только в страны Восточной Европы, но и в некоторые западноевропейские страны. По советской лицензии ГАЗ-М20 под маркой «Варшава» в течение 23 лет (1951-1973) производили в Польше на заводе FSO.

1946



20 июля. Начало серийного производства правительственного лимузина ЗИС-110. Работы по созданию правительственного лимузина высшего класса ЗИС-110 были начаты 19 сентября 1942 г. Верховный заказчик пожелал за образец автомобиля взять лимузин фирмы «Паккард».

Впервые в практике завода и всей отрасли в конструкции автомобиля ЗИС-110 были применены гидравлические толкатели клапанов; гипоидные шестерни главной передачи; привод к распределительному валу пластинчатой цепью; электрогидравлические стеклоподъемники. Кроме того, автомобиль имел переднюю независимую подвеску и гидравлический привод тормозов.

Существовала модификация: бронированный автомобиль ЗИС-115, защита кузова которого была выполнена из специальной стали, толщиной 6,3 мм, а стекла имели толщину 75,5 мм. Полная масса автомобиля составляла 5280 кг. На автомобиле впервые были применены полностью разгруженные полуси заднего моста. Автомобили ЗИС-110 использовались не только для обслуживания высших партийных и правительственных организаций. Они работали в качестве такси, экскурсионных автомобилей, а также в качестве автомобилей скорой медицинской помощи. Начиная с 1955 г. открытые автомобили ЗИС-110Б сменили коней, которыми пользовались командующие, принимая военные парады на Красной площади в Москве.

Основные модификации: ЗИС-110 – базовый автомобиль; ЗИС-110Б – с кузовом типа «фаятон» (1949-1957); ЗИС-110А – медицинская модификация (1952-1957); ЗИС-115 – бронированная модификация (1949); ЗИС-110П – полноприводная модификация с двумя ведущими мостами (1955); ЗИС-112 – спортивный автомобиль.

1946



4 декабря. Московским заводом малолитражных автомобилей начато серийное производство автомобиля Москвич-400/420. Двигатель карбюраторный, мощность 23 л.с. при 3200 об/мин. Расход топлива 9 л/100 км. Емкость топливного бака 31 л. Колёсная формула 4х2. Вес в снаряженном состоянии 855 кг. Число мест в кузове 4.

1951

На Ярославском автозаводе начато производство грузового автомобиля ЯАЗ-210. Двигатель дизельный, мощность 165 л.с. при 2000 об/мин. Расход топлива 65 л/100 км. Емкость топливных баков 450 л. Колёсная формула 6х4. Вес в снаряженном состоянии 11300 кг. Грузоподъемность 10000-12000 кг. Вес буксируемого прицепа 15000 кг. Автомобиль может иметь лебёдку;

балластного тягача ЯАЗ-210Г. Двигатель дизельный, мощность 165 л.с. при 2000 об/мин. Расход топлива 65 л/100 км. Емкость топливных баков 450 л. Колёсная формула 6х4. Вес в снаряженном состоянии 12360 кг. Грузоподъемность 8000 кг. Вес буксируемого прицепа 15000-30000 кг. Количество перевозимого личного состава 27 чел.;

седельного тягача ЯАЗ-210Д. Выпускался на базе автомобиля ЯАЗ-210. Двигатель дизельный, мощность 165 л.с. при 2000 об/мин. Расход топлива 65 л/100 км. Емкость топливных баков 450 л. Колёсная формула 6х4. Вес в снаряженном состоянии 10220 кг. Вес буксируемого полуприцепа 15000-30000 кг;

самосвала ЯАЗ-210Е. Выпускался на базе автомобиля ЯАЗ-210. Двигатель дизельный, мощность 165 л.с. при 2000 об/мин. Расход топлива 65 л/100 км. Емкость топливного бака 225 л. Колёсная формула 6х4. Вес в снаряженном состоянии 12000 кг. Грузоподъемность 10000 кг

1956



14 февраля появился опытный образец автобуса ЯАЗ-695, а машины первой партии этой модели обслуживали гостей Фестиваля молодежи и студентов, который проходил в Москве в 1957 г.

На ЯАЗ-695 впервые в СССР применили кузов с несущим основанием, воспринимающим все основные нагрузки. В отличие от рамной конструкции несущее основание сделано пространственным, в виде ажурной фермы, которая включает пол и ступени входов салона. Элементы боковин и крыши в этом случае испытывали воздействие только от собственной массы. Кузов получился легким, конструкторы смогли придать ему современный внешний вид. Огромные окна и застекленные скамьи крыши шли по всему периметру кузова. При этом успешно была решена задача надежного уплотнения стекол при серийном производстве. В газетах и журналах о новом автобусе восторженно писали, что он весь как будто сделан из стекла.

