

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

Автомобильный 2/2009 моделизм

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



НЕ ЗРЯ ТЕБЯ НАЗВАЛИ "МОСКВИЧОМ"
ШНЕКОРОТОРНЫЙ СНЕГООЧИСТИТЕЛЬ ДЭ-210
АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ Я-НАТИ
ВЫСТАВКИ ИГРУШЕК 2009
ПЛАНЫ ВЫПУСКА МОДЕЛЕЙ 2009
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ
ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



www
AUTOMODEL
RU

VM.M Co. Ltd.

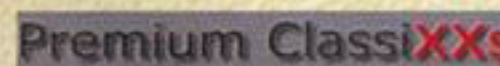
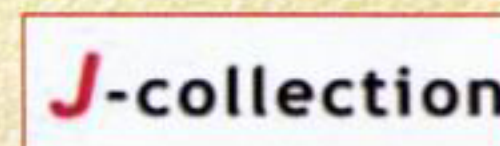
дистрибьютор № 1 в РОССИИ



NOREV



а/я 64, г.Санкт-Петербург
195274, РОССИЯ
тел. / факс: (812) 324-18-76
e-mail: vlad@vmmodels.ru
www.vmmodels.ru



ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ

Москва

Магазин № 1

Протопоповский пер. 9
тел.: (495)-680-15-61
(926)-237-33-35

Большой выбор моделей
во всех масштабах,
а также

эксклюзивные копии
ручной работы
из России и Украины

Model Cars Heritage



Интернет-Магазин

www.modelcarsheritage.spb.ru

Москва

Магазин № 1

Протопоповский пер. 9
тел.: (495)-680-15-61
(926)-237-33-35

Большой выбор моделей
во всех масштабах,
а также

эксклюзивные копии
ручной работы
из России и Украины

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 2/2009 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор
Александр Шкаев
e-mail: 246S1385@infoline.su

a_shkaev@mail.ru
shkaev@scale43.com

тел.: 8-916-041-36-87

Зам. гл. редактора

Надежда Макогонова

e-mail: makogonova@mtu-net.ru

Редакционный совет:

Александр Говоруха (Николаев)

e-mail: govor1972@ukr.net

Олег Курихин (Москва)

Евгений Прочко (Москва)



Коллективный консультант:

Лидия Кожина

e-mail: kojina@pm.isf.ru

Валентина Аверина

e-mail: averina@polymus.ru

Набор и верстка

Любовь Полетаева

Фото

Юрий Мильман, Ольга Шкаева

Издатель

ООО «Благовест-В»

Адрес для переписки:

129347, Москва,

ул. Проходчиков, 4, оф. 131

Шкаеву Александру Вадимовичу

Тел. для справок: 8-916-041-36-87

<http://www.RussianScaleModels.com>

Журнал зарегистрирован в Государственном
Комитете РФ по печати

Свидетельство ПИ № 77-1671 от 15.02.2000 г.

Редакция не несет ответственности за содержание
авторских статей и 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, 2(62)

Editorial office:

Moscow, 107120, Russia

Prokhodchikov Str., 4, of. 131

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

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

© Model Cars. Russia, 2009

СОДЕРЖАНИЕ

Моя коллекция, 2

А. Семиков

Конкурс «Масштабная модель года», 6
Автомобили 1993 года – Nissan Sunny/Micra
II, Fiat Cinquecento и Renault Safrane, 7

А. Бармасов

Новинки с выставок, 9

План выпуска моделей, 14

Мне нравится надёжный твой характер. Не
зря тебя назвали «Москвичом», 17

Ю. Дубков

Зарубежные новинки, 19

Отечественные новинки, 22

Альтернативные Я-НАТИ, 23

М. Соколов

Шнекороторный снегоочиститель ДЭ-210, 27

А. Колеватов

Днепр 222. Юбиляр с берегов Днепра, 31

А. Говоруха

Каталог моделей фирмы «Matchbox» серия
«Model of YesterYear», 33

Справочная информация. Fiat в фотографиях
и моделях 35

«Зимнее» хобби, 38

О. Евлашкин

Справочная информация. Каталог моделей в
масштабе 1:72, 39

Дорогие друзья и коллеги!

*Начинается подписка на второе полу-
годие 2009 года. Подписка осуществляется
только через редакцию.*

*В связи с уменьшением тиража редак-
ция может гарантировать получение
журнала только его подписчикам.*

*Стоимость подписки составляет 480
руб.*

*Годовая подписка не принимается – пер-
вый номер уже распродан.*

*Надеемся, что больше в этом году рез-
ких изменений с оплатой типографии и
почтовых услуг больше не произойдёт.*

*В случае получения бракованного номе-
ра, просим как можно скорее обратиться
в редакцию для его замены.*

*Не забывайте указывать в переводе за
что высланы деньги – мы не можем по пе-
реводу этого угадать.*

*Надеемся, что Вы останетесь с
нами.*

ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» осуществляется *только через редакцию журнала* перечислением почтового перевода в **480 руб.** (за полугодие) для России и указанием в поле «Для письма»: «Подписка на 2 полугодие» и своего почтового адреса. Отправка журнала – заказной бандеролью.

ПРЕДЫДУЩИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛОВ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ТОЛЬКО ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМУ СОГЛАСОВАНИЮ С РЕДАКЦИЕЙ

Реквизиты для почтового перевода: 129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу

Для справки: стоимость одного номера за 2000 – 1-ю пол. 2003 гг. – **130 руб.** (с пересылкой по России). После согласования заказа при переводе денег необходимо сообщить в поле «Для письма» нужные номера, их количество и свой почтовый адрес, или послать эту информацию на электронный адрес.

Subscription for EU: Addressee in Germany – Kiriletz Stanislaw, tel.: (0) 9372-73153, e-mail: kiriletz@web.de, Price: euro 10 single copy including mail; euro 30 for 3 issues (1/2 year) or 60 for 6 issues (1 year) including mail (Russian language only)

В розницу старые и новые номера журнала можно приобрести:

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

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

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

Масштабные модели – еженедельно по четвергам с 16.00 до 18.00. Ченский Александр Иванович (тел. в указанное время – (812) 714-33-41).

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

Воронеж:

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

торговый центр «Электроника», отдел «Автомодель» – ул. Кольцовская, д. 46

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

Казань:

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

Саратов:

Интернет-магазины www.ritmopexx.ru; www.1001automodel.ru; www.models-online.ru

УКРАИНА:

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

МОЯ КОЛЛЕКЦИЯ

Алексей СЕМИКОВ,
Фото автора
г. Калуга, e-mail: semals@mail.ru



Audi TT (Hongwell/Cararama)

Прототип этой модели мне тоже очень нравится. Плотный сбитый объём, динамичный профиль, сглаженный дугами линии остекления, крыши и колёсных арок. Появившись, эта модель составила достойную конкуренцию своим основным конкурентам на рынке — Мерседесу СЛК и БМВ Зет 3.



Модель тоже понравилась. Она хорошо изготовлена, имеет достаточную для меня детализацию. Но при внимательном изучении модели вдруг почувствовал — что-то не то. Промеры подтвердили мои опасения — ширина модели ощутимо отличается от её масштаба, в результате — поменялись её пропорции. Модель получилась значительно шире, чем должна была бы быть. Особенно это заметно при взгляде в ракурсе три четверти спереди сверху.



BMW 3-series (E90) sedan (Hongwell/Cararama)

Эту модель взял сразу, как увидел, хотя пришёл в магазин, в общем-то, совершенно за дру-

гой. Мне очень нравятся автомобили БМВ 3-й серии. Их динамичный профиль, ставший характерным для последних трёх поколений этой модели, вызывает у меня восхищение. Я всегда подолгу провожаю взглядом, проезжающие мимо «трёшки» БМВ...



Модель сделана, на мой взгляд, на весьма приличном уровне, аккуратно и без брака. Хорошая детализация. Замечания у меня, в основном, по её отделке. Во-первых — краска металлик. Она мне всегда нравится больше обычной, потому что начинает просматриваться более рельефно форма машины. Кроме того, по моим наблюдениям, краска металлик более плотно облегает металл (либо её экономят и наносят более тонким слоем), и за счёт этого резче передаются детали отливки модели. Но есть у металлика и один недостаток. Его зерно смотрится слишком крупно для машины уменьшенной в 43 раза. Не всегда это бросается в глаза, но на этом BMW — как раз такой случай. Кроме того, на мой взгляд, китайцы переборщили с ободками вокруг окон дверей, нанесенными матовой краской. Мало того — ободки нанесены ещё и на стёкла. В итоге этот нюанс смотрится несколько грубовато и немного портит модель.



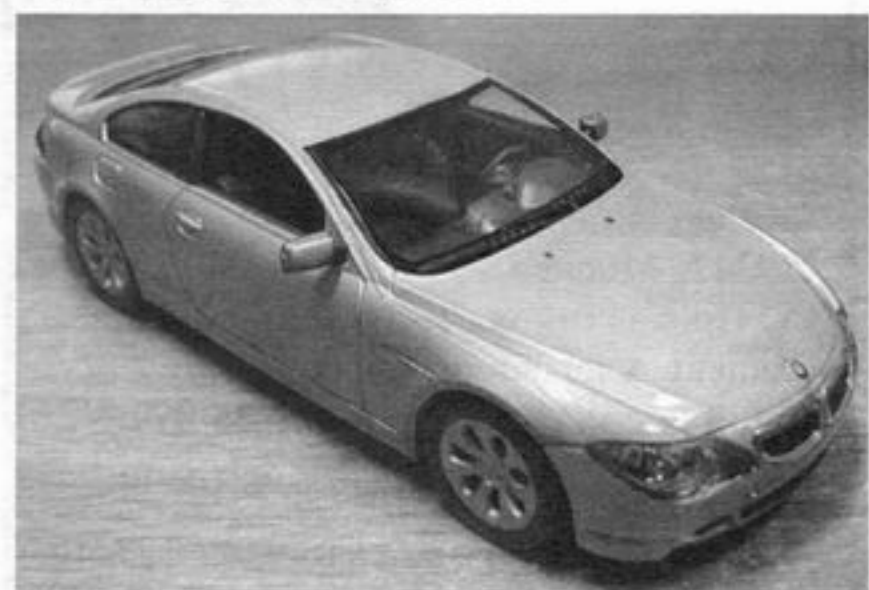
BMW 528i (Hongwell/Cararama)

У «Пятёрки» БМВ — своя красота. Они не менее динамичны и стремительны, чем «трёшки», но при этом гораздо более солидны. Большая длина модели и немного изменённые пропорции добавляют дизайну автомобиля ощущения основательности и «серьёзности». У меня сосед ездит на такой машине, и я имею возможность



регулярно ею любоваться.

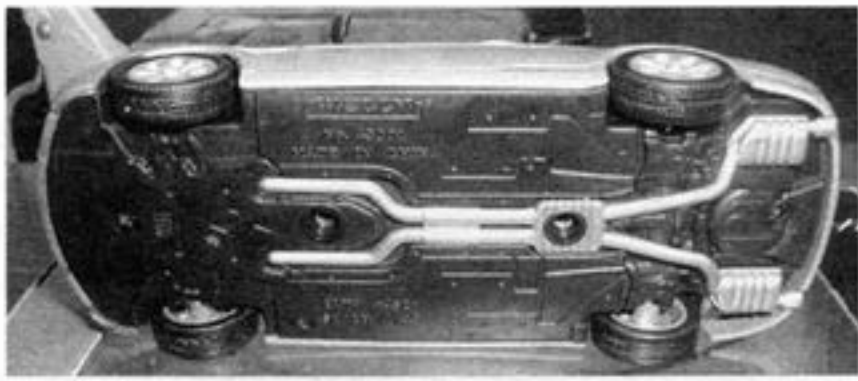
Масштабная модель, хоть и выполнена без особых изысков и несколько грубовата — всё равно мне нравится. Грубоватости модели придают, по моему мнению, не слишком изящно выполненные ободки вокруг окон и «нарисованные» ноздри облицовки радиатора. Отлита, собрана и покрашена модель на весьма хорошем уровне. Китайцы, наверное, экономят и поэтому у модели «закрыли» двери. Хотя, в китайском исполнении, это скорее благо. И ещё — такому дорожному просвету, как у этой модели, позавидовали бы многие владельцы настоящих BMW (1:1), перемещающиеся по нашим бескрайним просторам. Этакий тюнинг от китайцев — адаптация к российским условиям.



BMW 645Ci (Welly)

Очень красивая машина — особенно в цвете «серебристый металлик»! Именно в нём «играет» её кузов. Он мне напоминает тело акулы — плавная, без лишних деталей боковина со складкой подштамповки, хищный взгляд фар, плавные очертания и небольшая высота бокового остекления.





На мой взгляд, эта машина наиболее удачное воплощение дизайна БМВ эпохи Криса Бенгла.



Качество и детализация модели — радуют (за 112-то руб.). Неплохо детализирован салон, днище, на котором выделен глушитель (кстати, с отверстиями в торцах выхлопных труб), показаны тормозные диски. Но вот эта щель разъёма между передним бампером и крыльями — слишком заметна.

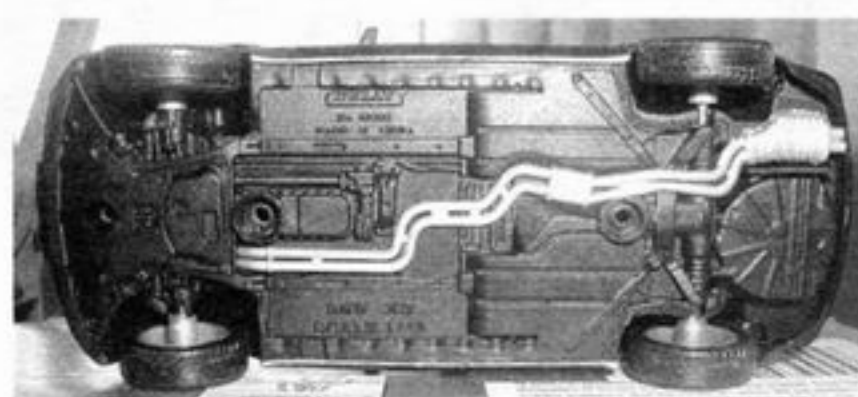


BMW X3 (Welly)

Эту модель привёз в качестве сувенира из поездки в Пензу. Мне не очень нравится этот кроссовер баварской фирмы, но решил его взять в пару к будущему БМВ Х5.

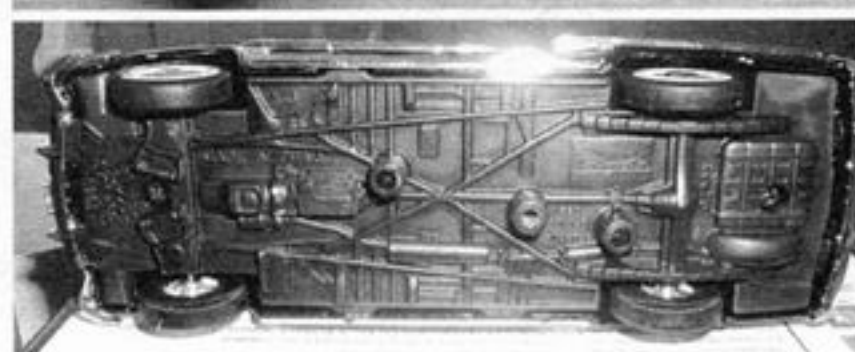
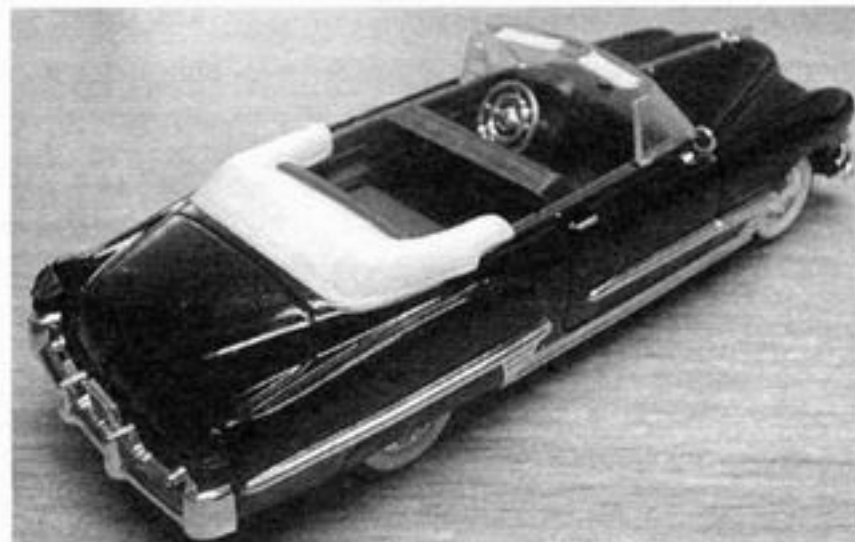


Исполнение — на уровне, но есть пара серьёзных недостатков. Во-первых — облой по линии разъёма пресс-формы кузова в задней его части. Для отечественных моделей — это уже воспринимается как должное, но у китайцев я такое видел всего на паре моделей. Во-вторых — покраска порогов и накладок на колёсных арках выполнена со сдвигом — она не затекает в линии разъёма, отчего смотрится неестественно. Ну и, в-третьих, тормозные диски слишком большого диаметра, заполняющие всю внутреннюю полость колеса.



Cadillac Coupe de Ville 1949 (Yat Ming/Road Signature)

Очень красивая машина! Модели этого поколения считаются специалистами «родоначальниками» аэрокосмического дизайна — на их задних крыльях впервые появились маленькие кили. Чёрный цвет к лицу этой машине — на нём особенно динамично смотрятся хромированные элементы. Кроме этого модель интересна ещё и тем, что её дизайн, по всей видимости, использовался горьковчанами при создании автомобиля ГАЗ-12 «ЗиМ». Уж очень похожи решения их передних частей.



Сделана модель китайцами хоть и несколько грубовато, но довольно добротна. В этом отношении модели фирмы «ЯтМинг» мне чем-то напоминают наши старые добрые саратовские модели. Собрана—покрашена модель хорошо. Вот если бы ещё не мутноватое лобовое стекло.



Chevrolet Bel Air Hardtop 1957 (Yat Ming/Road Signature)

Культовый «Бел Эйр». В случаях, когда разговор заходит об автомобилях эпохи «Детройтского барокко» (середина—конец 50-х гг. XX в. — расцвет аэрокосмического дизайна) в памяти всплывает образ этой машины и ещё, пожалуй, Кадиллаков 1959-го модельного года. Хромированные ракеты на капоте, турбины в бампере, шикарные барельефы на боковинах и кили задних крыльев — все признаки присутствуют в этой модели. Всё-таки немного жаль, что эти «динозавры дорог» так быстро вымерли.

Масштабная модель сделана не очень удачно. Кузов, как бы, приподнят над шасси, а пере-

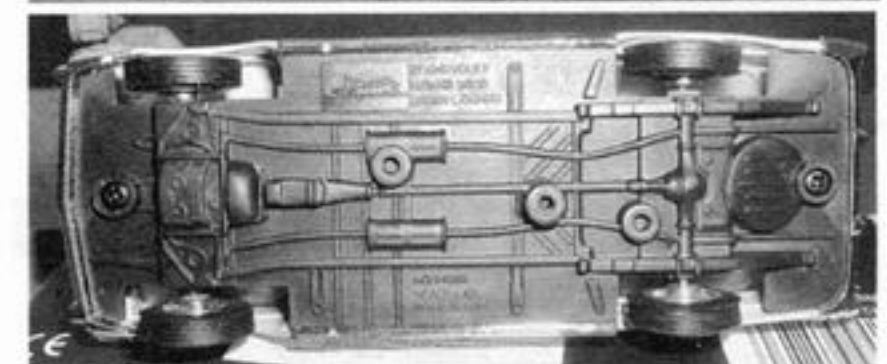


дняя ось отнесена несколько назад — это искажает пропорции прототипа. Особенно это заметно когда рядом стоит следующая модель, на том же шасси — универсал «Бел Эйр Номад».