Потому на ЯАЗ-695 опять же впервые в СССР применили подвеску с так называемыми корректирующими пружинами. Видя все недостатки переднего расположения двигателя, решили поместить силовую установку сзади, но не поперек, как на ЗИС-154 и ЗИС-127, а вдоль, с тем, чтобы применить серийно выпускаемый двигатель и силовую передачу.

Двигатель взяли ЗИС-124, такой же, как на серийном автобусе ЗИС-155. Задний мост и передняя ось были, конечно, специальные, но сделаны на базе Зиловских. У первых образцов диски колёс крепились восемью шпильками каждый.

Рулевой механизм типа ЗИС-124 также заимствовали у автобуса ЗИС-155.

Практически единственным усложнением конструкции нового автобуса был дистанционный привод переключения передач. После ряда проб и неудач остановились на гидроприводе сцепления и механическом приводе акселератора через стальную тросик.

Компонуя силовую установку, конструкторы пошли на нестандартное решение. Радиатор разместили не перед двигателем, а сместили в левый угол моторного отсека и отгородили от двигателя. Туда же перенесли и вентилятор, связав его с коленчатым валом двойной клиноремной передачей. При этом «убили двух зайцев». Во-первых, силовая установка стала короче и заняла меньше места, а во-вторых, освободилось место перед радиатором, куда подвели короб, который затем провели по левому борту вдоль всего салона до кабины. Вентилятор, вращаясь, забирает воздух позади себя и прогоняет его через радиатор. Нагретый воздух через окна в коробе поступает в салон и кабину автобуса. При помощи системы заслонок можно регулировать как общее поступление горячего воздуха в салон, так и перераспределить его между зонами салона и кабины.

Автобус оснастили двумя двустворчатыми дверями для пассажиров и одной распашной для водителя. При серийном выпуске на часть автобусов этой модели устанавливали вместо двух панорамных стекол четыре плоских, а вместо двустворчатых дверей – трёхстворчатые передние и четырёхстворчатые задние. Как и некоторые другие машины тех лет, автобус получил кроме заводской модели ещё и название «Лявиз».

1956



Июль. Основан Мценский завод коммунального машиностроения «Мценский КОММАШ» – один из ведущих российских производителей коммунальной и дорожной техники. Он ведёт свою историю от Мценского механического завода. В 1959 г. завод был переименован в Завод дорожно-уборочных машин. В этом же году Постановлением Совета Министров РСФСР от 12 августа определена специализация завода, а в октябре 1959 г. завод переименован в Мценский завод коммунального машиностроения.

Первые поливомоечные машины Д-289 в количестве пяти штук были выпущены к 1 мая 1959 г. За год их выпуск составил 50 шт. В 1963 г. завод освоил выпуск шнекороторных машин и изготовил в течение года 10 шт. С 1963 г. начался выпуск поливомоечных машин ПМ-20.

Все эти годы предприятие росло и успешно развивалось. Сейчас на заводе имеется полный набор подразделений основного производства и развитая инфраструктура вспомогательного производства.

1956



В конце года на Горьковском автозаводе началось серийное производство легкового автомобиля ГАЗ-21 «Волга», являющегося особым, классическим типом для нас автомобилем. Для множества людей «двадцатка первая» стала символом целой эпохи. Передача для своего времени, она и сейчас имеет немало поклонников. В последние годы наблюдается даже определённое повышение интереса к этой модели. Модные «хот-роды» на базе «двадцатки первой», да и конвейерные машины, попадающиеся на глаза на улицах, линий и долговечных автомобилей. К слову, она прекрасно вела себя в роли «такси». Чрезвычайно удачным оказался и необычный для своего времени дизайн ГАЗ-21. Конструкторы Н.И. Борисов, В.С. Соловьёв, А.М. Невзоров, Г.В. Эварт, П.К. Лапшин, М.С. Мокеев и другие нашли удачный компромисс между европейской и американской школой конструирования.

Новый двигатель с клиновидной камерой сгорания развивал мощность до 70 л.с. Максимальная скорость автомобиля составляла 130 км/час. У новой машины по сравнению с «Победой» была значительно улучшена динамика. Время разгона до 100 км/ч сократилось на 11 с и составляло 34 с. ГАЗ-21 несколько раз модернизировали как внешне, так и конструктивно, по ходу дела добавляя в производственную программу новые модификации. С 1962 г. начали выпускать ГАЗ-22 с кузовом универсал, а также автомобиль «скорой помощи». Выпускались «Волги» и в варианте «люкс» для экспорта.

1956

На Московском заводе малолитражных автомобилей началось производство 1-го советского автомобиля с кузовом универсал Москвич-423. Двигатель карбюраторный, мощность 36 л.с. при 4200 об/мин. Расход топлива 9 л/100 км. Емкость топливного бака 35 л. Колёсная формула 4х2. Вес в снаряженном состоянии 1030 кг. Число мест в кузове 2-4. Грузоподъемность 250 кг.

1956

На Москвич-Г2-405 гоночком-испытателем МЗМА Юрием Михайловичем Чвириным были установлены три всесоюзных рекорда скорости.

1956

На Ярославском автозаводе начато серийное производство автомобиля ЯАЗ-214. Двигатель дизельный, мощность 200 л.с. при 2000 об/мин. Расход топлива 85 л/100 км. Емкость топливных баков 450 л. Колёсная формула 6х6. Вес в снаряженном состоянии 12300 кг. Грузоподъемность 7000 кг. Вес буксируемого прицепа до 50000 кг. Количество перевозимого личного состава на платформе 36

1961



На Уральском автозаводе начато серийное производство автомобиля Урал-375. На УралЗисе понимали, что необходимо поднять завод на новый, современный уровень, и в этом не смогли помочь даже новые разрабатываемые модификации УралЗис-355М. По инициативе директора автозавода А.К.Рухадзе и главного конструктора С.А.Курова было решено реорганизовать завод на выпуск полноприводных трёхосных автомобилей высокой проходимости.

За основу был взят опытный образец автомобиля НАМИ-020, разработанный специалистами московского Научного автомобильного института. НАМИ-020 уверенно работал на снежной целине глубиной до одного метра, сухом сыпучем песке, лугуине, размокшей пашне, на грязных проселочных дорогах, преодолевал подъёмы до 32° и широкие реки глубиной до 1,2 м и также надёжно работал вне дорог с прицепом полным весом 5 т.

Однако замечаний по результатам испытаний НАМИ-020 набиралось немало. Военные заказчики потребовали унификации редукторов всех трёх мостов. В связи с этим изменились положение двигателя и конструкция его систем, полностью был переработан привод управляемых колёс, потребовалось изменение облицовки радиатора, брызговики, крылья. Были выставлены новые требования на кабину, замечания по подвеске привели к разработке новых кронштейнов; был переработан рулевой механизм для увеличения надёжности. Были разработаны дисковые колёса, новая лебёдка, изменена передняя подвеска и т.д. После переработки автомобиль получил наименование Урал-375.

Первые опытные образцы с маркой Урал-375 вышли на праздничную демонстрацию 1 мая 1958 г. А спустя несколько месяцев автомобили отправлялись на государственные испытания. В короткие сроки были разработаны три модификации – тягач, бортовой автомобиль и автомобиль-фурагон.

Автомобиль оснащали бензиновым V-образным двигателем мощностью 180 л.с., был оборудован системой регулирования давления воздуха в шинах, изменяющей давление от 3,2 до 0,5 кг/см². Был установлен пневмогидравлический привод тормозов, цельнометаллическая платформа, кабина со съёмным брезентовым верхом.

После того как автомобиль получил цельнометаллическую кабину ему был присвоен индекс «375Д».

С 1965 г. Уральский автомобильный завод вышел на международный рынок с грузовиками 375-й серии. Первые партии отправлялись в Монголию и ГДР. В сентябре 1969 г. автомобилю Урал-375Д была присуждена золотая медаль и Диплом Международной Лейпцигской Ярмарки.

1966



6 апреля 1966 г. на заводе «Ижмаш» было организовано автомобильное производство. На первых порах здесь предстояло выпускать Москвич-408, созданный на Московском заводе им. Ленинского комсомола.

12 декабря 1966 г. с конвейера под гром аплодисментов сошёл первый автомобиль Москвич-408 с эмблемой «Иж» на радиаторе. До конца 1966 г. с конвейера «малого» автозавода сошло 300 ижевских автомашин.

В декабре 1967 г. начался выпуск более совершенной модели, и до конца года было выпущено 204 машины Москвич-412. Ижевский автозавод набирал темп. Вскоре коллектив представил на государственные испытания две новые модели автомобилей, полностью разработанные своими конструкторскими службами. Это были известные сейчас Иж-2125-комби и Иж-2715-фурагон.

В 1984 г. прошла госиспытания и получила рекомендацию на поставку на производство новая базовая модель ИЖ-2126.