Chevrolet Bel Air Nomad 1957 (Yat Ming/Road Signature)

А вот и обещанный Nomad. Очень мне нравится, даже не пойму чем. Наверное, своей оригинальной задней частью кузова. У меня с детства имеется симпатия к кузовам «универсал».

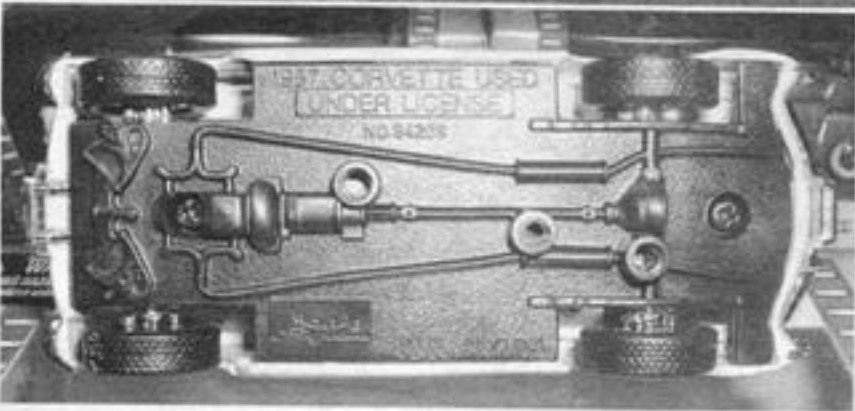


Модель гораздо гармоничнее предыдущей. Кузов естественнее сидит на шасси. Мало того, что колёса глубже посажены в кузов, ещё и смещена вперёд передняя ось. Если посмотреть на фото днища — это наглядно видно. Почему бы китайцам аналогичным образом не доработать Bel Air Hardtop? Модель бы от этого только выиграла.

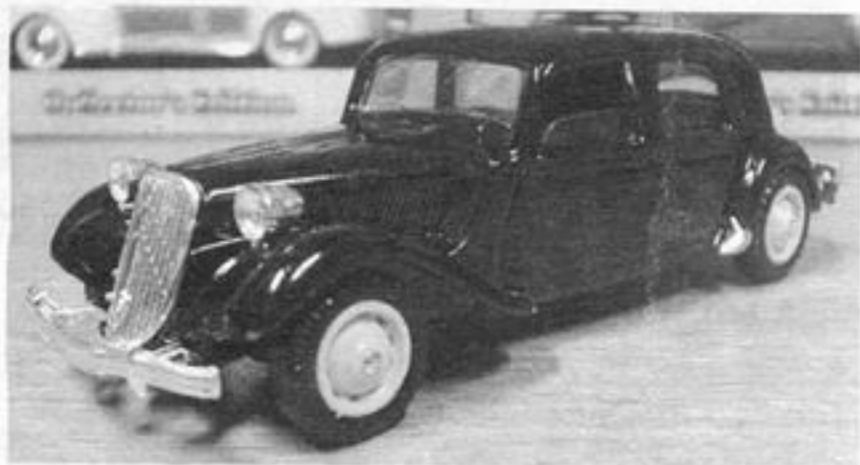


Chevrolet Corvette 1957 (Yat Ming/Road Signature)

Культовый «Корвет». Революционная модель концерна «Дженерал моторз», появившаяся в 1953 г. явилась своеобразным ответом на растущую популярность спортивных европейских

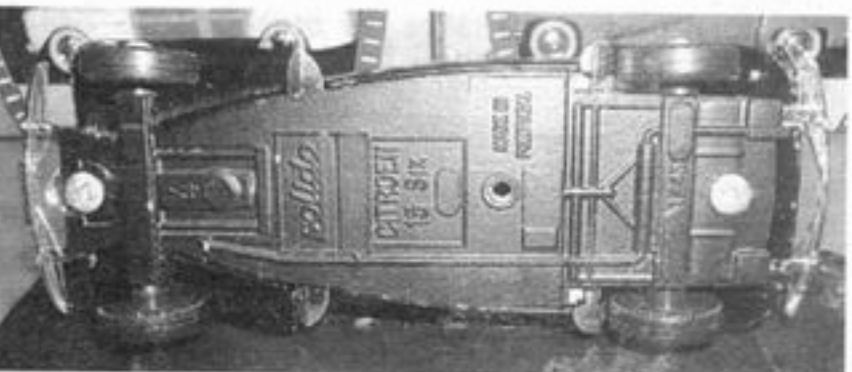
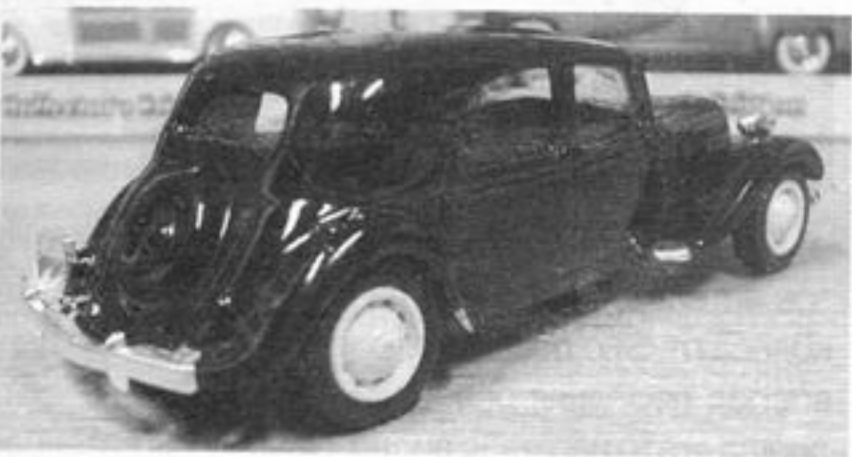


родстеров в Америке. Модель оснащалась красивым стеклопластиковым кузовом, что стало особенностью всех последующих поколений модели. Симпатичная модель. Очень приятное сочетание цветов. Из-за этого она очень нравится моей дочке.



Citroen 15 Six (Solido)

Эпохальный «Traction Avant»! Первый в истории мирового автомобилестроения крупносерийный переднеприводный автомобиль с несущим стальным кузовом и независимой подвеской всех колёс. В эту машину была заложена масса оригинальных технических решений, оказавших значительное влияние на эволюцию автомобилей. Модель выделяется на фоне современников низким силуэтом и отсутствием подножек кузова, что стало возможным благодаря отказу от рамы. Модель продержалась на конвейере около 20 лет.



Масштабная модель, выпущенная фирмой «Солидо» копирует Citroen Траксьон Аван в его мощнейшей, 6-цилиндровой, версии. Копирует достаточно неплохо. Хорошо передана пластика кузова прототипа, неплохо выполнены хромированные элементы — бампера, облицовка радиатора, фары. Модель имеет интересную особенность — открывающийся капот, под которым имеется макет двигателя. Очень красивая модель!



Citroen DS19 Salon de l'Auto 1955 (Atlas/Universal Hobbies)

Это моя любимая машина — французская «Богиня». О ней можно рассказывать часами, да что там — книгу написать! Как сказал кто-то из журналистов, увидев эту машину во время её дебюта на Женевском автосалоне 1955 г.: «Это было похоже на летающую тарелку, приземлившуюся на деревенской улице!». Действительно, по количеству новшеств, которые эта модель привнесла в «копилку» мировой автоиндустрии, ей нет равных. Независимая гидропневматическая подвеска всех колёс, гидроусилитель руля, тормозов и сцепления, завязанные в одну гидросистему, передний привод, фантастической красоты несущий кузов с пластиковой крышей, оснащённый дверями без оконных рамок. Дизайн модели — это просто произведение искусства!



Долго искал себе на «Молотке» подходящий экземпляр. По неопытности упустил модель от Solido — довольно удачную. В основном попадались модели журнальной серии «DS Collection». Но в этой серии практически все модели в специальных версиях: полиция, ралли, такси и т.д. Чуть было не купил IXO'шную такси, но вовремя увидел в ней недочёт, ставший для меня критичным. И тут случайно подвернулась эта модель. Да какая удача — именно в той версии, в которой она дебютировала на Женевском автосалоне 1955 г.



Когда покупаешь недорогую китайскую вещь — не стоит ждать от неё какого-то космического качества. Все мы вынуждены идти на компромисс между ценой и качеством. Хуже, когда дорогая модель, обязанная быть качеством на две головы выше «китайских игрушек» имеет похожие «носки». Например, этот Citroen DS19. Он обошёлся мне втрое дороже той же Saigama, но когда посылка наконец пришла, я увидел, что качеством от Saigama он отличается отнюдь не в разы. Днище к кузову прикручено с перекосом (на фото видно). Я так подозреваю, что на детали бампера имеется облой, заусенец или что-то вроде того — он-то и не даёт днищу ровно «сесть». Но разбирать-дорабатывать пока не хочу.

Правда — нет идеальных моделей. Для своей

из «DS Collection» я бы хотел, чтобы задняя часть кузова была слегка приподнята, т.е. заднее колесо больше выглядывало из-под кузова. Но это нельзя считать недостатком, поскольку гидропневматическая подвеска прототипа позволяла регулировать дорожный просвет как заблагорассудится его владельцу.

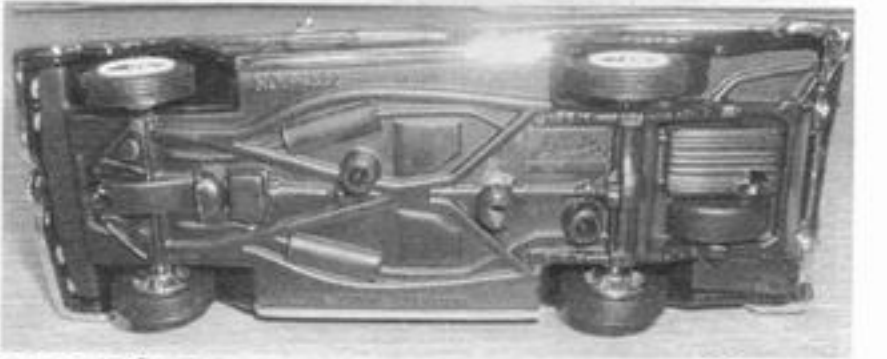


Но в целом — модель довольно приятная — мне безумно нравится!



Edsel Citation 1958 (Yat Ming/Road Signature)

Типичный представитель американского автомобилестроения эпохи расцвета «Детройтского барокко». Мне вообще очень нравятся американские машины 1930–1970-х гг. (до эпохи нефтяного кризиса). Они долгое время формировали

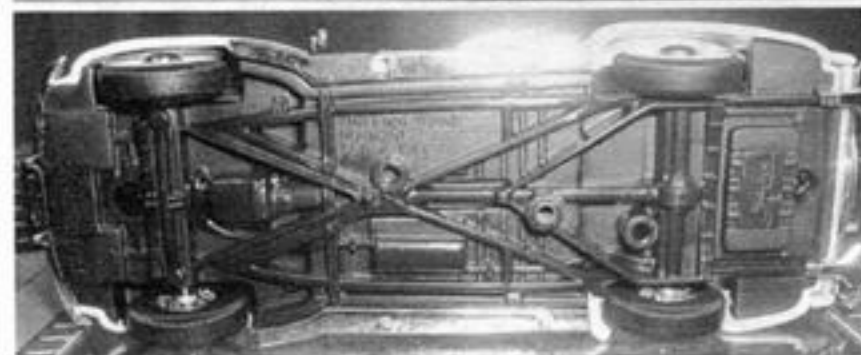


автомобильную культуру по всему миру. Так приятно иногда посмотреть на «иррациональный» подход к конструированию автомобилей, когда во главу угла ставится не функциональность и рациональность конструкции, а такие вещи, как стиль, дизайн, роскошь и т.п. Тем более у этой марки довольно интересная история.



Ford Woody 1948 (Yat Ming/Road Signature)

На эту модель «запал» как только увидел. Всё-таки есть что-то притягательное в этих «деревяш-



ках». Также этот класс автомобилей интересен и тем, как изворотливость технологгов и автоконструкторов со временем была возведена в особый стиль, или даже — культ. Его отголоски наблюдаются даже сейчас (концепт Mini). Правда, если в те времена кузов набирался действительно из деревянных брусков и фанеры, то в последующие годы это стало лишь стильной имитацией дерева из плёнки.

Модель сделана весьма прилично. Очень удачно сделан гластиковый «деревянный» кузов — весьма похоже и оригинально, хорошо сопряжён с металлическим корпусом модели. Красиво смотрятся хромированные элементы, в т.ч. запасное колесо в хромированном кожухе на задней двери.



Ford Fairlane Crown Victoria 1955 (Yat Ming/Road Signature)

Очень красивый автомобиль! В данном случае — модель мне понравилась ещё больше, чем прототип. Хотя сложность модели в китайском исполнении выглядит немного неаккуратно, но общее впечатление от неё — положительное.

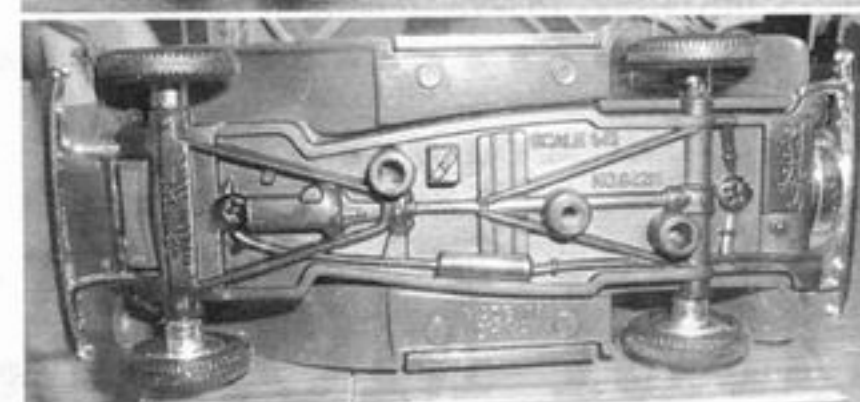


Данная модель Форда интересна тем, как инструментами «стайлинга» можно превратить серую мышку — недорогой, массовый автомобиль, в такой вот «дорожный катер». Основное замечание по модели — вертикально, а не с наклоном как у прототипа, установлено запасное колесо на заднем бампере.



Ford 3-window Coupe 1932 (Yat Ming/Road Signature)

Эта модель интересна как родитель, нет — как донор подавляющего большинства классических хот-родов. Кроме того, как-никак, один из предков отечественного массового автомобилестроения.

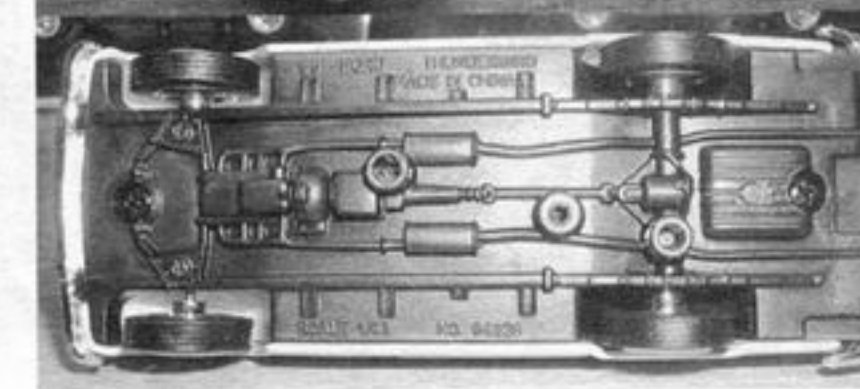


Масштабная модель хорошо отлита, покрашена и качественно собрана. Помню, когда в первый раз взял её в руки, поразила большому весу модели. Это добавляет ощущения её добротности.



Ford Thunderbird 1955 (Yat Ming/Road Signature)

Легендарная фордовская «Громовая птица». Ответ «ДжиЭмовскому» «Корвету». Модель это-



го автомобиля, при моей тематике, в коллекции не иметь просто нельзя. Ну а со временем возьму себе модель в полной комплектации — с жёстким верхом, круглым окошком и запаской на заднем бампере.



Ford Mustang Convertible 1964 (New Ray)

Легендарный фордовский Mustang. Родоначальник целого пласта «американцев» — «Пони-Каров». Один из самых успешных американских проектов. С этой моделью американцы получили возможность приобрести достаточно компактную, доступную и стильную машину спортивного типа. За себя говорит тот факт, что многие ночевали прямо в автосалоне, боясь, что пока будут обналичивать чеки, машину кто-нибудь перекупит. Модель ждал ошеломляющий успех.



Самой доступной моделью оказалась NewRay'евская. И, несмотря на то, что она достаточно простая в исполнении, всё равно имеются косяки. Пропорции прототипа выдержаны хорошо, масштаб приблизительно соответствует указанному (не то, что остальные «дорожные крейсеры» этой фирмы). Модель мне нравится.



Ford Puma (Hongwell/Cararama)

Эту модель приобрёл совершенно случайно. Она внезапно приглянулась мне на полке в ма-



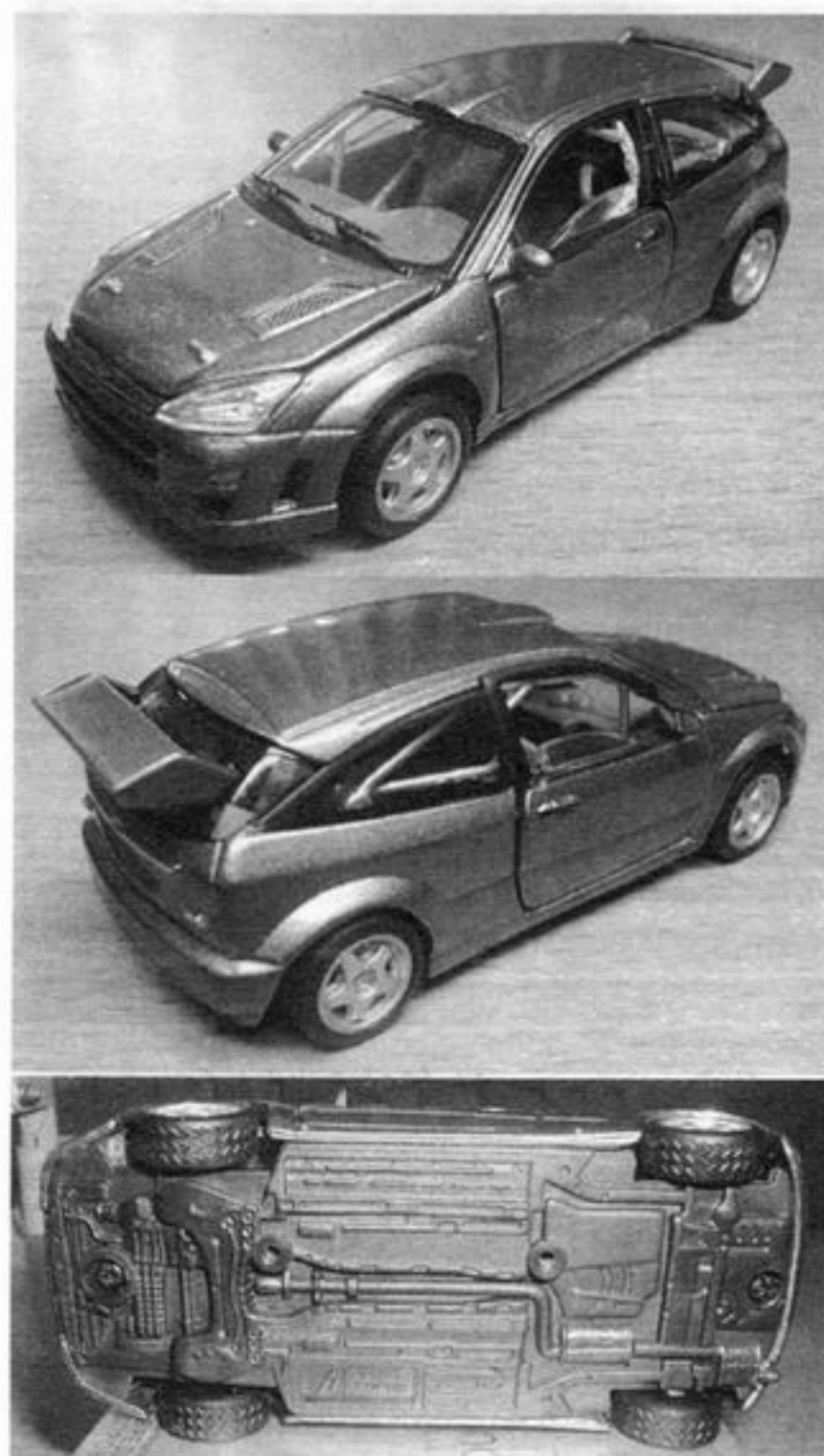
газине, и я её купил. Модель симпатичная, очень приятная. Разочарование наступило, когда дома достал её из коробки. На модели отсутствует

правый задний фонарь. Этого дефекта не было видно при покупке. Видимо отвалился где-то в течение производственной цепочки в Китае. Мало того — он такой конфигурации, что самостоятельно его изготовить — маловероятно.

Со временем, хочу к этой модельке «присесть» её прямого конкурента — Opel Tigra **Ford Focus WRC (Hongwell/Cararama)**

Очень хороший прототип, очень хорошая модель. Машина получила титул «Автомобиль года» в год своего дебюта. В своё время она поражала свежим дизайном «Нью Эйдж», обильно сдобренным острыми гранями и углами. Так же новаторски смотрелась панель приборов в салоне. Машина имела довольно хороший коммерческий успех, что подкреплялось и успешным выступлением машины в ралли. Я в своё время сам часами гонял на такой в «Колин МакРэй ралли».

Как раз раллийную версию «Фокуса» и копирует масштабная модель. Сделана она достаточно хорошо и выглядит явно дороже своей цены. Приятными мелочами являются приступенные стёкла в открывающихся дверцах и каркас безопасности, установленный в салоне модели. Модель достаточно правдоподобно копирует облик машины, но что китайцы сделали с антикрылом? У них довольно странные представления об аэродинамике. И ещё меня мучил накладной капот модели. Были подозрения, что он должен был открываться. Чтобы удовлетворить любопытство пришлось даже разобрать модель. Выяснилось, что он просто держит деталь с фарами.



Продолжение в следующем номере

КОНКУРС «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



Дорогие друзья и коллеги!

Сегодня мы публикуем итоги конкурса «Масштабная модель года».

Конкурс проводился по следующим номинациям:

- Модель года;
- Лучшая отечественная модель отечественного изготовителя;
- Лучшая модель зарубежного автомобиля отечественного изготовителя;
- Лучшая модель ручной работы отечественного изготовителя;
- Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя;
- Лучшая отечественная фирма изготовитель моделей;
- Лучшая зарубежная фирма-изготовитель отечественных моделей/Лучшая зарубежная модель отечественного автомобиля.

По итогам конкурса, подведенного по вашим письмам, звание «Модель года» по номинациям распределилось следующим образом:

в номинации «Модель года» лучшей признана серия моделей тракторов семейства ДТ-75, изготовленных Михаилом Жиряковым;

в номинации «Лучшая отечественная модель отечественного изготовителя» лучшей признана серия моделей автомобилей семейства Урал-375 (мастерская «AS scalemodels», Воронеж);

в номинации «Лучшая модель ручной работы отечественного изготовителя» лучшей признана модель трактора ДТ-75М «Казахстан»;

в номинации «Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя» лучшей признана модель пожарной автолестницы АЛ-17 на шасси ЗИЛ-5301 изготовленная Алексеем Самохиным (Киев);

в номинации «Лучшая отечественная фирма изготовитель моделей» лучшей признана мастерская «ДНК» (Нижний Новгород) за серию моделей семейства ГАЗ-51А;

в номинации «Лучшая зарубежная фирма-изготовитель отечественных моделей/Лучшая зарубежная модель отечественного автомобиля» лучшей признана фирма «IXO» за модели отечественных автомобилей в серии моделей «IST Models».



Автомобили 1993 года – Nissan Sunny/Micra II, Fiat Cinquecento и Renault Safrane



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



Nissan Sunny/Micra II

Первое место в европейском конкурсе «Автомобиль 1993 года» с 338 баллами завоевал японский Nissan Micra второго поколения – Micra делали в Англии. Рекламный слоган называет его «большим автомобилем небольших размеров». Nissan Micra стал первым японским автомобилем, ставшим европейским «Автомобилем года».

Первый Nissan Micra появился на свет в 1982 г. и продержался на рынке целых 10 лет. Вот как одной фразой охарактеризовал Nissan Micra английский автомобильный журнал Autocar and Motor: «Компетентный, но посредственный». А Nissan Sunny SLX 1.6 получил такую характеристику: «Безнадёжно ниже уровня в своём классе».

В Японии хэтчбек Nissan Micra носит название Nissan March, а седан Nissan Sunny – Nissan Laurel. У автомобиля передние ведущие колёса, зависимая задняя подвеска, подголовники сидений. Расположенный поперёк машины двигатель объединён с коробкой передач и главной передачей. При конструировании кузова для снижения сопротивления обтекающему автомобиль потоку воздуха пришлось даже отказаться от водосточных желобов над дверями.

Компактная Nissan Micra хорошо подходила для повседневных поездок по стеснё-

ным улицам крупных городов. Европейцам она пришлась по вкусу, т.к. имела внешнюю привлекательность и комфортабельный салон, богатое оснащение и вполне приемлемую цену.

Машины предлагались с 3- или 5-дверным кузовом, с 4-

цилиндровыми двигателями рабочим объёмом 998 или 1275 см³. Коробка передач – механическая 5-ступенчатая или автомат. Подвеска – независимая рычажно-пружинная всех колёс. Тормоза – передние дисковые, задние барабанные. Устанавливались две подушки безопасности, а в приводе тормозов – ABS.

Второе поколение выпускалось 5 лет, а в 1998 г. появился модернизированный Micra.

Масштабные модели Nissan Sunny/Micra:
Nissan Micra 3-door AHC 035
Nissan Micra 5-door AHC 036
Nissan Micra Phase II 3-doors JPS jp0200
Nissan Micra Phase II 3-doors JPS kp190
Nissan Micra Phase II 3-doors prepainted KIT JPS jpskp190

Nissan Sunny Ateneo Appennino Reggiano 1996 L.Fassitelli Microstyle by Mery KIT msk036

Nissan Sunny Gr.A Rally Monte Carlo 1992 Starter KITs st0761

Nissan Sunny GTI Shell Vauxhall 1995 McRae Racing 43 rkr003

FIAT Cinquecento

Второе место в европейском конкурсе «Автомобиль 1993 года» с 304 баллами завоевал итальянский

компактный микролитражный FIAT Cinquecento, продолживший серию «народных автомобилей», начатую простенькими FIAT 500 Topolino и FIAT Nuova 500.

Масштабные модели FIAT Cinquecento:



Fiat Cinquecento 1993 Bburago 4193



Fiat Cinquecento Rally Nido Del'Aquila 1993 J.Alesi Vitesse (Skid) skc99001



Fiat Cinquecento rally 1993 Bburago 4138
Fiat Cinquecento Rally Europa Cup 1997 "Target" A.Maselli Vitesse Rally modern V98040

Fiat Cinquecento Rally II Ciocco 1997



Vitesse 98040



Vitesse 98110



"Martini" S.Macaluso Vitesse Rally modern V98110



Fiat Cinquecento Sporting Rally San Marino 1997 L.Pedersoli Vitesse Rally modern V98134

Fiat Cinquecento S 1992 silver met Vitesse vi0095a

Fiat Cinquecento Trofeo 1993 Brianza KIT brk003

Fiat Cinquecento Trofeo 1993 version "Grifone" Brianza KIT brk003b

Fiat Cinquecento Trofeo 1993 version "Husky" Brianza KIT brk003a

Fiat Cinquecento Trofeo Rally Monte Carlo 1995 Brianza KIT brk003c

Fiat Cinquecento Trofeo Rally Monte Carlo 1996 Brianza KIT brk003d



Renault Safrane

Третье место в европейском конкурсе «Автомобиль 1993 года» с 244 баллами завоевал наиболее дорогой и солидный ав-

томобиль в программе Renault — хэтчбек Renault Safrane.

Renault Safrane, самый комфортабельный и просторный Renault, в ноябре 1992 г. заменил Renault 25. В отличие от предшественника он оснащался поперечно расположенными 4- и 6-цилиндровыми двигателями, что заметно увеличило объём салона.

В 1996 г. Renault Safrane существенно модернизировали, предлагая на выбор три типа двигателей. Среди них: рядные 4- и 5-цилиндровые рабочим объёмом 1948 и 2435 см³, развивающие соответственно 136 и 165 л.с., а также 3-литровый двигатель V6 мощностью 167 л.с. Все они оснащались системой впрыска топлива с электронным управлением, механической или автоматической гидромеханической 4-ступенчатой коробкой передач. Автомобиль с автоматической коробкой развивал скорость 210 км/ч и с места до 100 км/ч разогнался за 10,2 с. Подвеска — независимая всех колёс. Тормоза — дисковые всех колёс.

В 1996 г. Renault Safrane существенно модернизировали, предлагая на выбор три типа двигателей. Среди них: рядные 4- и 5-цилиндровые рабочим объёмом 1948 и 2435 см³, развивающие соответственно 136 и 165 л.с., а также 3-литровый двигатель V6 мощностью 167 л.с. Все они оснащались системой впрыска топлива с электронным управлением, механической или автоматической гидромеханической 4-ступенчатой коробкой передач. Автомобиль с автоматической коробкой развивал скорость 210 км/ч и с места до 100 км/ч разогнался за 10,2 с. Подвеска — независимая всех колёс. Тормоза — дисковые всех колёс.



Масштабные модели Renault Safrane: Renault Safrane Biturbo 1994 Vitesse vi0041c Renault Safrane Initiale 1997 Abyss

Vitesse vi0083b

Renault Safrane Initiale 1997 Crepuscule vitesse vi0083c

Renault Safrane Initiale 1997 Persan Vitesse



vi0083d

Renault Safrane KIT Gaffe gaf9206k Renault Safrane Mitterand Vitesse vi0041e Renault Safrane V6 RXE 1993 Vitesse vi0041a Renault Safrane V6i RXE 1992 Paradcar par001

СТАНИСЛАВ КИРИЛЕЦ

Уважаемые дамы и господа! Дорогие друзья и коллеги! Я рад представить Вам свою первую книгу по истории автомобилизма нашей страны — «Автомобили Российской Империи».

Моя книга-справочник написана в прошлом году, напечатана на мои собственные средства и в её продаже главную роль играет не прибыль, а «любовь к искусству», т.е. желание донести до любителей автомобильной истории правдивую и компетентную информацию об истоках российского автомобилестроения.

В книге в алфавитном порядке перечислены все известные (результат более чем 30 летних поисков) отечественные производители и сборщики легковых и грузовых автомобилей, автобусов, автомобильных кузовов, бронеавтомобилей и тракторов, т.е. практически всех транспортных средств, кроме мотоциклов. Книга богато иллюстрирована — более 200 чёрно-белых фотографий (30% ранее нигде не публиковалась). Формат книги А5, объём 90 стр. Тираж 500 экз.

Книгу можно заказать через редакцию журнала. Стоимость одного экземпляра с пересылкой по России 120 руб.

НОВИНКИ С ВЫСТАВОК

SPIELWARENMESSE 2009 (Нюрнберг)