Основной моделью является 5-дверный хэтчбек Иж-2126, получивший новое название «Ола». Так же выпускаются несколько модификаций этой модели. В ряд грузовых автомобилей входит: ИЖ-27171 (пикап и его модификации), ИЖ-2717 (фурагон и его модификации).

С 2002 г. на заводе освоено производство ВА3-2106, а с 2003 г. – ВА3-2104.

1966



20 июля 1966 г. Принято Постановление ЦК КПСС и Совета Министров № 558 о строительстве в г. Тольятти автомобильного завода. Строительство завода началось в 1967 г. Первая очередь, рассчитанная на выпуск 220 тыс. автомашин в год, вступила в строй в 1971 г.

За основу при выпуске малолитражного автомобиля с пятиместным кузовом ВА3-2101 был взят ГИАТ-124. Мощность четырёхцилиндрового двигателя составляла 60 л.с., максимальная скорость – 140 км/ч. «Жигули» задумывались как народный автомобиль, который при сравнительно невысокой цене мог бы насытить «ненасытный» советский рынок. Но конструкторы и заводские инженеры и механики в дальнейшем столкнулись с массой проблем, которые помешали эффективно решать поставленные задачи. Сразу же пришлось отказаться от мысли о доступности автомобиля для рядового человека. С каждой новой моделью цена на «Жигули» значительно росла. Однако задача насыщения рынка в какой-то степени решалась, поскольку автомобили ВА3а отнюдь не залеживались (в конце 1970-х гг. появились «Жигули» с кузовом «универсал»). Кроме того, в 1977 г. появилась новая полноприводная модель ВА3-2121 «Нива».

Тем не менее, процесс усовершенствования «Жигулей», а затем в 1980-е гг. экспортного варианта «Лада» никогда не приостанавливался. За советский период существования был освоен выпуск девяти моделей, среди которых самыми популярными стали, кроме первой, шестая и седьмая модели («шестерка» выпускается до сих пор, правда уже не на ВА3е).

После распада Советского Союза АвтоВАЗ, как и все остальные отечественные промышленные гиганты, вступил в острую полосу перестройки своей деятельности. Кризис оказался затяжным, но к середине 1990-х г. АвтоВАЗ сумел переломить ситуацию и постепенно стал наращивать производство. В 1995 г. с заводского конвейера сошла новая модель 2110, а с 1996 г. автомобили «десятого» семейства начали оснащаться новейшими 16-клапанными двигателями.

9 августа 1996 г. начал серийный выпуск универсала ВА3-2111. В январе 2000 г. по результатам референдума, проведенного журналом «За рулём», автомобиль ВА3-2101 присвоен титул «Российский автомобиль XX столетия».

В январе 2001 г. с конвейера опытно-промышленного производства сошёл первый товарный автомобиль ВА3-2123 «Нива» цвета «нептун».

28 декабря 2001 г. с главного конвейера АО «АвтоВАЗ» сошёл последний из заключительных 196 автомобилей ВА3-2106, запущенных в сборку в конце года; всего с февраля 1976 г. было собрано и направлено потребителям 4 млн. 175 тыс. шт. автомобилей данной модели. Производство этой модели передано на АО «Ижмаш-Авто».

5 апреля 2002 г. на отдельном участке опытно-промышленного производства НТЦ АВТОВАЗа был собран первый пилотный

образец «Шевроле-Нивы».

В мае 2003 г. по опросам журнала «Off-Road» на тему «Лучший внедорожник 2003 г.», проведенного среди европейских читателей, автомобиль ВАЗ-21214 «Нива» занял второе место по количеству голосов. 25 июля того же года со второй линии главного конвейера сошел последний автомобиль ВАЗ-2104, производство которого передано на Ижевский автозавод.

1 октября 2003 г. в связи с пониженным рыночным спросом и необходимостью высвобождения сборочных мощностей полностью прекращен выпуск автомобиля ВАЗ-21063.

В 2005 г. началось производство нового семейства автомобилей «Калина» ВАЗ-1119.

1966



На Московском автозаводе им. Лихачева начато производство автомобиля ЗИЛ-131, представляющего собой дальнейшее развитие конструкции армейского грузового автомобиля в классе грузоподъемности до 5 т. На машине установлены восьмичилиндровый карбюраторный двигатель мощностью 150 л.с. Все колёса автомобиля ведущие одноступенчатого переменного давления. Необходимый уровень давления в шинах поддерживается с помощью централизованной системы регулирования давления воздуха. Грузовик оснащён «проходными» задними мостами. Привод к передним колёсам — отключаемый. Машина имеет экранированное электрооборудование. По сравнению с ЗИЛ-157 изменён дизайн кабины водителя. По значительной части узлов и агрегатов автомобиль ЗИЛ-131 унифицирован с коммерческим грузовиком ЗИЛ-130.