ABREX

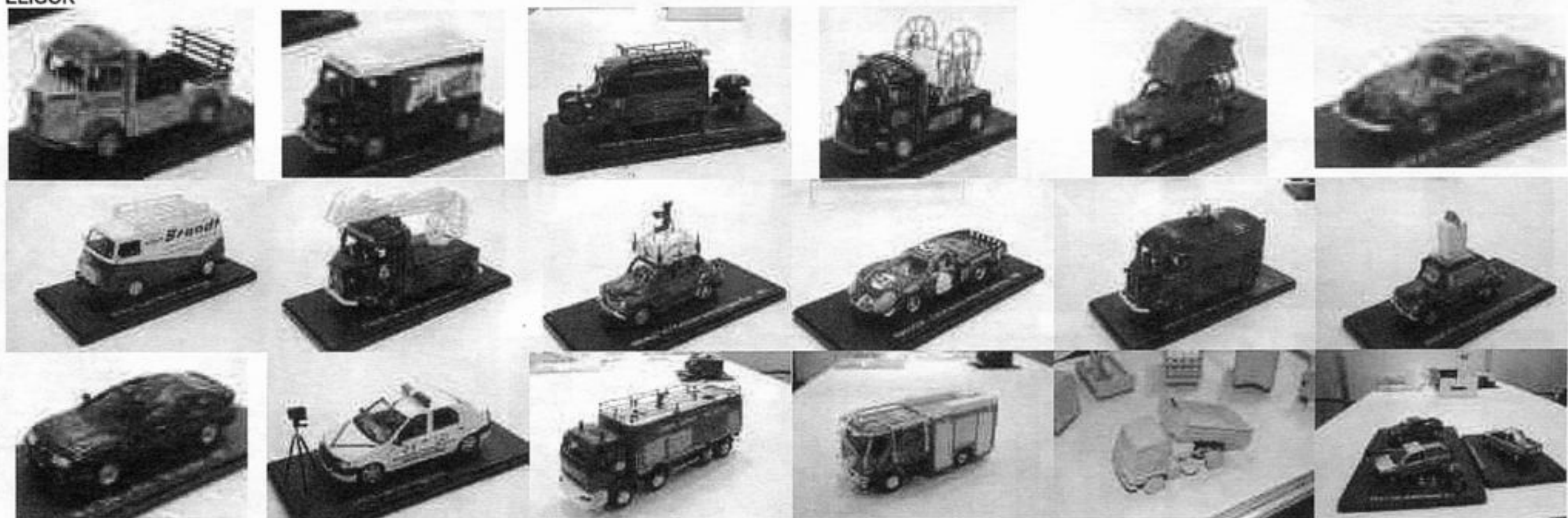


Praga V3S Abrex

Praga V3S Abrex

Praga V3S Abrex

ELIGOR



STARLINE MODELS



YAT MING



1:24 GAZ Volha Yatming

1:24 GAZ Volha Yatming

1:24 GAZ Volha Yatming

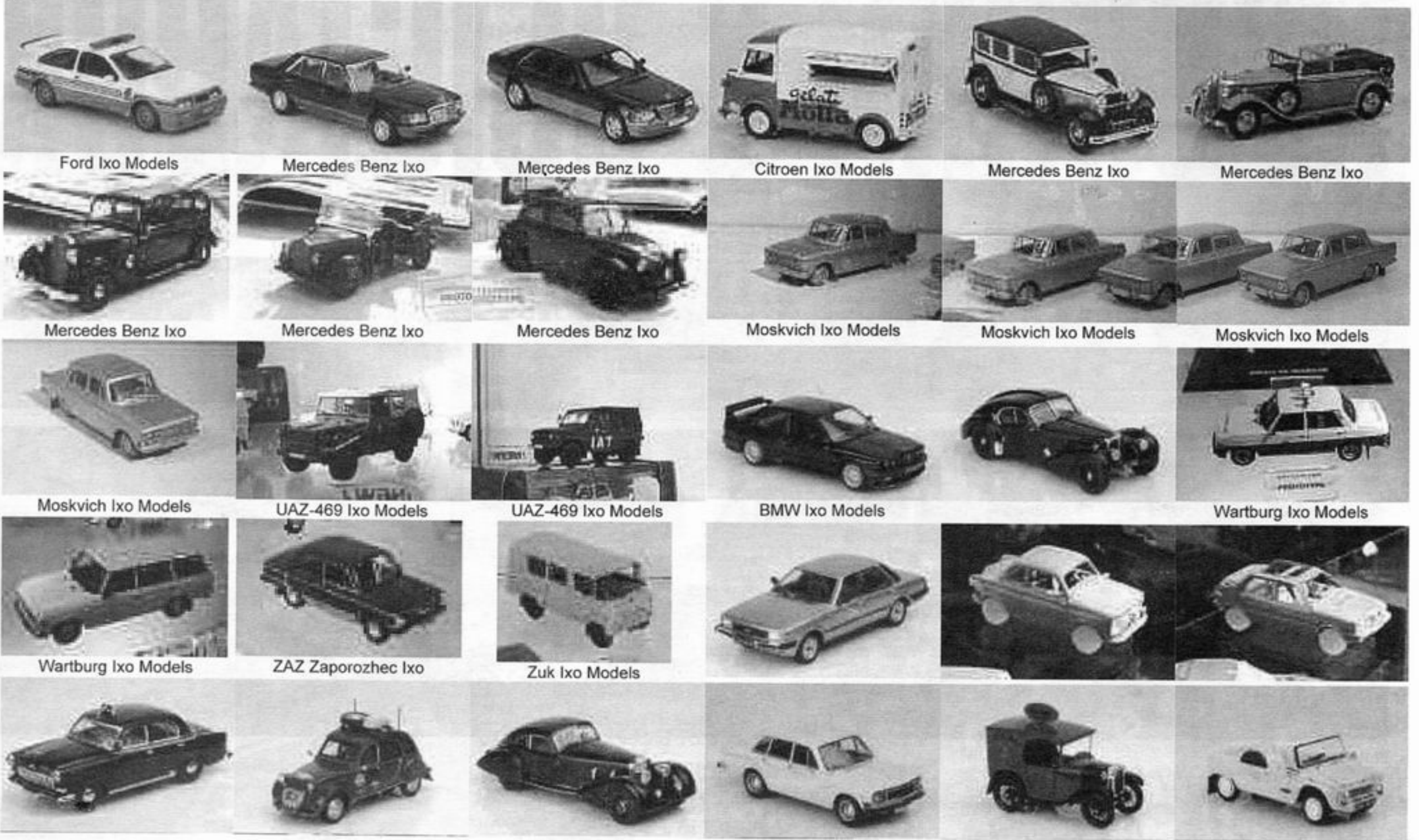
1:24 GAZ Volha Yatming

1:24 GAZ Volha Yatming

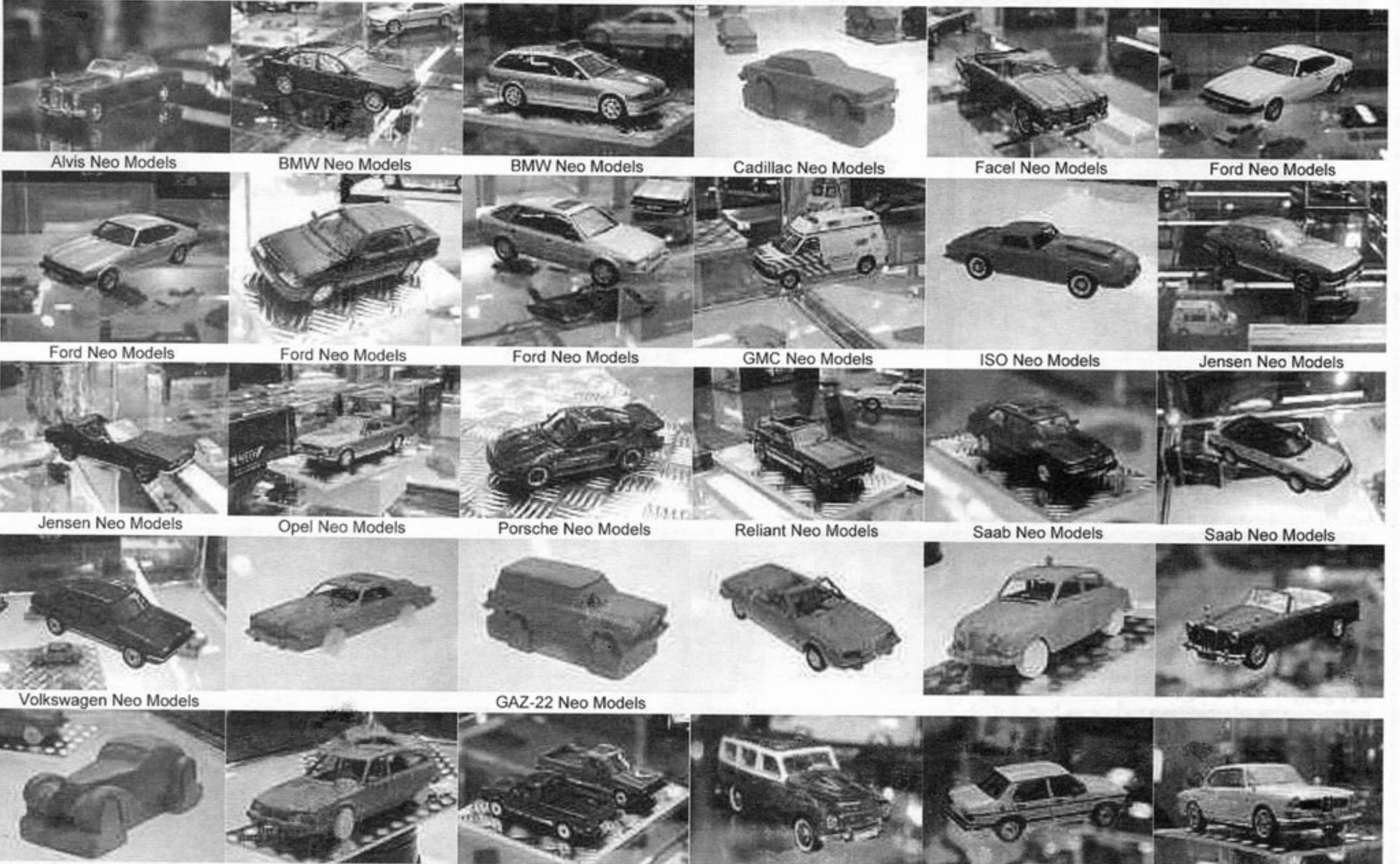
1:24 GAZ Volha Yatming

Ford Bullit Yatming

IXO



NEO MODELS



OXFORD DIECAST



NOREV



ИГРУШКИ 2009 (Москва)



IST Models

Были выставлены те же прототипы моделей, что и в Нюрнбурге. Даты выхода не

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)

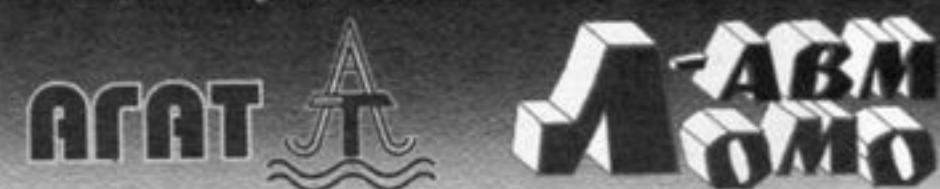
тел.: 8-903-118-58-65

e-mail: auto-model@rambler.ru

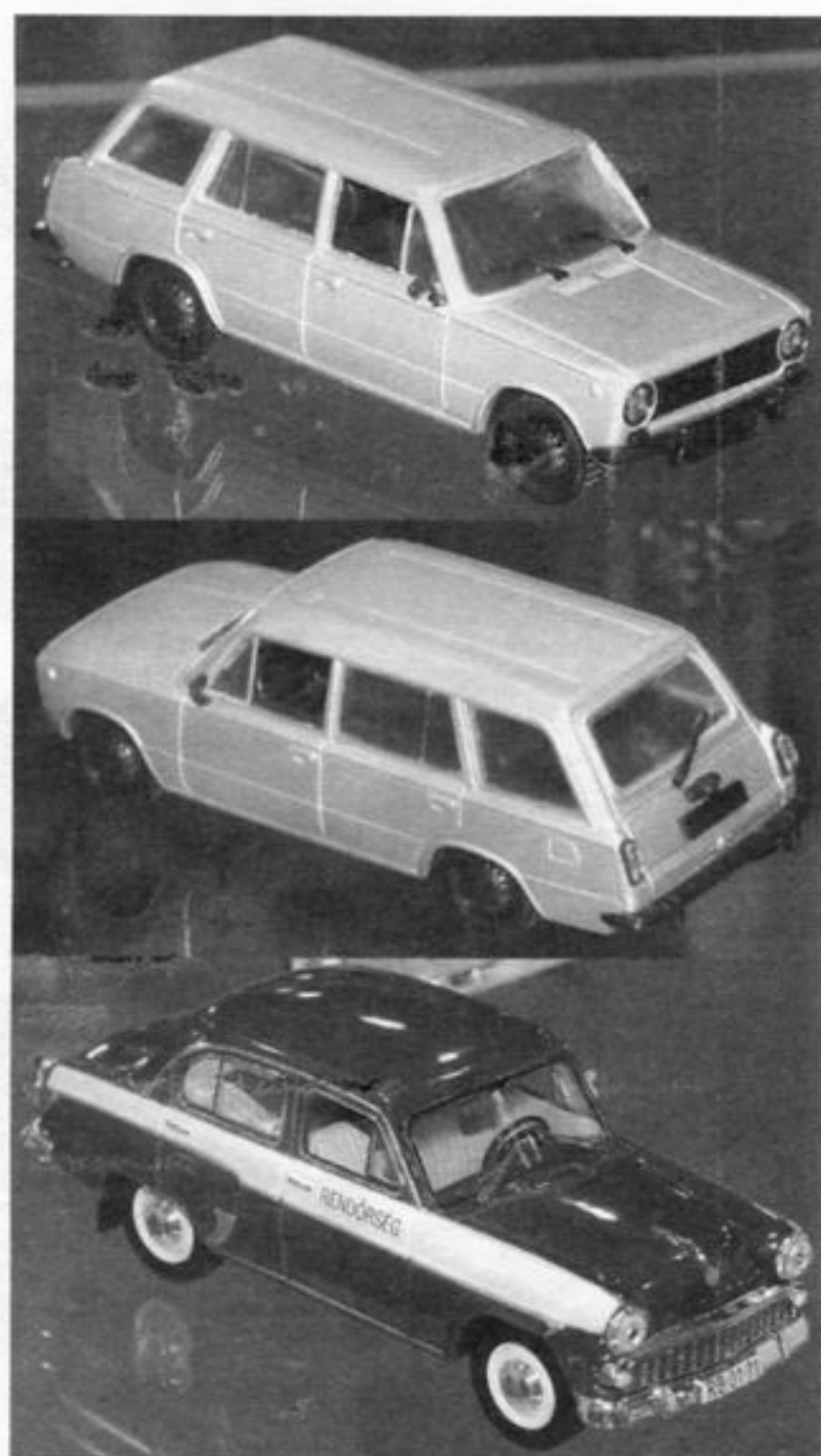
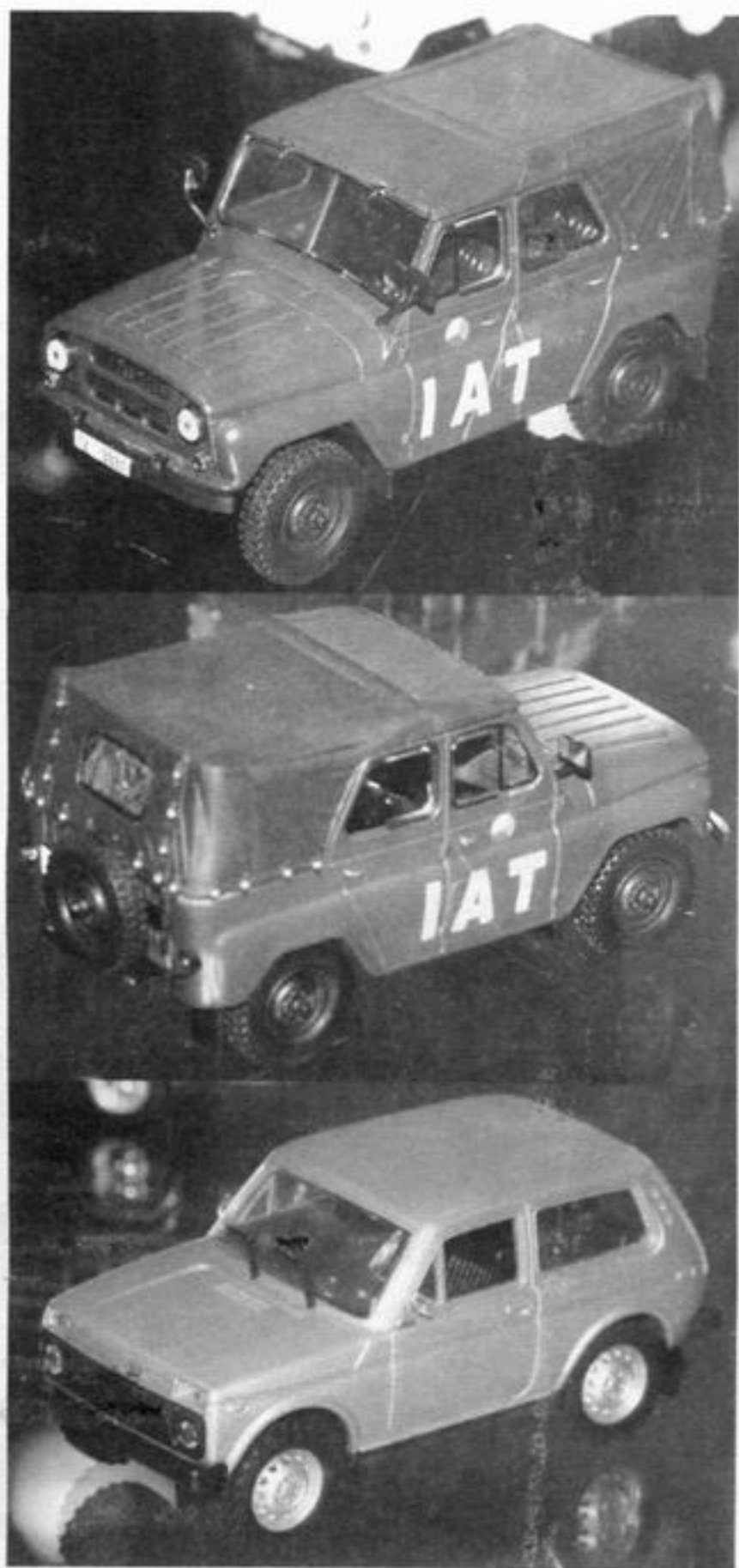
Московская ярмарка увлечений
 ул. Краснобогатырская, д. 2, пав. 23
 (Метро Преображенская)



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



обозначены



NEW RAY

Все модели старые, новинок представлено не было



В отличие от предыдущих выставок, модели были вынуты из коробок и их можно было хорошо разглядеть, особенно легковые

YAT MING

Модели автомобиля ГАЗ-21 «Волга» (масштаб 1:24) в двух вариантах — со звездой и оленем и последний экспортный в разных цветах. Ожидается их появление в продаже к середине года



ПРЕМЬЕР ИГРУШКА

На стенде фирмы была представлена одна новинка - ВАЗ-2115 (масштаб 1:36) и прототипы УАЗ-452 и УАЗ-Патриот, как было объявлено в масштабе 1:43.

Ожидаемое время появления новинок - конец текущего года.



СИМБАТ ТОЙС

Представила игрушки, очень похожие на модели КамАЗ от «Элекона». Масштаб 1:43. Игрушки изготовлены из пластмассы (кроме кабины) с инерционными двигателями. Качество, кроме ходовой не хуже элеконовских.



ПЛАНЫ ВЫПУСКА МОДЕЛЕЙ

IST MODELS

(первое полугодие)

AWZ P70 coupe dark bordo?white ist042
Barkas B1000 pick-up 1968 ist044
Barkas B1000 VB Czech Police 1970 ist049
Barkas B1000 Volkspolizei 1968 ist048
EMW 340 kombi 1953 ambulance ist058
EMW 340 kombi 1953 ist055
Fiat Polski 125P 1969 ist070
Fiat Polski 126P 1973 ist072
FSO Polonez 1978 ist069
IFA F8 cabrio 1953 ist054
IFA F8 limousine 1949 ist059
IFA F9 limousine 1952 ist057
IFA Framo V901/2 van 1954 Deutsche Poste ist053
IFA Framo V901/2 van 1954 ist051
Sachsenring P3 1960 ist043
Skoda 1000MB ist074
Syrena 102 1962 ist065
Warszawa 201 1960 ist063
Warszawa 223 1969 ist071
Wartburg 311 camping 4-doors 1960 ist056
Wartburg 311 coupe 1958 ist052
Wartburg 353 1986 fire ist061
Wartburg 353 combi 1985 ist062
Zuk A-07 combi 1976 ist073
BA3-2121 Нива 1978 ist 075
ГА3-24 Volkspolizei ist041
Москвич-407 Budapest Police 1958 ist045
УАЗ-469 санитарный ist040

MINICHAMPS

Alfa Romeo 156 Polizei 1997
Alfa Romeo 159 #3 British Grand Prix 1951 C. Sanesi
Alfa Romeo 2600 Spider 1964 Red
Alfa Romeo Brera Edizione 2008 White
Alfa Romeo GP P2 #1 Italian Grand Prix 1924 A. Ascari 1st
Alfa Romeo Mito 2008 Metallic Red
Alfa Romeo Spider Edizione 2008 White
Amphicar Polizei Hamburg 1965
Aston Martin V8 Vantage Roadster 2008
Audi 100 Coupe S 1969 Blue
Audi 100 Saloon 1969 Green
Audi 200 Quattro Turbo #14 Trans Am 1988 H-J. Stuck
Audi 90 Quattro #5 GTO Road IMSA 1989 Haywood/Goodyear 2nd
Audi A4 Break 2007
Audi Quattro Rally Testcar 1981 M. Mouton
Audi RS6 2008 Metallic Blue
Audi V8 #45 Hockenheim DTM 1990 W. Rohrl
Auto Union Type C 1936
Auto Union Type D 1939
Autobianchi A112 1974 Red
Bentley Blower #8 Le Mans 1930 Benjafield/Ramponi
Bentley Brooklands 2007 Red
Bentley Continental Azure 1996 Black
Bentley Continental GT 2008 Black
Bentley Continental GT 2008 Linea Giallo
Bentley Continental R 1996 Red
Bentley Embiricos 1939
Bentley S2 Limo 1960 Silver/Blue
BMW 3-Series 2005 Luxembourg Police
BMW 318 1975 White
BMW 320i #23 Class Winners Mosport 6hr

1977 Villeneuve/Cheever
BMW 323i Touring 1999 White
BMW 7-Series 2008 Black
BMW 700 LIM 1960 Red
BMW M1 1978 Blue
BMW M3 #42 DTM 1982 H. Becker
BMW M3 Alpina #23 DTM 1988 P. Oberndorfer
BMW M3 Cabriolet 2008 Silver
BMW M3 Coupe 2000 Grey
BMW M3 Evolution 1990 Red
BMW M3 GTR 2009
BMW M635 CSI 1982 Grey
BMW V12 LMR #15 Le Mans 1999 Martini/Dalmas/Winklehock 1st
BMW Z4 2008
Borgward B4500 1953 Tankwagen Green/Black
Bugatti EB110 1994 White
Chevrolet Corvette 1997 Black
Chevrolet Corvette Cabriolet 1963 Black
Chevrolet Corvette Coupe 1963 Silver
Dauer Porsche 962GT 1994
Dodge Viper 1993 Silver
Dodge Viper Coupe 1993 Black
Fiat 500 1965 Carabinieri
Ford Escort Cosworth 1992 Grey
Ford Fiesta 1995 Silver
Ford Fiesta 2009 Blue
Ford FK3500 Aral 1950
Ford FL Cabriolet 1949 Black
Ford Focus RS 2008 White
Ford Focus ST 2008 White
Ford Galaxy 2006 Red
Ford Ka 1997 Green
Ford Ka 2009 Grey
Ford Kuga 2008 Silver
Ford Model A 1928 Beige
Ford Model T 1914 Black
Ford Mustang Fastback 1968 Red
Ford Mustang GT 2005 White
Ford OSI 20M TS 1967 Red
Ford Transit 1965 «Transafrica»
Ford V8 Deluxe Woody Stationwagon Blue
Henschel HS140 1954 Green/Red
Henschel HS140S 1954 Sattelzugmaschine Green/Red
HHF Hybrid Concept #11 Nurburgring 2008 Frenzen/Muller/Schwager/Engels
Honda CRX 1989 Black
Jaguar XK Convertible 2008 Linea Giallo
Jaguar XKR GT3 2008
Larrouse LC90 #29 1990 E. Bernard
Larrouse LC90 #30 1990 A. Suzuki
Leyton House C901 #15 1990 M. Gugelmin
Leyton House C901 #16 1990 I. Capelli
Lincoln Continental 1941 White
Lincoln Continental Mk. II 1956 Silver
Lotus 79 #1 Italian Grand Prix 1979 M. Andretti
Lotus 79 # Italian Grand Prix 1979 C. Reutemann
Lotus 97T #12 1985 A. Senna 15th Anniversary
Lotus 99T #12 1987 A. Senna 15th Anniversary
Magirus Deutz Merkur TLF16
Man 750TL1S 1954 Sattelzugmaschine Green/Red
Man F8 Kofferzug Bohm and Gottschalk 1954 Green/Red

McLaren Mercedes SLR 2009 Stirling Moss
McLaren MP4/14 #1 World Champion 1999 M. Hakkinen
McLaren MP4/1C #7 1983 J. Watson
McLaren MP4/1C #8 1983 N. Lauda
McLaren MP4/7 #1 1992 A. Senna 15th Anniversary
Mercedes 190E Notarzt Feuerwehr Aachen
Mercedes 200 1965 Red
Mercedes 230GE 1980
Mercedes 230CE Berufsfeuerwehr Aachen
Mercedes 280SE Cabriolet 1965 Silver
Mercedes 280SE Coupe 1965 Silver
Mercedes 300SLR #19 Le Mans 1955 Moss/Fangio
Mercedes C111 1970 Orange
Mercedes CL-Class 1999 Green
Mercedes CLK 2001 Black
Mercedes E-Class T 2003 Silver
Mercedes E-Class T 2006 Silver
Mercedes L315 Pritschenzug Gustav Mauler
Mercedes L6600S 1950 Sattelzugmaschine Green/Red
Mercedes LOD3750 DL26 1940
Mercedes LOD3750 KS25 1940
Mercedes LP1620 1965 Pritschenzug
Mercedes ML63 AMG 2008 Black
Mercedes O317K 1966 Jagermeister
Mercedes O321 1957 Doornkaat
Mercedes SL 2008 White
Mercedes SL63 AMG 2008 Grey
Mercedes SL65 AMG S 2008 Black
Mercedes SLK 2008 Black
Mercedes SLK55 AMG 2008 Silver
Mercedes Unimog 1300 Tipper
Mercedes Unimog 1300 Winterdienst
Mercedes Unimog 401 1951 Orange
Mercedes Unimog 401 1951 White/Red
Mercedes Unimog 404 Trolf 750 Berlin 1960
Mercedes W196 #18 Grand Prix French 1954 J.-M. Fangio 1st
Mini Aero 2002 Yellow
NSU 1000L 1964 White
Opel Astra Twintop Cabriolet 2006
Opel Kadett C Aero 1977 Light Blue
Opel Kadett C Coupe 1977 Orange
Opel Manta GT/E 1974 Silver
Opel Rekord C Break 1971 Green
Opel Rekord P2 Coupe 1960 Blue
Opel Tigra 2004 Magma Red
Peugeot 304 Break 1965 Blue
Peugeot 504 Break Gendarmerie
Porsche 356C Cabriolet 1965 Polizei Dusseldorf
Porsche 356 Light Metal Coupe 1951
Porsche 356A Speedster 1956 Fjord Green
Porsche 356B GTL #35 Le Mans 1960 Linge/Walter
Porsche 550 Spider 1955 White
Porsche 908K #2 ADAC 1000km 1968 Siffert/Redman 1st
Porsche 908L #64 Le Mans 1969 Hermann/Larrouse 2nd
Porsche 911 Carrera 2008
Porsche 911 Carrera Cabriolet 2008
Porsche 911 Carrera RSR #52 Imola 1000Km 1974 Heyer/Keller
Porsche 911 Carrera Targa 2008
Porsche 911 GT1 #26 Le Mans 1998 McNish/Ortelli/Aiello 1st

Porsche 911 GT1 #25 Le Mans 1996 Boutsen/
Stuck/Wollek
Porsche 911 GT1 #26 Le Mans 1997 Dalmás/
Collard/Kelleners
Porsche 911 GT2 2000 Silver
Porsche 911 GT3 Cup #13 Macau 2007 M.Lee
Porsche 911 GT3 Cup #19 Macau 2007
R.Meins
Porsche 911 GT3 Cup #30 Macau 2007
K.Sasaki
Porsche 911 GT3 Cup #33 Macau 2007
M.Weng
Porsche 911 GT3 Cup #5 Macau 2007 N.Albon
Porsche 911 GT3 Cup #55 Macau 2007
D.O'Young
Porsche 911 GT3 Cup #6 Macau 2007
Malagamuwa
Porsche 911 GT3 Cup #80 Macau 2007 K.Sawa
Porsche 911 GT3 Cup #88 Macau 2007
T.Sugden
Porsche 911 GT3 Cup #9 Macau 2007 D.Watts
Porsche 911 GT3 Cup #98 Macau 2007 P Ma
Porsche 911 GT3 RSR #18 VLN 2007 Werner/
Koske
Porsche 911 RSR Martini Vallenga
Porsche 911 Targa 1991 White
Porsche 911 Targa 1995 Black
Porsche 911 Targa Belgian Police 1977
Porsche 911 Turbo 1995 Yellow
Porsche 911 Turbo Cabriolet
Porsche 911S #4 Rally Monte Carlo 1972
Larrouse/Perramond 2nd
Porsche 911S ADAC 1000km 1971 #82
Kremer/Neuhaus
Porsche 911S ONS R1 1974
Porsche 914/6 ONS R2 1974
Porsche 928S 1979 Blue
Porsche 934 #96 Norisring 1976 B.Wollek
Porsche 935/77 #66 Nurburgring DRM 1977
R.Stommelen 1st
Porsche 936/76 #6 500km Dijon 1976 Mass/
Ickx 1st
Porsche 936/76 #7 500km Imola 1976 Mass/
Ickx 1st 1:43
Porsche 944 Turbo #24 1986 A.Von Tirol
Porsche 956 #11 Le Mans 1984 Schuppan/
Jones/Jarier
Porsche 956 #16 Le Mans 1984 Lloyd/Mason/
Metge
Porsche 956 #33 Le Mans 1984 Hobbs/Merwe/
Streiff
Porsche 956 #9 Le Mans 1984 Brun/Bayern/
Akin
Porsche 956 #14 Le Mans 1985 Palmer/Lloyd/
Weaver
Porsche 962 #14 Mid Ohio 500km 1986
Holbert/Bell 1st
Porsche 962C #1 Nurburgring Supersprint 1986
H-J.Stuck 1st
Porsche Cayenne S 2006 Beige Metallic
Porsche Cayman S 2008 Linea Giallo
Porsche Kremer 935 #2 Spa DRM 1980
J.Fitzpatrick 2nd
Ralt RT3/84 #12 1984 G.Berger
Renault R26 #1 World Champion 2006
F.Alonso
Renault R8 Gordini 1964 White
Rolls Royce Drophead Coupe 2007 Red
Rolls Royce Silver Cloud II 1960 White
Scania LB140 Baren Marke
Toleman TG184 #19 1984 A. Senna 15th
Anniversary
Toyota Celica 2000 Yellow
Toyota FT-HS 2008 White
Toyota Landcruiser 2002 Black

Toyota MR2 Cabriolet 2000 Green
Toyota Yaris TS 2001 Red
Tyrrell 018 #3 1989 J.Palmer
Tyrrell 018 #4 1989 J.Alesi
Volkswagen 1300 ADAC 1983
Volkswagen 1600 TL Fastback 1966 Beige
Volkswagen 1600 Variant Feuerwehr
Volkswagen 411LE Saloon 1969 Yellow
Volkswagen Polo 1975 Orange
Volkswagen T2 Bus 1972 White/Red
Volkswagen T2 Bus THW 1979
Volkswagen T2 Pritsche 1972 Beige
Volkswagen T3 Pritsche 1983 White
Volvo 850 Break 1994 White
Volvo 850 Saloon 1994 Silver
Volvo P1800 Coupe 1969 Turquoise
Volvo V70 Break Swiss Border Guard
Wartburg 312 Feuerwehr Potsdam
Williams FW09 #6 US Grand Prix 1984
K.Rosberg 1st

Premium ClassiXXs

BMW Dixi Eillieferwagen "BMW
Kundendienst" Premium ClassiXXs 11650
BMW Dixi Eillieferwagen "Dixi-Werke"
Premium ClassiXXs 11651
Borgward Traumwagen 1955 aluminium
Premium ClassiXXs 18045
Borgward Traumwagen 1955 gold-metallic
Premium ClassiXXs 18046
Goggomobil TS250 Coupe turkis-white
Premium ClassiXXs 18022
Mercedes L1000 Express "Dunlop" Premium
ClassiXXs 11153
Mercedes L319 kastenwagen "JNF" Premium
ClassiXXs 11010
Mercedes L319 werbewagen "Puch" Premium
ClassiXXs 11027
Mercedes L3500 Flachpritsche beladen mit 4
BMW Isetten Premium ClassiXXs 12453
Mercedes L3500 koffer-LKW "Dunlop"
Premium ClassiXXs 12401
Mercedes L911 koffer-LKW "BP-Renndienst"
Premium ClassiXXs 12005
Mercedes LP608 Deutsche Bundespost
Premium ClassiXXs 018022
Mercedes LP608 Renndienstfahrzeug "Gulf -
Porsche" Premium ClassiXXs 12503
Mercedes LP608 Renndienstfahrzeug "Martini
- Porsche" silver Premium ClassiXXs 12502
Mercedes LP911 koffer-LKW Feuerwehr
Premium ClassiXXs 12104
Mercedes LP911 pritsche/fahrerhauser
"Mercedes-Benz" Premium ClassiXXs 12154
Mercedes O10000 "Saarpost" Premium
ClassiXXs 018020
Mercedes O10000 bus black-red Premium
ClassiXXs 12303
Mercedes W196 Monoposto #10 J.M. Fangio
Premium ClassiXXs 18081
Mercedes W196 Monoposto Premium
ClassiXXs 18080
Opel Blitz 1,75t Deutsche Bundespost Premium
ClassiXXs 018021
Opel Blitz 1,75t kastenwagen "Roncalli"
Premium ClassiXXs 11604
Opel Blitz 1,75t kastenwagen Polizei Premium
ClassiXXs 11603
Phanomen Granit "Phanomen" Premium
ClassiXXs 11551
Phanomen Granit turkis-green Premium
ClassiXXs 11550
Rennttransporter "BMW-Motorsport" white-
blue Premium ClassiXXs 12204
Victoria 250 / Spatz light blue-white Premium

ClassiXXs 18101
Victoria 250 / Spatz red Premium ClassiXXs
18100
Volkswagen Prototype V3 black Premium
ClassiXXs 18024
Volkswagen Prototype V3 cabrio black
Premium ClassiXXs 18110
Volkswagen Prototype V3 cabrio dark red
Premium ClassiXXs 18111
Volkswagen Prototype V30 blue Premium
ClassiXXs 18027
Volkswagen Prototype V30 dark grey Premium
ClassiXXs 18028
Volkswagen T2a bus L yellow-creme Premium
ClassiXXs 11305
Volkswagen T2a camping (hubdach) blue-white
Premium ClassiXXs 11324
Volkswagen T2a hochraum van «Dunlop»
Premium ClassiXXs 11261
Volkswagen T2a kombi Polizei dark green
Premium ClassiXXs 11306
Volkswagen T2b bus L orange-white 11750
Volkswagen T2b camping bus (faltdach) taiga
green Premium ClassiXXs 11775
Volkswagen T2b van «AEG» Premium
ClassiXXs 11701
Volkswagen T2b van wasserblau Premium
ClassiXXs 11700
Volkswagen T2b kombi beige Premium
ClassiXXs 11751
Volkswagen T3 camping bus / hochdach
Westfalia beige Premium ClassiXXs 11475
Volkswagen T3 camping bus / hochdach
Westfalia green Premium ClassiXXs 11476
Volkswagen T3a bus Feuerwehr red Premium
ClassiXXs 11454
Volkswagen T3a Hochraumbus Polizei green-
white Premium ClassiXXs 11455
Volkswagen T3a van pastellwhite Premium
ClassiXXs 11405
Volkswagen T3b Bus Polizei white-green
Premium ClassiXXs 13050
Volkswagen T3b van green Premium ClassiXXs
13000
Volkswagen T3b Pritschenwagen mit 2 Zundapp
KS50 Premium ClassiXXs 13100
Volkswagen T4 California friesen green
Premium ClassiXXs 13276
Volkswagen T4 California gray white Premium
ClassiXXs 13275
Volkswagen T4 Kombi elfenbein Premium
ClassiXXs 13250
Volkswagen T4 Kombi raps yellow Premium
ClassiXXs 13251
Volkswagen T4 Transporter eisblau Premium
ClassiXXs 13200
Volkswagen T4 Transporter paprika red
Premium ClassiXXs 13201
Zundapp Janus hellred-white Premium
ClassiXXs 18052
Zundapp Janus Liege-Brescia-Liege 1958
Premium ClassiXXs 18053

PREMIUM X (lim series by IXO in resin)

Lincoln Continental Mk.V
Cadillac Eldorado hardtop & convertible 1976
Cadillac Fleetwood 60 Special 1967
Ford Capri III Race 1980
Stutz Blackhawk 1974
BMW 3-series Baur cabriolet
Citroen 2CV Picasso
Volvo P445 station wagon & van, various version
Fiat 500 NSU Weinsberg
Lancia Delta Integrale cabriolet
Lancia Delta Selene convertible

Saab Lancia 600 GLS 1980
Lancia ECVI
Toyota MR2 Gr.B

SCHUCO

Audi A5 3.0 TDI Quattro Cabriolet closed Schuco 007281
Audi A5 3.0 TDI Quattro Cabriolet Schuco 007282
Audi R8 4.2 FSI V8 Quattro Safety Car DTM 2008 Schuco 004788
Audi R8 5.2 FSI V10 Quattro Schuco 004766
Audi R8 5.2 FSI V10 Quattro Schuco 004767
Barkas B1000 Kastenwagen «Minol» Schuco 003640
Barkas B1000 Bus Schuco 003650
Barkas B1000 Feuerwehr Schuco 003645
BMW 503 Cabriolet mit abnehmbaren Sofftop Schuco 002247
BMW 507 Roadster Schuco 002176
BMW 600 mit Wohnwagen Schuco 002347
Citroen HY Kastenwagen «Michelin Reifen» Schuco 003502
Citroen HY Rettungswagen «Rotes Kreuz» Schuco 003505
Claas Senator Mahdrescher Schuco 002988
Claas Super Automatic S Mahdrescher Schuco 002986
IHC 423 Traktor Schuco 003465
Iveco Magirus Super Dragon X8 Feuerwehr Schuco 007137
John Deere / Lanz D6006 Bulldog Schuco 003436
Lanz Ackerluftbulldog D9506 mit Verdeck Schuco 003376
MAN 10.210 Sattelzugmaschine Schuco 003373
Mercedes 170V Cabriolet Schuco 002435
Mercedes 170V Kastenwagen «Texaco» Schuco 002269
Mercedes 300SL Flugelturer «Mille Miglia 1955» Schuco 002457
Mercedes C63 AMG Limousine «Safety Car DTM 2008» Schuco 004929
Mercedes C-Klasse Elegance T-Modell Polizei Schuco 004942
Mercedes E-Klasse Limousine Avantgarde Schuco 007321
Mercedes E-Klasse Limousine Avantgarde Schuco 007322
Mercedes E-Klasse Limousine Elegance Schuco 007326
Mercedes GLK-classe Off-Road Styling Schuco 007247
Mercedes GLK-classe Sport Styling Schuco 007276
Mercedes GLK-classe Sport Styling Schuco 007277
Mercedes GLK-Klasse Off-Road Styling Schuco 007246
Mercedes L319D Kastenwagen «Dunlop Reifen» Schuco 003353
Mercedes L408 Kastenwagen «Porsche Renndienst» Schuco 003570
Mercedes L408 Rettungswagen «Rotes Kreuz Nurnberg» Schuco 003580
Mercedes L409 LF8 Freiwillige Feuerwehr Schuco Wasserzell» 003590
Mercedes LP608 Kipper Schuco 003515
Mercedes LP608 Koffer-LKW «Porsche Gulf Racing Team» Schuco 003524
Mercedes LP608 Koffer-LKW «Porsche Martini Racing» Schuco 003528
Mercedes LP813 TLF 8 «Werkfeuerwehr Hannoversche Papierfabriken» Schuco 003535

Mercedes LS1620 Koffer-Sattelzug «Lorsata Alpenmilch» Schuco 003596
Mercedes LS1620 Sattelzugmaschine Schuco 003595
Mercedes Unimog U20 Schuco 003277
Mercedes Unimog U401 mit Westfalia-Kabine Schuco 003125
Mercedes Zetros 4X4 Schuco 007141
Mercedes Zetros 6X6 Schuco 007142
Mini Cooper «50 Jahre Mini» Schuco 002448
Mini Cooper mit Faltdach «50 Jahre Mini» Schuco 002447
Opel Commodore B GS/E Coupe Rally «RAC Rally» Fahrer M.C.Beaumont/C.Giganot Schuco 002779
Opel Corsa A «Stadtwerke Nurnberg» 003413 Schuco
Opel Insignia Sports Tourer 007271 Schuco
Opel Insignia Sports Tourer 007272 Schuco
Opel Kadett B Coupe 003513 Schuco
Opel Kadett B Coupe Rally Monte Carlo 1970 Fahrer J.Ragnotti/P.Thimonier Schuco 003514
Opel Kadett C Rally Schuco 003610
Opel Kapitän 1956 Schuco 002638
Opel Manta B400 Rally RAC Rallye 1983 «Rothmanns» Fahrer Jimmy McRae/Ian Grindrod Schuco 005543
Opel Olympia Caravan «Opel Kundendienst» 002665 Schuco
Opel Rekord E Caravan 003605 Schuco
Porsche 356A Carrera GT Coupe Rally Venezuela-Caracas 1958 Fahrer Fritz Huschke von Hanstein Schuco 002509
Porsche 911RS 2.7 Schuco 003553
Porsche 911S Rally East African Safari Fahrer A.Anderson/H.Thorszelius Schuco 003554
Porsche 917 Kurzheck Schuco 003620
Porsche Boxster facelift (Baureihe 987) Schuco 007286
Porsche Boxster S facelift (Baureihe 987) Schuco 007291
Porsche Boxster S facelift (Baureihe 987) Schuco 007292
Porsche Cayman facelift Schuco 007296
Porsche Cayman S facelift Schuco 007301
Porsche Cayman S facelift Schuco 007302
Renault Grand Scenic J95 Schuco 007346
Renault Scenic J95 Schuco 007341
Setra S6 Reisebus mit Dachgepacktrager und Zinnfiguren «Ruser Reisen» Schuco 002828
Tempo Dreirad Pritschenwagen «Klempnerei Sander» Schuco 002553
Tempo Dreirad Pritschenwagen mit Ladegut

«Die Ludolfs» Schuco 002554
Tempo Matador Tieflader «Stadtwerke Hameln» Schuco 003324
Volkswagen Beetle 1200 «Ultima Edicion» Schuco 003860
Volkswagen Golf Plus VI Schuco 007316
Volkswagen Golf Plus VI Schuco 007317
Volkswagen Golf VI 2-doors «Concept White» Schuco 007308
Volkswagen Golf VI 2-doors Schuco 007306
Volkswagen Golf VI 2-doors Schuco 007307
Volkswagen Golf VI 4-doors Schuco 007311
Volkswagen Golf VI 4-doors Schuco 007312
Volkswagen Golf VI GTI 2-doors Schuco 007356
Volkswagen Golf VI GTI 2-doors Schuco 007357
Volkswagen Passat Coupe «Concept White» Schuco 007253
Volkswagen Polo Schuco 007351
Volkswagen Polo Schuco 007352
Volkswagen T1 Bulli Bus «John Deere Lanz Kundendienst» Schuco 003541
Volkswagen T1 Bulli van «Porsche Renndienst» Schuco 003561
Volkswagen T1 Bulli Westfalia Campingbus Schuco 003542
Volkswagen T2a Bus «Die Ludolfs» Schuco 003661
Volkswagen T2a Bus «Rapunzel» Schuco 003499
Volkswagen T2a Pritschenwagen mit Nachlaufer und Ladegut «Zimmerei Kuchenbecker» Schuco 003348
Volkswagen Tiguan Track & Field «Notarzt» Schuco 004985
Zinnfiguren-Set «Die Ludolfs» Schuco 003910

SOLIDO

Simca Coupe 1956
Lotus Seven 1973
Ford Abeille 1954
Land Rover Discovery 3
Peugeot Bipper Teepee van 2008

STARLINE

Lancia Ardea van
Lancia D20 MM
Lancia Flaminia Presidentiale
Cisitalia 202
Opel Record P2 van
Opel Blitz van
Lancia Jolly van
Fiat Abart coupe & spider
Osca MT4



ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН масштабных автомобилей мира

Агат-М • Тантал • Электон • Сарлаб • Вектор-моделс • ФИНОКО
Киммерия • САИС • Компаньон • Сагагата • Херсон-моделс
студия "КАН" • AD-MODUM • KV • DeAgostini и многие другие

Всегда большой выбор моделей на любой вкус!