ЗИЛ-131 выпускался серийно в 1967-1994 гг. и являлся самым массовым типом армейского грузовика в Вооружённых Силах СССР в 1970-1980-е гг. Производились следующие основные варианты машины: бортовые (с лебедкой и без неё); автомобиль с неэкранированным электрооборудованием ЗИЛ-131А; седельный тягач ЗИЛ-131В; шасси для монтажа различного специального оборудования. В середине восьмидесятых годов машина была модернизирована и стала называться ЗИЛ-131Н.

1976



16 февраля. С конвейера Камского автозавода сошли первые КамАЗы. По традиции тех лет грузовики из первой партии были украшены лозунгом «Наш подарок XXV съезду КПСС».

Интересна история создания этого автомобиля. Разработав семейство автомобилей ЗИЛ-133, запуск которого в производство по разным причинам откладывался, КЭО ЗИЛ в 1967 г. приступило к работе над новым перспективным семейством автомобилей ЗИЛ-170 (6x4) и ЗИЛ-175 (4x2), аналогичных по классу ЗИЛ-133. В результате, к концу 1969 г. удалось сформировать первое семейство будущего КамАЗа, включившее два «седельника» для работы с полуприцепами грузоподъемности 16 и 20 т, бортовой грузовик и самосвал. Тогда же, в 1969 г., опытный образец ЗИЛ-170 был выставлен на обозрение на ВДНХ.

Бескапотная компоновка с комфортабельной кабиной, мощный дизельный двигатель (кстати, разработанный специалистом ИАЗа, выпускавшийся под названием КамАЗ-740, этот двигатель вернулся впоследствии с КамАЗа обратно на ЗИЛ на грузовик ЗИЛ-133ГЯ), легкое рулевое управление, многоконтурная тормозная система, возможность работы в составе автопоезда — качества нового грузовика, делающего революционный шаг в производстве советских грузовых автомобилей.

В 2000 г. модель КамАЗ-5320 уступила место на конвейере более совершенной модели КамАЗ-53205, оснащённой короткой 3-местной кабиной с крышей увеличенной высоты, V-образным 8-цилиндровым дизелем КамАЗ-740.11-240 мощностью 240 л.с., отвечающим нормам Еуро 1, механической десятиступенчатой КПП. Грузоподъемность новой модели 8,9 т.

1976

21 февраля. С конвейера Волжского автомобильного завода сошёл первый ВАЗ-2106 Жигули (Lada 1600/Lada 1500/Lada 1300SL) — 4-дверный пятиместный легковой автомобиль с кузовом типа «седан» и задними ведущими колёсами. Когда на заводе в Тольятти освоили производство модели ВАЗ-2106, которая была переработана для отечественных условий эксплуатации из Fiat 124 Speciale образца 1972 г., никто не мог и предположить, что именно она станет самой популярной и массовой продукцией Волжского автозавода.

«Шестёрка» отличается от ВАЗ-2103 более мощным 80-сильным двигателем ВАЗ-2106 рабочим объёмом 1,6 л, иной схемой электрооборудования и изменённым оформлением кузова и салона. Так, передние двоярные фары получили пластмассовые «очки», изменена облицовка радиатора, стоят другие бамперы с пластмассовыми «клыками» и «уголками», задние фонари объединены с подсветкой номерного знака, пластмассовыми «прокладками» между решёткой радиатора и фарами. В конце 1970-х гг.

ВАЗ-2106 сразу приобрёл славу «шикарного» и скоростного автомобиля, но дорогого и менее «практичного», чем прочие «Жигули». Причиной для того времени динамика (максимальные 150 км/ч и 16 с до 100 км/ч), рельефные сиденья с подголовниками, панель приборов с тахометром и прекрасная звукоизоляция — было что ценить.

В 1979 г. завод наладил выпуск менее мощных модификаций ВАЗ-21061 с 1,5-литровым 71-сильным двигателем ВАЗ-2103 и ВАЗ-21063 с 1,3-литровым 64-сильным двигателем ВАЗ-21011.

В 1982 г. проведена первая модернизация автомобиля. На ВАЗ-2106 начали монтировать модернизированные 75-сильные (по новому ГОСТу) двигатели ВАЗ-2106. На заднем крыле по линии молдинга перестали устанавливать светотражатели.

С 1985 г. поначалу на экспортные модификации, затем иногда и на «внутренние» начали устанавливать 5-ступенчатую коробку передач типа ВАЗ-2112, а позже — типа ВАЗ-21074, что значительно снижало расход топлива на трассе и шум от двигателя.

В 1990 г. на ВАЗе освоили своего рода комплектацию «Люкс» — ВАЗ-21063 со стандартным двигателем ВАЗ-2106 с бесконтактной системой зажигания, карбюратором типа «Солекс», галогеновыми фарами, улучшенной обивкой салона и иными подголовниками сидений. Эта модификация выпускалась с двигателем 1500, «пятерочными» бамперами, электробогревом заднего стекла, более мощным генератором, пятиступенчатой КПП. Экспортные модификации ВАЗ-21064 внешне отличались от ВАЗ-21065 бамперами со вращающимися поворотниками и несколько иной электрической схемой.

В 2002 г. производство автомобиля было передано на Ижевский автомобильный завод.

1991



Образовано Акционерное общество «ВазинтерСервис» как партнёр АВТОВАЗа по производству специальных автомобилей и автомобильных компонентов. За это время для АвтоВАЗа было освоено производство более 200 наименований деталей и узлов к автомобилям, таких как элементы подвески и тормозов, рулевого управления и привода колёс, систем отопления и вентиляции, арматурные детали кузова. Такт поставки автодеталей на главный конвейер ВАЗа соответствует 4 часам.

Предприятие успешно освоило изготовление мини-грузовиков — пикапов и фургончиков ВИС полурамной конструкции на базе узлов и агрегатов автомобилей ВАЗ, что вполне соответствует духу времени: малому бизнесу такой автомобиль необходим, и не только в России. В Сирии, Египте, на Кипре, в Македонии и других странах его хорошо знают. За последние годы реализовано около 10000 таких автомобилей различной комплектации.

1996



9 августа. На Волжском автозаводе начат серийный выпуск рождональниками нового поколения переднеприводных автомобилей — седана ВАЗ-2110. В отличие от предыдущих моделей в автомобиле ВАЗ-2110 заложены новые оригинальные разработки: применение оцинкованного металла для деталей кузова, наиболее подверженных коррозии, крепление капота на газовых упорах, регулируемая рулевая колонка, бортовая система контроля, иммобилайзер, система улавливания паров бензина, вентилируемые тормозные диски и ряд других новшеств. Предусмотрена возможность установки кондиционера, которым серийно комплектуется часть машин.

«Десятку» вначале комплектовали только короткоходными карбюраторными 1,5-литровыми 69-сильными двигателями ВАЗ-21083, что в совокупности с высокой степенью унификации по ряду узлов и агрегатов с уже выпускаемыми автомобилями не только упрощало владельцам первых «десяток» их эксплуатацию и обслуживание. Эксплуатационные характеристики: максимальная скорость 162 км/ч и средний расход топлива 7,5 л/100 км значительно улучшены по сравнению с моделью ВАЗ-21099, в основном за счёт уменьшения коэффициента аэродинамического сопротивления.

В настоящее время карбюраторный двигатель уступил место новому поколению двигателей с распределённым впрыском топлива и электронным управлением. Модель с 8-клапанным 79-сильным двигателем рабочим объёмом 1,5 л с распределённым впрыском топлива имеет индекс ВАЗ-21106Сi. Такой двигатель обеспечивает достаточные показатели по мощности (56 кВт) и крутящему моменту (118 Нм), при умеренном расходе топлива. Максимальная скорость автомобиля достигает 170 км/ч, а разгон до «сотни» занимает 14 с. Для более активных водителей была разработана 16-клапанная версия с бензиновым двигателем рабочим объёмом 1,5 л, мощностью 94 л.с., с двухвальной головкой цилиндров, обеспечивающий повышенные показатели по мощности (69 кВт) и крутящему моменту (130 Нм), позволяющими иметь автомобилю улучшенные динамические качества. Автомобиль имеет индекс ВАЗ-21103, максимальная скорость составляет 185 км/ч, а разгон до «сотни» занимает 12,5 с. На дорогах встречаются также 2-литровые 150-сильные версии ВАЗ-21106Сi — достаточно экономичные, экспрессивные и дорогие. Ещё бы, ведь двигатель Opel X20XEV с двухвальной 16-клапанной головкой цилиндров и системой точечного впрыска позволяет разогнаться до 205 км/ч. С ним сто километровый барьер преодолевается всего за 9,5 с. Существует ещё и 240-сильный(!) ВАЗ-21107 «Ралли» 2.0 V16 со специальным трубчатым каркасом безопасности, встроеным в ку-

Адрес музея:

101000, Москва, Новая площадь, д.3/4, подъезд № 1

Телефоны:

(095) 923-42-87 (экскурсионное бюро), 923-07-56, 925-06-14

Факс:

(095) 925-12-90

Сайт:

www.polymus.ru

зов. Его максимальная скорость — 220 км/ч, а время разгона до 100 км/ч занимает 7 с! Надо сказать, что некоторые отечественные тонировочные фирмы создают вполне удачные скоростные или, напротив, комфортные версии «десятки», динамика и управляемость которых при езде значительно улучшены. Существуют и полноприводные версии «десятки» спортивной или вездеходной направленности, но они или экспериментальные, или мелкосерийные.