Более 10 способов оплаты!

Доставка в любую точку мира!

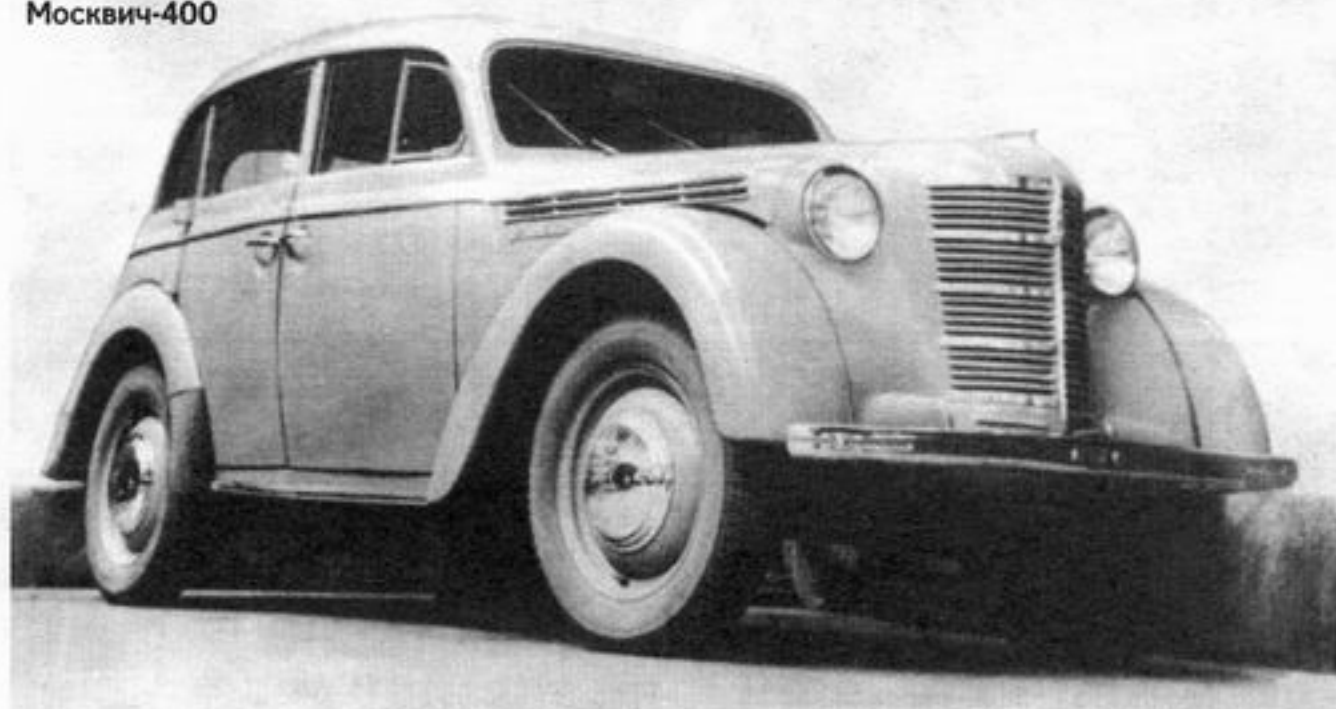
Индивидуальный подход к каждому клиенту!

www.scaleworld.ru
e-mail: scaleworld@scaleworld.ru
icq: 99817762
тел. 8-906-0343959



Юрий ДУБКОВ (Москва),
Фото из архива автора

Москвич-400



Первый автомобиль модели Москвич-400-420 сошёл с конвейера 4 декабря 1946 г., а с января 1947 г. началось его массовое производство. Возобновлять после войны выпуск устаревших КИМ-10 не стали, а, взяв за основу 4-дверный седан «Опель-кадет 38», выпущенный в Германии в период с 1936 по 1939 г. в количестве 107 тыс. шт., доработали его для эксплуатации в условиях плохих дорог, низкосортного бензина и поставили на конвейер. В честь празднования 800-летия Москвы его назвали «Москвич». В 1946 г. заводу для обозначения выпускаемых моделей автомобилей было выделено (по принятой тогда классификации) сто цифр — от 400 до 499. Новый автомобиль получил заводской индекс Москвич-400-420. Первая цифра обозначала модель двигателя, а вторая — модель кузова. До появления следующей модели Москвич-401 машина обычно называлась просто «Москвич». В технической и научно-популярной литературе встречаются и такие обозначения как МЗМА-400, 400/420, М-400, Москвич-400. Последнее стало популярным среди механиков, автолюбителей и сохранилось до настоящего времени. Как из «Опеля» получился «Москвич» и как обозначался прототип К38 или Р38 спорят до сих пор, хотя после публикации в «Авторевю» архивных материалов, обнаруженных Е.И. Борычевым, всё вроде бы стало ясно, не в этом суть. История «Москвича» началась.

Это был четырёхместный автомобиль с четырёхцилиндровым нижнеклапанным двигателем рабочим объёмом 1,074 л, мощностью 23 л.с., трёхступенчатой коробкой передач, независимой подвеской передних колёс, гидравлическим приводом тормозов, снаряжённой массой 860 кг, длиной 3855 мм и колёсной базой 2340 мм. Несущий четырёхдверный кузов типа седан с целым прямым ветровым стеклом был без крышки багажника, доступ в который осуществлялся через откидную спинку заднего сиденья. Передние двери (с форточками) открывались по ходу движения, а задние против. Снаружи на каждой стороне было по три петли: две на задней двери над крылом и одна внизу на передней. Под дверными хромированными ручками выштампованы углубления. Справа и слева на крышках распашного капота (он состоял из двух половин и открывался параллельно оси кузова) восемь (по две в ряд) прорезей для воздуха,

окаймлённых хромированными накладками и молдингом, проходящим вдоль кузова над ручками дверей. Такой же молдинг был и на порогах. Решётка радиатора с поперечными прорезями имела пять декоративных хромированных накладок, расположенных горизонтально и разделённых вертикальной накладкой с эмблемой завода «ЗМА». Передние и узкие задние

хромированные бамперы имели по краям вдавленные выштамповки, покрашенные красной краской. Передний номерной знак крепился с левой стороны над бампером. В центре бампера была прорезь для заводной рукоятки (стартер на машине был). Два механических (от двигателя) стеклоочистителя имели нижнее крепление. Подфарников, боковых указателей поворотов и внешних зеркал не было. Запасное колесо крепилось снаружи сзади на багажнике, над ним по обе стороны хромированные накладки, имитирующие петли багажника. Справа от заправки горловина бензобака, а слева кронштейн крепления заднего номерного знака и стоп-сигнала. Диски колёс сплошные с хромированными колпаками, на которых выдавлена стилизованная буква «М», покрашенная красной краской. Встречающиеся на фотографиях диски колёс с круглыми отверстиями по диаметру — не «родные». Шины размером 4,50 или 5,00-16. Выхлопная труба немного выступала сзади кузова с правой стороны. Первоначально рулевое колесо имело 4 спицы, рычаги переключения передач и ручного тормоза располагались на полу. Панель приборов ок-

рашивалась в цвет кузова, в центре панели два круглых больших белых циферблата приборов, справа и слева от них перчаточные ящики без крышек (их стали устанавливать позже). Передние сиденья с отдельными спинками, обивка дверей и потолка из ткани. Кузова всех модификаций окрашивались в светло-голубые, светло-бежевые и серые цвета. Красных, чёрных и тем более металлических не было.

Модификации автомобиля:

Москвич 401-420. Выпускался с 1952 г., имел модернизированный двигатель (26 л.с.) и коробку передач. Руль с тремя спицами. Рычаг переключения передач на рулевой колонке. Рычаг ручного тормоза слева под панелью приборов.

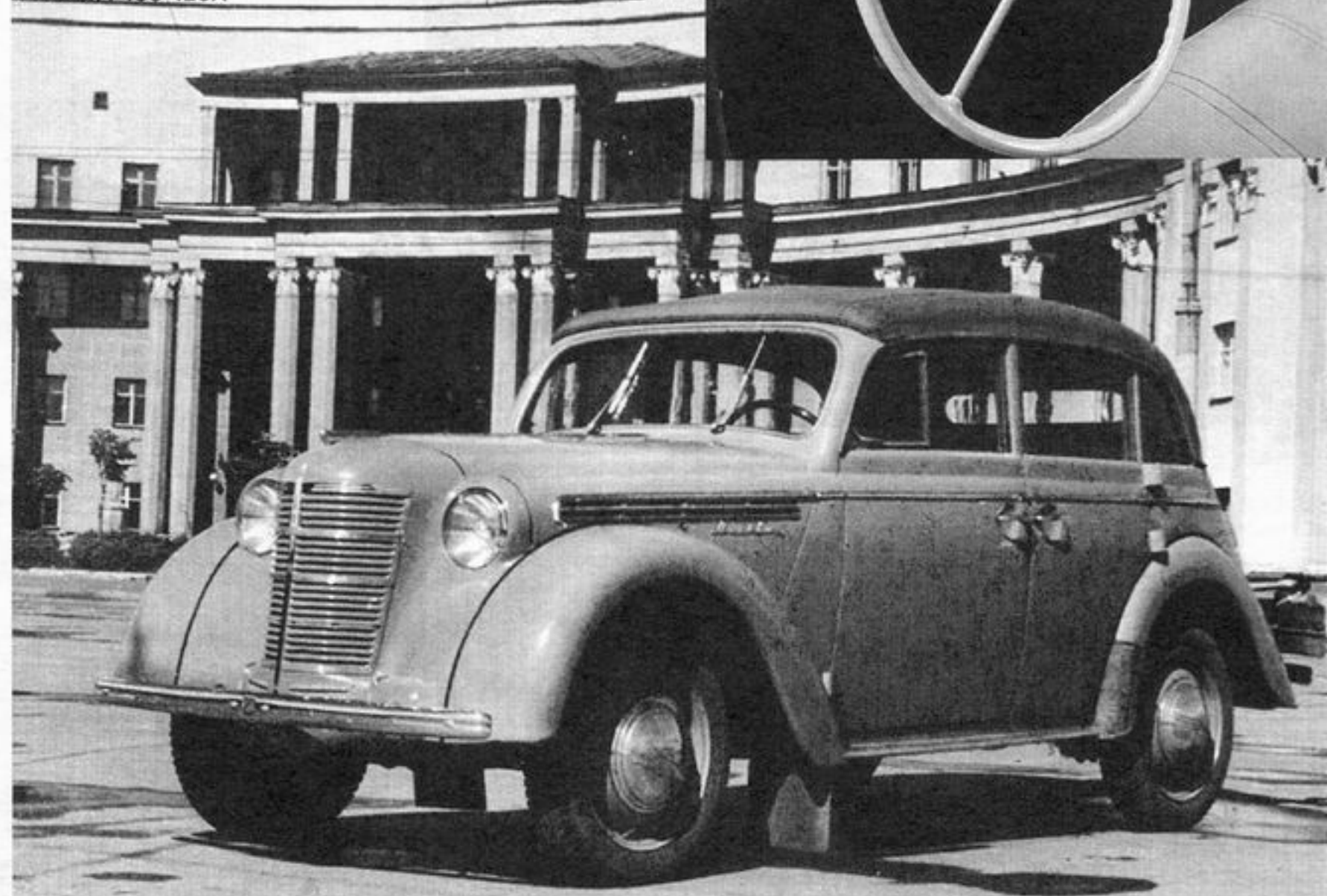
Москвич 400-420А и Москвич 401-420А. Выпус-



Москвич-401, панель приборов



Москвич-400-420А



кались с 1949 по 1954 гг. Отличались типом кузова — «кабриолет» с мягким открывающимся верхом. Брусья верхнего обвода дверей замкнутого сечения с раскосами (для жёсткости кузова) от пола вверх. Выпущено около 17700 шт. Больше за свою историю завод кабриолетов, кроме экспериментальных моделей, не выпускал.

Москвич 401-420М — медицинский. Отличался от основной модели дерматиновой обивкой салона, обеспечивающей возможность мойки и дезинфекции, а также наличием дополнительной сигнальной фары с красным крестом.

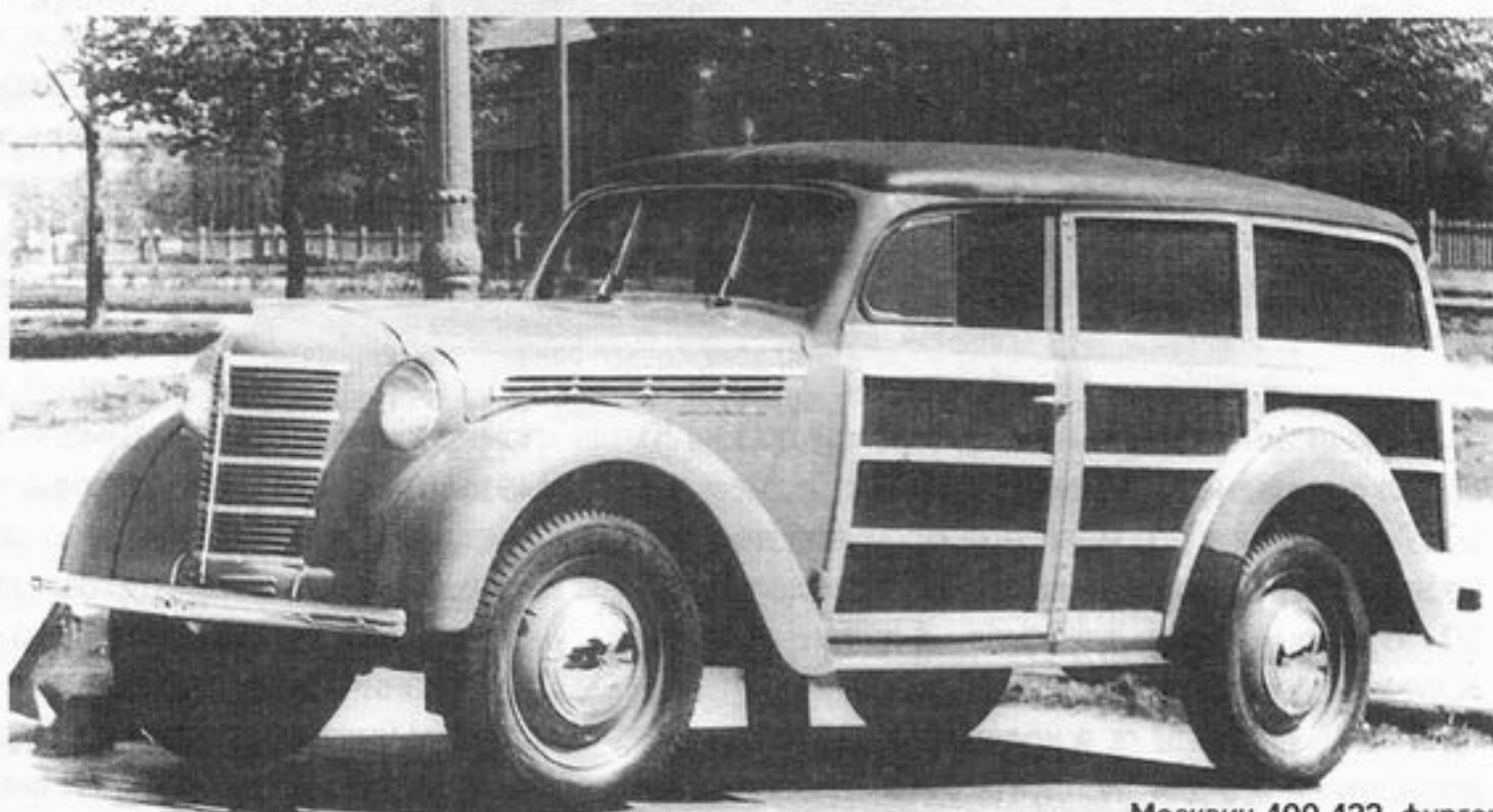
Москвич 400-422, Москвич 401-422, пожалуй, самая интересная и оригинальная модель не только завода, но и отечественного автопрома. Подобной машины серийно у нас больше никто никогда не делал. Это автомобиль с кузовом фургон, грузоподъёмностью 250 кг (без пассажира) для перевозки мелких грузов. Вся изюминка — в конструкции кузова. Передняя часть и задние крылья как у обычного «москвича», а двери водителя, пассажира, весь остальной кузов и крыша были сделаны из дерева. Каркас кузова — берёзовый, филёнки кузовных панелей из бакелитизированной фанеры с декоративной пропиткой и лакировкой; крыша обивалась гранитолом или текстовинитом. Выступающие брусья каркаса покрывались светлым лаком, а фанера — тёмно-коричневым бакелитовым. В местах пересечения брусьев блестели металлические шляпки болтов. Пол грузового отсека был выше днища кузова. В этом проёме располагалось запасное колесо и инструмент. Багажные двери состояли из двух остеклённых створок, открывающихся в стороны (в процессе эксплуатации разбитые стёкла обычно заменяли фанерой). Обивка дверей внутри и сиденья — из кожзаменителя. Между кабиной и грузовым отсеком устанавливалась деревянная перегородка, но не сплошная, а чуть выше спинки сидений. Шасси этой модели было с усиленными рессорами (8 листов), изменённой наливной горловиной бензобака, с другой конструкцией кронштейна заднего номерного знака. Шины размером 5,50-16. Подобные кузова за рубежом называют «вуди», а у нас звали просто — «деревянный «Москвич» или «Буратино». Выпускались такие машины с 1948 по декабрь 1956 г. Всего выпущено 11122 шт. В 1956 г. на часть машин ставили двигатели МЗМА-402.

Другие модификации массово не выпускались. Это Москвич-401-422 (универсал), тот же 422, только четырёхдверный с задним сиденьем для пассажиров и боковым остеклением, и Москвич-403Э-424Э купе — с двухдверным спортивным кузовом и форсированным до 33 л.с. двигателем. Было построено два опытных образца. Изготовили около 20 модификаций с ручным управлением для инвалидов — Москвич-401Б. Для нужд города Москвы было выпущено 2500 шасси Москвич-401-422 (встречалось обозначение Москвич-420Б) на которые другие заводы и мастерские ставили кузова различных конструкций. Некоторая часть Москвич-401 поставлялась в Минобороны, где они оборудовались под агитмашины и носители аэродромной техники.

Всего было изготовлено более 247 тыс. автомобилей этого семейства, большая часть из которых была продана населению.