Современный дизайн интерьера, хорошая аэродинамика, вместительный багажный отсек (480 л) с широкими возможностями трансформации (люк в заднем сиденье и крышка багажника, доходящая до бампера, позволяют перевозить длинномерные грузы), высокая степень ремонтопригодности — всё это в пользу ВАЗ-2110.

В модельном ряду АО «АвтоВАЗ» с 2002 г. представлены модификации ВАЗ-21102 и ВАЗ-21103. Предусмотрены следующие варианты исполнения — «стандарт» (ВАЗ-21102-00), «норма» (ВАЗ-21102-01 и ВАЗ-21103-01) и «люкс» (ВАЗ-21102-02 и ВАЗ-21103-02).

Кроме основных массовых моделей выпускаются мелкосерийные: «заряженный» седан ВАЗ-21106, седан-стрейч 21108 «Премьер», лимузин 21109 «Консул». Разнообразные модификации предлагают и дочерние фирмы ВАЗа. Так фирма «Бронто» выпускает бронированные модификации седана и стрейча. В единичных экземплярах выпускается купе 21106К и полноприводные 4x4 универсалы ВАЗ-2111х «Лада Тарзан 2».

1996



На «АМО-ЗИЛ» начато серийное производство грузового автомобиля ЗИЛ-5301 «Бычок».

2001



Март. Многофункциональный полноприводный автомобиль ГАЗ-2330 «Тигр», который является совместной разработкой ОАО «ГАЗ» и его дочерней фирмы «Промышленно-компьютерные технологии», впервые был представлен в марте 2001 г. на выставке «ИДЕХ» в г. Абу-Даби (ОАЭ). Новая разработка отвечает всем эксплуатационным требованиям по надёжности, безопасности, экологии.

Современная конструкция, высокая проходимость и надёжность автомобиля ГАЗ-2330 «Тигр» позволяют использовать его в любых, даже самых непростых условиях. На автомобиле установлен турбодизель с охлаждением наддувочного воздуха Cummins B-180 (СПА) с механической коробкой передач. Компоновка автомобиля предусматривает установку более мощных двигателей объёмом 6,0 л как российского, так и зарубежного производства.

ГАЗ-2330 «Тигр», оснащённый независимой торсионной подвеской всех колёс, способен передвигаться как по дорогам общего пользования, так и по полному бездорожью. Высокой проходимости автомобиля способствуют полный привод колёс, увеличенный дорожный просвет и автоматическое регулирование давления в шинах. Автомобиль оборудован гидроусилителем рулевого управления. Грузоподъёмность «Тигра» — 1,5 т.


2001



Сериальное производство освоено с 2003 г.

Впервые на Московском автосалоне был представлен 1-й российский 15-метровой низкопольный трёхосный автобус (мегабус) Волжанин-15м Производства автобусов «Волжанин». С 2002 г.

после начала серийного производства автобусов по 4 и 11 наименьшим Волжанин-6270.


ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ
РАБОТАЕТ ЕЖЕДНЕВНО

С 10 до 18 ЧАСОВ,
(ДОСТУП ПОСЕТИТЕЛЕЙ ДО 17.30)

КРОМЕ
ПОНЕДЕЛЬНИКА
(ВЫХОДНОЙ ДЕНЬ)
И ПОСЛЕДНЕГО ЧЕТВЕРГА
МЕСЯЦА (САНИТАРНЫЙ ДЕНЬ)

КАССА ПО ПРОДАЖЕ БИЛЕТОВ
РАБОТАЕТ
С 10 ДО 17 ЧАСОВ

Научная библиотека Политехнического музея
разыскивает следующие номера журналов:

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ: 2003 г. — № 9

ИГРУШКИ ДЛЯ БОЛЬШИХ:

2001 г. — № 4;

2002 г. — № 7(16);

2003 г. — №№ 19, 20, 21, 22, 23 и 24;

2004 и 2005 гг. — все номера.

М-Хобби:

1994—1999 гг. — все номера;

2002 г. — № 2;

2003 г. — все номера.