Москвич-401-422, универсал



Москвич-400-422, фургон



Москвич-401-420, аэродромная пусковая установка



Москвич-400-422, фургон агитационный



Москвич-401Э-424Э, опытный



Продолжение в следующем номере

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Alfa Romeo 146 grey metallic Pego Italia pg1037



Alfa Romeo 90 Polizia Squadra Volante Pego Italia pg1046



Amphicar Modele 1962 Polizei Hamburg Neo 43179



Audi TT coupe 2006 white Edison Giocattoli 841721



BMW 320i (E30) 1989 grey metal with motor Minichamps 431024001



Bugatti Type 41 Royale torpedo closed 1927 RIO 4241



Berlingo XTR 2008 gold metal Norev 155705



Citroen HY "Varta The Battery Experts" lim Norev 154538



Alfa Romeo 146 white Pego Italia pg1036



Alfa Romeo 90 Taxi Milan 1988 white Pego pg1040



Aston Martin DB2 special Jolly Model: green j0551; green met j0552; red j0553



Austin 1800 Mk.II + Allegro 1300SD - centenary set green - yellow Vanguard's au2002



BMW 328Ci (E46) Coupe 1999 grey metal Minichamps 431028326



Buick Riviera GS 1971 black Yat Ming



Citroen BX 4TC 1986 white Nostalgie no107



Citroen ID19 break 1960 grey Atlas



Alfa Romeo 147 2001 grey metal Solido Presse



Alfa Romeo Giulia Super 1972 dark blue Norev Presse



Aston Martin DB2/4 Mk.II 1957 Jolly Model: green black j0566; green j0564; red j0565



Austin Mini 1275GT 1969 red Spark s1504



BMW 3-series silver 1989 Minichamps 431024001



Buick Riviera GS 1971 green metal Yat Ming



Citroen C Airplay Concept Pearl White Norev 155603



Citroen ID19 break ORTF Television Marseille Provence Altaya



Alfa Romeo 156 1997 Polizei Minichamps 430120790



Alfa Romeo GTV 2003 blue met Minichamps 400120302



Aston Martin DB5 grey metal Del Prado



Austin Mini panel van mustard Cararama



BMW 520i (E12) 1972 light blue metal with motor Minichamps 80420390515



Cadillac Coupe de Ville 1949 red metal Yat Ming



Citroen C Aircscape 2007 Salon de Francfort Provence Moulage pm0014



Citroen ID19 break R.T.F. RTF 1960 black white Edicola 149671



Alfa Romeo 164 V10 Pro-Car 1988 red Spark s0608



Alfa Romeo GTV 6 1983 red Minichamps 400120140



Aston Martin DBS James Bond 007 -Quantum of Solace- 2008 Minichamps 436137622



Austin Mini pick-up turquoise Cararama



BMW 750Li 2008 black (BMW Promo) Minichamps 80420445200



Charger Racing - Pete Geoghegan Australian Touring Car Championship 1973 Trax (Australia) tr11k



Citroen C3 Picasso 2009 black Norev 155320



Citroen ID19 break R.T.F. RTF 1960 black white Edicola 149671



Alfa Romeo 1750 berlina 1932 Polizia RIO 4237



Alfa Romeo GTV6 1982 007 James Bond -Octopussy- Minichamps 436120141



Audi 80 (B4) 1991 dark green metal Neo 43351



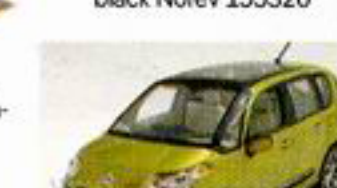
Austin Mini Sprint 1969 gold metal Spark s1506



BMW 750Li 2008 white (BMW Promo) Minichamps 80420445201



Checker Cab 1949 Taxi National Transportation Brooklyn brk89b



Citroen C3 Picasso 2009 light green metallic Norev 155321



Citroen Jumper 2007 Pompiers VTU Alimentation with decals Norev 155916



Alfa Romeo 1900CCS coupe touring 1956 Jolly Model; bordeaux j0625; red j0624



Alfa Romeo Guilietta Spider 1958 red Solido Presse



Audi 80 (B4) cabriolet 1991 silver Neo 43371



Austin Mini van ivory Cararama



BMW M3 (E93) cabriolet 2008 black metal Minichamps 80420430949



Cheetah Aluminium 1963 Spark s1450



Citroen C4 2008 Gendarmerie Norev 155408



Citroen Mehari 4x4 1980 green Atlas



Alfa Romeo 1900Ti 1950 Super Polizia M4 7077



Alfa Romeo Guilietta Sprint 1957 red Solido Presse



Audi A5 cabrio 2008 ibis white Audi Promo Schuco 5010805323



Austin Mini van red/woody Cararama



BMW M3 (E93) cabriolet 2008 dark blue metal Minichamps 80420430948



Chevrolet Captiva 2006 polysilver Norev 900055



Citroen C4 Picasso 2007 silver metal Norev 159947



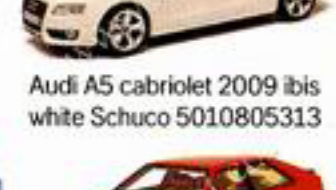
Citroen Rosalie 500kg van 1934 Postes Atlas



Alfa Romeo 1900Ti 1953 Taxi Milano M4 7078



Alfa Romeo Montreal 1970 orange Norev Presse



Audi A5 cabriolet 2009 ibis white Schuco 5010805313



Austin Princess - Diplomatic Protection Group - Police bordeaux Vanguard's va10202



BMW M3 (E93) cabriolet 2008 white Minichamps 80420430947



Chevrolet Corvette 1963 light blue metal Del Prado



Citroen DS19 1964 black/white Del Prado



Citroen SM Maserati blue metallic IXO clic096



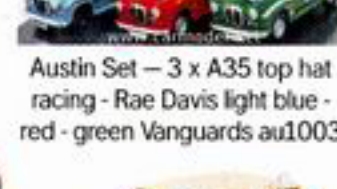
Alfa Romeo 2000 sportiva spider 1955 Jolly Model; bordeaux j0629; red j0628



Alfa Romeo Montreal Presentation London 1973 M4 7080



Audi Coupe GT 1980 red Neo 43375



Austin Set - 3 x A35 top hat racing - Rae Davis light blue - red - green Vanguard's au1003



BMW M5 (E34) silver Neo 43312



Citroen 2CV AZU 1965 Deutsche Post Norev 151411



Citroen DS21 Pallas 1968 Champagne CEC lim ed Nostalgie v3462



Citroen Traction Avant 11 commerciale 1939 black Edicola 149599



Alfa Romeo 2000 sportiva spider Coda Tronca 1955 Jolly Model; red j0626; bordeaux j0627



Alfa Romeo Romeo 2 1960 Assistenza Clienti Sportivi M4 7067



Audi Q7 dark grey met Edison Giocattoli 842021



Autobianchi A112 1973 yellow/white Starline Presse



BMW Z1 Alpina 1990 red Alezan ac07



Citroen Ami 8 1969 light blue lim ed Norev 4871



Citroen GS 1971 blanc meige Norev 158214



Citroen Traction Avant 11A cabriolet 1935 light grey Atlas



Alfa Romeo 33 1985 Polizia Squadra Volante Pego Italia pg1045



Alfa Romeo Romeo 2 Carabinieri 1964 M4 7066



Audi Q7 Notarz (D) white orange Hongwell 22144



Bentley Mk.VI 1951 midnight blue Lansdowne kdm64a



Borgward Isabella 1958 silver Minichamps 400096000



Citroen B2 Torpedo 1925 blue Atlas



Citroen GT concept car 2008 pearl white Provence Moulage pm0023



Citroen Traction Avant 11B berlina 1939 black Atlas



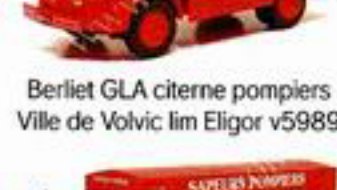
Alfa Romeo 33 Polizia Provinciale Pego Italia pg1038



Alpine A610 JO Albertville 1992 white Eligor Autos 101130



Audi Quattro 1981 blue met Minichamps 430019427



Berliet GLA citerne pompiers Ville de Volvic lim Eligor v5989



Borgward Isabella 1959 Polizei Frankfurt Minichamps 400096090



Citroen Berlingo Assistance 24h/24 7j/7 Norev amc008816



Citroen HY 1964 "Butagaz Services et Livraisons" Eligor Autos 101134



Citroen Traction Avant 11BL 1939 Armee Francaise Atlas



Alfa Romeo 8C Competizione 2007 red M4 7085



Alvis TE21 DHC cabriolet 1966 sand metal Neo 43421



Audi R8 V10 2009 brilliant red Schuco 5010918423



Berliet GR190 Pompiers Risques Technologiques lim Eligor Camions v6207



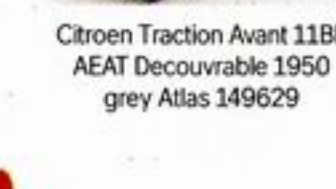
Borgward Isabella 1960 red Norev 820022



Citroen Berlingo "Eurorepar" Norev 155701



Citroen HY pick-up citerne Pompiers Eligor Autos 101075



Citroen Traction Avant 11BL AEAT Decouvrable 1950 grey Atlas 149629

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

 Citroen Traction Avant 11BL Beige 1951 beige Atlas	 Citroen Visa 1000 Pistes 1983 white Atlas	 Ferrari 212 Inter Vignale 1953 Turin Motor Show black green met BBR bbr88a	 Ferrari 500 Superfast RHD - Personal Car Actor Peter Seller (sn 6679sf) base pelle lim 20ps bronze met BBR bbr67r1	 Fiat 238 van Fire Brigades 1976 RIO 4236	 Fiat Stilo 2001 white Norev Presse	 Ford F-1 pick-up 1948 red Yat Ming	 Ford Woody 1948 maroon Yat Ming
 Citroen Traction Avant 11BL cabriolet 1938 green Atlas	 Citroen Visa II Chrono 1982 Nostalgie no111	 Ferrari 225 spider Vignale 1953 Jolly Model: bordeaux j0623; red j0622	 Ferrari 612 Scaglietti Sessanta 20th Anniversary RGM Design Blue Met Pearl Base Pelle lim 60ps BBR bbr210s	 Fiat 500 Jolly 1959 red Spark S1499	 Ford Anglia + Hillman IMP rally set blue - white diorama Vanguard's rd3002	 Ford F-100 pick-up 1953 blue Yat Ming	 Ford XE Falcon GL 1982 Utility Saffron beige/tan interior Trax (Australia) tr71
 Citroen Traction Avant 11BL van Danoise 1950 grey Edicola 149582	 Citroen Xantia 1993 dark green Atlas	 Ferrari 245GT Dino red/beige interior Kyosho 5081rs	 Ferrari California 2008 open New Daytona black lim 50ps BBR bbr213nd	 Fiat 600D white Solido Presse	 Ford Anglia 1963 British Police IXO clc111	 Ford Focus coupe cabriolet 2007 brown met Edison Giocattoli 841921	 Ford XE Falcon GL 1982 van Repco Auto Parts Trax tr72
 Citroen Traction Avant 11CV cabriolet 1939 white/black Atlas	 Citroen Xsara break 1998 red met Edicola 142542	 Ferrari 246GT Dino silver Kyosho 5081s	 Ferrari California 2008 red Red Line Models 174	 Fiat 600T van 1959 -Assistenza Corse Mondial-Progetto K pk8004	 Ford Anglia 1963 British Police IXO clc180	 Ford Focus Tour de Corse 2007 Test Car IXO ram280	 GMC pick-up 1950 green Yat Ming
 Citroen Traction Avant 11L FFI 1944 black Atlas	 Citroen Xsara break 1998 red metal Atlas	 Ferrari 250 Europa Schermerhorn Collection (s/n 0365gt) silver grey met lim 20ps BBR bbrcar06c	 Ferrari California 2008 yellow Red Line Models 175	 Fiat 6C 1500 Sport Zagato 1938 Jolly Model: bordeaux j0631; red j0630	 Ford Capri III Turbo red Neo 43325	 Ford GT40 Mk.II dark blue/White stripes Del Prado	 Hanomag L28 van 1953 -La Vache Qui Rit- Norev 820519
 Citroen Traction Avant 11L gazogene 1941 dark grey Atlas	 Citroen ZX Volcane 1991 silver metal Atlas	 Ferrari 250GT (ch. 4219) 1963 dark blue Red Line r184	 Ferrari California New spider 2009 special ed lim 100ps red BBR bbrex28	 Fiat 850 1969 light blue Solido Presse	 Ford Cortina Mk.III Lancashire Constabulary Police white orange Vanguard's va10301	 Ford Mustang Mach 1 1971 yellow Minichamps 400087120	 Hino Contessa Coupe 1965 red Norev Presse 800800
 Citroen Traction Avant 15 Six G 1939 black Nostalgie no124	 Decals Ecussons Français 140 x180mm Colorado dcc4307	 Ferrari 250GT spider 1962 llario: red 43038r; silver 43038s; yellow 43038y	 Ferrari FXX Evoluzione 2006 Hot Wheels n5584	 Fiat Barchetta 1995 yellow Starline Presse	 Ford Crown 2000 USA Police Darlington County Sheriff IXO moc074	 Ford Osi 20M TS 1967 silver met Minichamps 400087020	 Holden 48-215 sedan 1948 RSL Taxis trax(australia) tr15f
 Citroen Traction Avant 15CV 1954 General de Gaulle with flags Atlas	 Decals Immatriculations Europe 70x95mm Mini Racing 1070	 Ferrari 250TDF Fantasy Junction Collection (s/n 1657gt) blue red lim 36ps BBR bbr132br	 Ferrari FXX Evoluzione Daytona black open&close series lim 10ps MR Collection oc33black	 Fiat Campagnola 1959 Vigili del Fuoco Norev 770040	 Ford Escort II 1975 red Minichamps 400084100	 Ford Prefect Pro Street 1955 Fire red Brooklin rod21	 Holden Commodore VS 1987 dark blue metal Del Prado
 Citroen Traction Avant 15CV cabriolet 1939 cream Atlas	 Decals Pompieri Departemental et Secours 85x110mm MVI d102	 Ferrari 360N-GT Test Suzuka 2005 lim 50ps red BBR bg300b	 Fiat 1100 Light blue/black Starline Presse	 Fiat Idea 2003 bronze metal Norev Presse	 Ford Escort Mk.I Mexico Lemans green Vanguard's va09505	 Ford Sierra Cosworth 4x4 - Devon And Cornwall Constabulary Police white Vanguard's va10001	 Holden EH utility 1963 RAAF Trax (Australia) tr54f
 Citroen Traction Avant 22CV cabriolet 1934 red Atlas	 Decals WRC Rally Plates 3 140x180mm Colorado dcc43003	 Ferrari 375AM 1958 blue BBR bbr39a	 Fiat 124 Spider 1979 red Starline Presse	 Fiat Iveco Daily New van frigorifero red white Oldcars 05800	 Ford Escort Mk.I RS 2000 white Minichamps 400084300	 Ford Sierra Cosworth Sapphire Turbo S white blue Vanguard's va10005	 Honda NSX 1990 RHD yellow Del Prado
 Citroen Traction Avant 7C 1938 blue/black Atlas	 Decals Pompieri Departemental et Secours 85x110mm MVI d102	 Ferrari 410S 1964 red Jolly Model j0618	 Fiat 128 Rally 1971 yellow RIO 4220	 Fiat Linea 2006 light blue metal Norev 770400	 Ford Escort Mk.I Stirling & Clackmannon Police green white Vanguard's va09511	 Ford Transit Minibus Brandweir red Hongwell	 Horch 853 cabriolet 1938 black/red Minichamps 436012035
 Citroen Traction Avant 7C cabriolet Gaz De Ville 1937 black Edicola 149584	 DKW Junior de Luxe 1961 cream/blue Minichamps 400011502	 Ferrari 410SA 3-series Ex-Hilary Raab (s/n 1323sa) Base Pelle red met lim 20ps BBR bbrcar04b	 Fiat 238 van 1970 white RIO 4235	 Fiat Multipla 2004 maroon Solido Presse	 Ford Escort Mk.I Suffolk Police Vanguard's va09502	 Ford Transit Minibus Carabinieri + Gommone Police blue white Hongwell CA9172	 Hotchkiss Anjou berline 1952 black Classic Car Collection 1050-2
 Citroen Type 23 1500kg van 1938 -Shell- IXO clc194	 Edsel Citation Cabriolet 1958 green metal Yat Ming	 Ferrari 430 Scuderia 2008 white Red Line Models 177	 Fiat 238 van 1971 -Assistenza Fiat- RIO 4239	 Fiat Nuova Panda blue Edicola it60	 Ford Escort Mk.I Wiltshire Police Vanguard's va09503	 Ford Transit Motorsport 1979 Spark S0292	 Hotchkiss Anjou berline 1952 green metal Classic Car Collection 1050-1
 Citroen Type A 1919 white black Edicola 143280	 Ferrari 212 Export Vignale Barchetta 1951 red Jolly Model j0612	 Ferrari 430 Scuderia dark grey lim 50ps BBR bbr200g	 Fiat 238 van 1971 -Pirelli - Servizio Rally- RIO 4238	 Ford Escort Mk.I Wiltshire Police Vanguard's va09503	 Ford Transit Motorsport 1979 Spark S0292	 Hotchkiss Anjou berline 1952 green metal Classic Car Collection 1050-1	

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

Фото www.rimotex.ru, www.scaleworld.ru, www.1001automodel.ru, www.tomo-avt.net.ru, редакции, Сергей Лосвиненко (Киев), Виктор Алексеев, Александр Говоруха и фирм-изготовителей



YA3-450 (МАЛ-студио)



ГАЗ-М73 (Вектор-моделс)



АНР-40(130)-127 (КВ)



YA3-39099 (Нью Тантал)



Урал-4320 бронированный (МАЛ-студио)



Урал-377М (АС-слейлмоделс)



YA3-Hunter (МАЛ-студио)



YA3-39099 Аварийный (Нью Тантал)



ЗИЛ-131 коммерция (МАЛ-студио)



Урал-377М (АС-слейлмоделс)



ЕрАЗ-3730 санитарный (МАЛ-студио)



YA3-39099 Полиция (Нью Тантал)



ЗИЛ-131 коммерция (МАЛ-студио)



ГАЗ-М20 ралли (Херсон-моделс)



YA3-39099 ДПС (Нью Тантал)



YA3-39099 пожарная (Нью Тантал)



ЗИЛ-131 коммерция (МАЛ-студио)



ЗИЛ-119КА санитарный (Херсон-моделс)



АНР-40(130)-127 (КВ)



YA3-39099 санитарный (Нью Тантал)



МАЗ-537К автокран (АД Модум)



АН-30(130)-64А (КВ)



МАЗ-500 1-й экспериментальный 1958 (АД-Модум)



YA3-39099 (Нью Тантал)



Урал-4320-45 (Миниград)



АНР-40(130)-127А (КВ)



МАЗ-53371 (А-Мастерс)



YA3-Фермер (Нью Тантал)



АЦПТ-2.1 цистерна «Молоко» (СарЛаб)



М923А1 Cargo Open Olive (АД-модум)



МЗКТ-74173 (А-Мастерс)



ПСГ-160 на шасси ЗИЛ-130 (ДНК)



ЛуМЗ-853Б на шасси ЗИЛ-130 (ДНК)



Фигурки (Универсал)



Альтернативные Я-НАТИ



... СОКОЛОВ (г. Барнаул),
... архивов НАМИ,
... и автора

Документацию по семейству Я-НАТИ-Х в 1932 г. передали в Ярославль. Однако и ЯГАЗ, занятый созданием четырёхосного ЯГ-12 и шасси для автобуса-гиганта ЯА-2, смог воплотить в металле пять образцов из десяти только к лету 1933 г.