Москва, Крокус Экспо
24-27 марта 2006

- Салон старинных автомобилей
- Кастом-Шоу
- Суперкар-Шоу
- Технологии ремонта и реставрации
- Ретро-базар
- Музеи и клубы
- Антиквариат и искусство
- Life-Style

www.oldtimer.ru

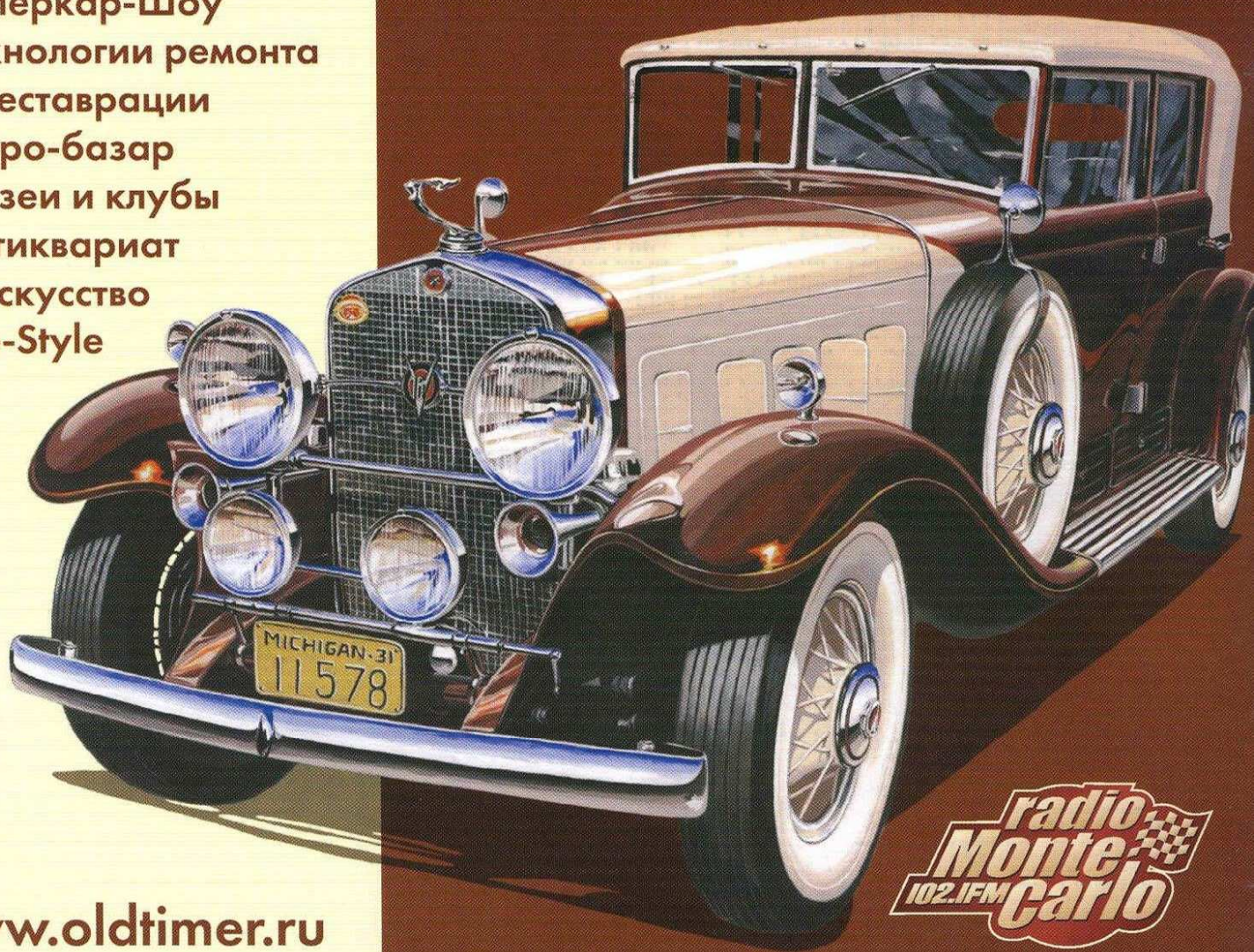
По вопросам участия
следует обращаться в Фонд
«ВЕЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ»:
тел.: (495) 105-69-84
факс: (495) 612-31-59
моб.: (495) 104-47-77
e-mail: gallery@oldtimer.ru

Заказ и доставка билетов:

www.kontramarka.ru 933 3200

DII

Олдтаймер-Галерея Нави Сорокина



radio
Monte Carlo
102.1FM

ОФИЦИАЛЬНЫЙ
ПАРТНЕР



РУССКИЕ КРАСКИ

окрасочные технологии
для настоящих мастеров