Обращает на себя внимание уже устаревшая к тому времени индексация этих опытных машин — одной буквой «Я». Ведь с 1932 г. для бортовых грузовиков Ярославского завода было утверждено обозначение «ЯГ» (Ярославский, грузовой), для автобусов — «ЯА», самосвалов — «ЯС» и т.д. Вполне логично в этой связи, что и первый «заводской» ЯГ-10 в ноябре 1931 г. по всем документам проходил уже именно как ЯГ-10. Поэтому появление в 1933 г. образцов с индексом «Я-НАТИ» явилось некоторым анахронизмом, да и сами образцы кое в чём уже не вполне соответствовали термину «модернизированные».

Двухосные Я-НАТИ

Из десяти спроектированных машин в 1933 г. было построено лишь пять. Базовыми являлись бортовые грузовики Я-7 и Я-7Д с колёсной формулой 4x2 и грузоподъёмностью 5 т, которая могла быть повышена до 7 т. Следующие две машины Я-9Д — были трёхосными грузовиками, а пятый опытный автомобиль НАТИ — Я-12Д — представлял собой тягач, предназначенный для работы в паре с одноосным полуприцепом. Все эти машины (изначально — 4 из 5) силовым агрегатом имели американский 6-цилиндровый двигатель Continental-21R с 4-ступенчатой КПП Brown-Lipe-554, поскольку моторов с надлежащей для этих машин мощностью отечественная промышленность тогда не производила.

Я-7Д отличался от Я-7 тем, что был оборудован двухступенчатым демультипликатором, который представлял собой добавочную коробку скоростей, находившуюся позади основной. Он мог быть включен как на прямую передачу, так и на замедляющую при помощи двух пар шестерён. Общее передаточное число трансмиссии автомобиля при включении замедляющей передачи демультипликатора соответственно увеличивалось. Таким образом, можно было получить большие передаточные отношения между двигателем и ведущими колёсами. Кроме того, число скоростей как бы удваивалось: каждую можно было включить или при прямой передаче демультипликатора, или при замедляющей.

Всё это давало возможность водителю приспосабливаться к самым разнообразным дорожным условиям. На шоссе или удовлетворительной грунтовой дороге автомобили Я-7 и Я-7Д с полным грузом могли развить скорость до 60 км/час. В то же время при езде по плохим дорогам при включении замедляющей передачи демультипликатора могли преодолевать встретившиеся препятствия, брать на первой передаче подъёмы до 20% и буксировать прицепы. Эта особенность Я-7Д являлась очень ценной в тогдашних дорожных условиях, когда автомобилям часто приходилось передвигаться по дорогам очень сомнительной проходимости или по полному бездорожью.

Переключение скоростей демультипликатора производилось ручным рычагом, находившимся в

Подъём заднего моста Я-НАТИ-9Д для замера продольной проходимости. 1933 г.

Их было всего пять, построенных 76 лет назад на ЯГАЗе по проектам Научного автотракторного института — НАТИ. И хотя в серийное производство эти машины не пошли, зато сыграли заметную роль в дальнейшем развитии отечественной автомобильной промышленности.

В начале 1930-х гг. идеи повышения грузоподъёмности путём создания тягачей и трёхосных конструкций являлись одними из самых популярных во всем мире. Не был исключением и зарождавшийся отечественный автопром.

В период с июня по сентябрь 1931 г. силами КБ Автомобильного отдела НАТИ были спроектированы десять модернизированных конструкций автомобилей большого тоннажа для ЯГАЗа (серия Я-НАТИ-Х), включавших в себя три варианта двухосной большегрузной машины, трёхосные грузовики

с главной червячной передачей, седельный тягач и две разновидности низкорамных автобусных шасси на 35 и 65 мест. Вот что писал об этом известный отечественный конструктор К.Шарапов, работавший тогда в НАТИ: «Весьма разнообразные требования, предъявляемые к тяжёлым грузовикам, как на гражданской, так и на военной службе, не могут быть удовлетворены каким-то одним типом. Машины, в зависимости от характера и назначения работы, должны иметь свои особенности: базу, размеры платформы, тяговые качества и др., т.е. требуется целое «семейство» грузовиков, которое, имея общие агрегаты (двигатель, КПП, задний мост, раму) всё же могло дать несколько разных типов. Такого «семейства» из заграничных образцов мы, конечно, собрать не могли бы, поэтому пошли по пути самостоятельного конструирования. Тем не менее, машины Я-НАТИ сконструированы из лучших заграничных агрегатов, с учётом и поправками на наши условия и стандарты».

У самого института пока ещё не было возможностей для собственной постройки образцов (завод опытных конструкций начнёт функционировать лишь в 1934 г.), поэтому всю до-

Опытный Я-7Д, впервые показанный в Москве 7 ноября 1932 г.



Один из первых серийных ЯГ-10. Февраль 1932 г.

кабине водителя. Первичный вал демультипликатора был соединён с вторичным валом КПП при помощи мягкого кардана «Гарди» (диски из прорезиненной ткани). Последний, как считалось, отличался простотой конструкции и вместе с тем не требовал смазки и того ухода, который необходим для обычного металлического кардана.

Вращение от вторичного вала демультипликатора или КПП передавалось на задние колёса главным и промежуточным карданными валами и ГП с двойным редуктором. На карданных валах были установлены шарниры типа «Спайсер», которые применялись тогда на отечественных Я-5 и АМО-3, и были достаточно хорошо известны.

Двойной редуктор Я-7 и Я-7Д представлял собой двойную шестерёнчатую передачу, передававшую вращение от карданного вала к полуосям заднего моста.

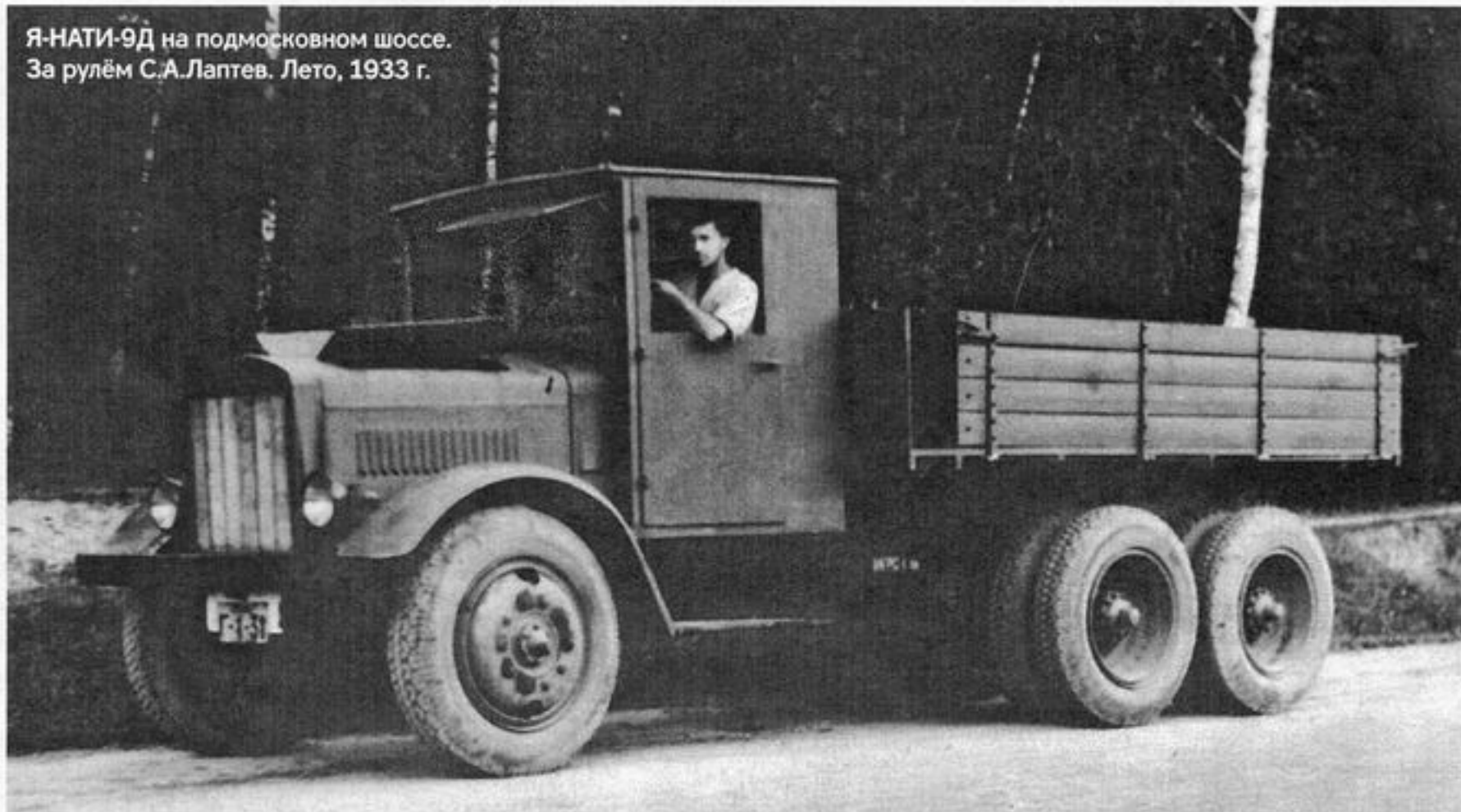
Применение двойной передачи было вызвано тем, что получить большое передаточное число (необходимое для достижения хороших тяговых свойств автомобиля), равное 9, при помощи одной пары шестерён не представлялось возможным. Первая пара редуктора состояла из конических шестерён со спиральным зубом (в отличие от прямозубых на всех серийных «Я» и «ЯГ»), которые делали работу передачи более спокойной и уменьшали износ шестерён. Вторая пара являла собой цилиндрические шестерни.

Дифференциал на Я-7 и Я-7Д устанавливался обычного типа, с коническими сателлитами. Балка заднего моста применялась кованая, усиленного сечения. Полуоси автомобилей были освобождены от действия изгибающих усилий, испытывая лишь скручивающие напряжения, благодаря чему достигалась их большая надёжность. Толкающие же и тормозные усилия, а также скручивающий момент от заднего моста Я-7 и Я-7Д передавались на раму карданной трубой, что создавало благоприятные условия для работы рессор.

Задние рессоры грузовиков были двойными полуэллиптическими. Каждая состояла из двух рессор: основной и дополнительной. Дополнительные начинали работать лишь при нагрузке в 4 т и выше, что обеспечивало подвеске автомобиля мягкость при езде с неполной нагрузкой и в то же время достаточную жёсткость при движении с полным грузом.

Передние рессоры Я-7 и Я-7Д также были полуэллиптическими.

Я-НАТИ-9Д на подмосковном шоссе.
За рулём С.А.Лаптев. Лето, 1933 г.

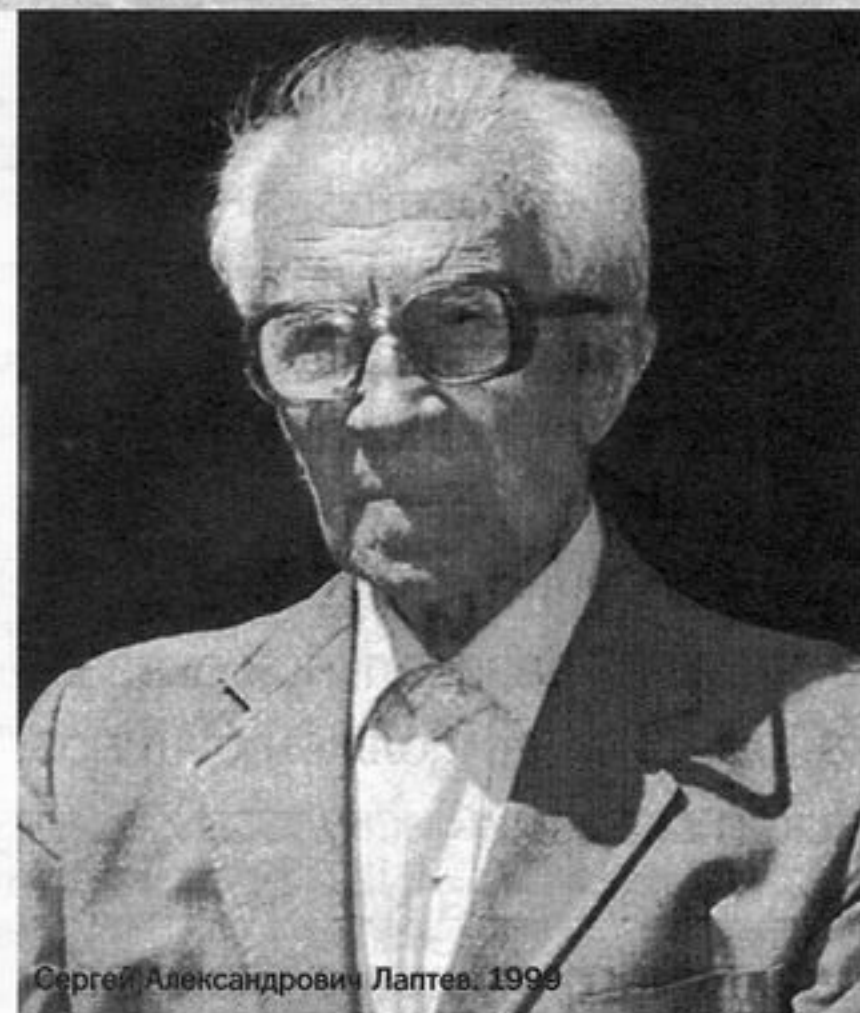


липтическими. Они имели по два обратных листа, служивших для поглощения колебаний, направленных вверх. Передняя ось представляла собой кованую балку двутаврового сечения. Колёса применялись дисковые, съёмные, взаимозаменяемые, оригинальной конструкции, под шины размером или 40x8 или 42x9 дюймов.

Ножной тормоз Я-7 и Я-7Д с механическим приводом действовал на все четыре колёса, а ручной — на барабан центрального тормоза, установленный на трансмиссии автомобиля. В систему ножного тормоза был включён также сервомеханизм «Девандр», действовавший силой разрежения во всасывающей трубе двигателя, благодаря чему усилие, с которым водитель при торможении нажимал на педаль, уменьшалось в три раза.

Привод тормозов к передним колёсам был осуществлён при помощи особых тросов, заключённых в гибкую оболочку, благодаря чему тормоза действовали вне зависимости от поворота и колебаний колёс.

Рулевой механизм на Я-7 и Я-7Д использовался стандартный, типа «Росс», с червяком и передвигающимся по нему пальцем. Рулевая трапеция снабжалась шарнирами, которые по мере износа сухарей и шаровых пальцев автоматически подтягивались, не ослабевая. Лонжероны и поперечины рам были изготовлены из листовой углеродистой стали толщиной 8 мм.



Сергей Александрович Лаптев. 1999

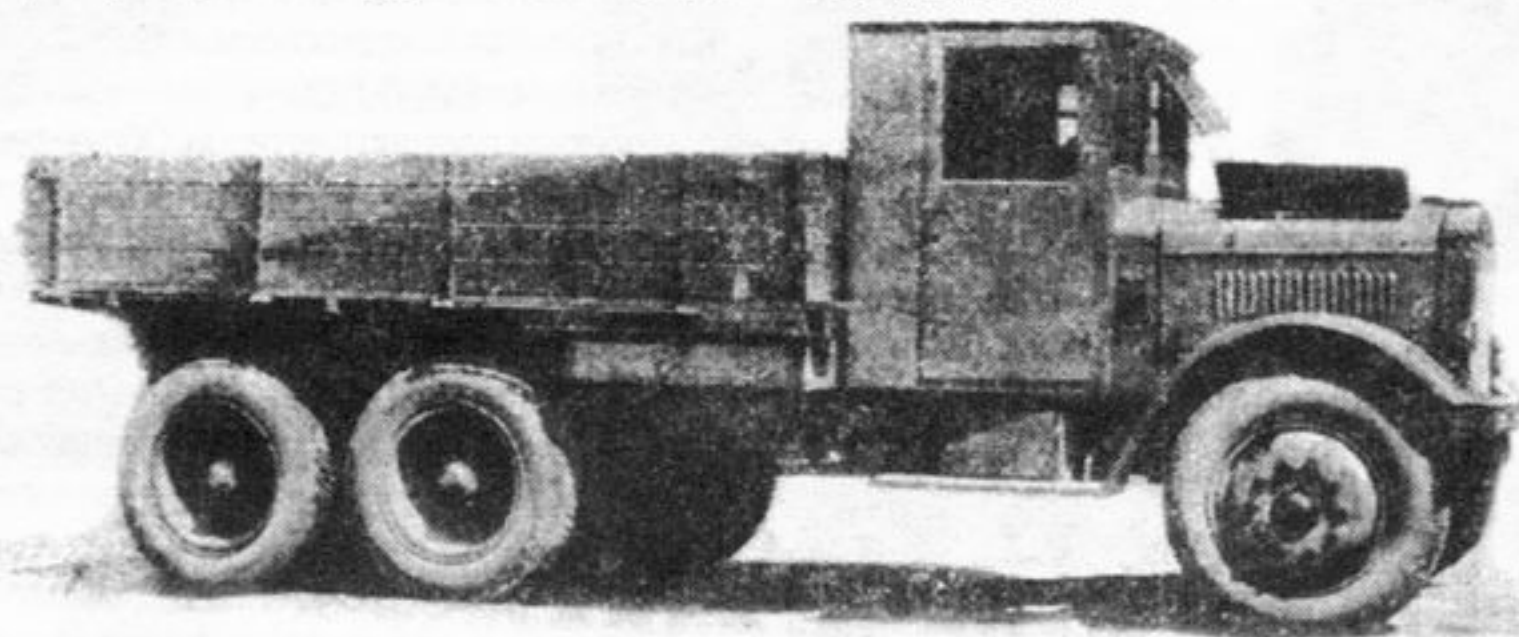
Согласно проектам Я-Х-НАТИ, предусматривались три двухосные модификации с базами 4100, 4250 и 4750 мм. Колёсная база построенных экземпляров автомобилей Я-7 и Я-7Д составляла 4100 и 4250 мм соответственно, а снаряжённая масса — 5700 кг. В некоторых источниках упоминается также двухосный Я-8 с ещё более длинной базой в 4750 мм и массой 5850 кг, однако о его постройке точных сведений нет.

По проекту, Я-НАТИ должны были иметь трубчатые радиаторы с чугунными коробками. Однако по производственным причинам на большинство образцов были поставлены стандартные сотовые радиаторы с Я-5, лишь одна из «трёхосок» Я-9Д и тягач Я-12Д получили опытные секционные радиаторы конструкции Ярославского завода.

Интересно, что, по крайней мере, одна двухоска Я-НАТИ, а именно — Я-7Д, была собрана уже к ноябрьским праздникам 1932 г. и в дни торжеств выставилась среди новых автомобилей конструкции НАТИ (трёх НАТИ-2 и трёхоски ГАЗ-НАТИ-30) на Советской площади в Москве. Что касается дальнейшей судьбы образцов Я-7 и Я-7Д, то испытания и исследовательская работа сосредоточились в основном на «трёхосках» и тягаче, а двухосные Я-НАТИ отошли на второй план, играя вспомогательную роль и даже послужив для Я-9 и Я-12 «донорами» вышедших из строя импортных деталей.

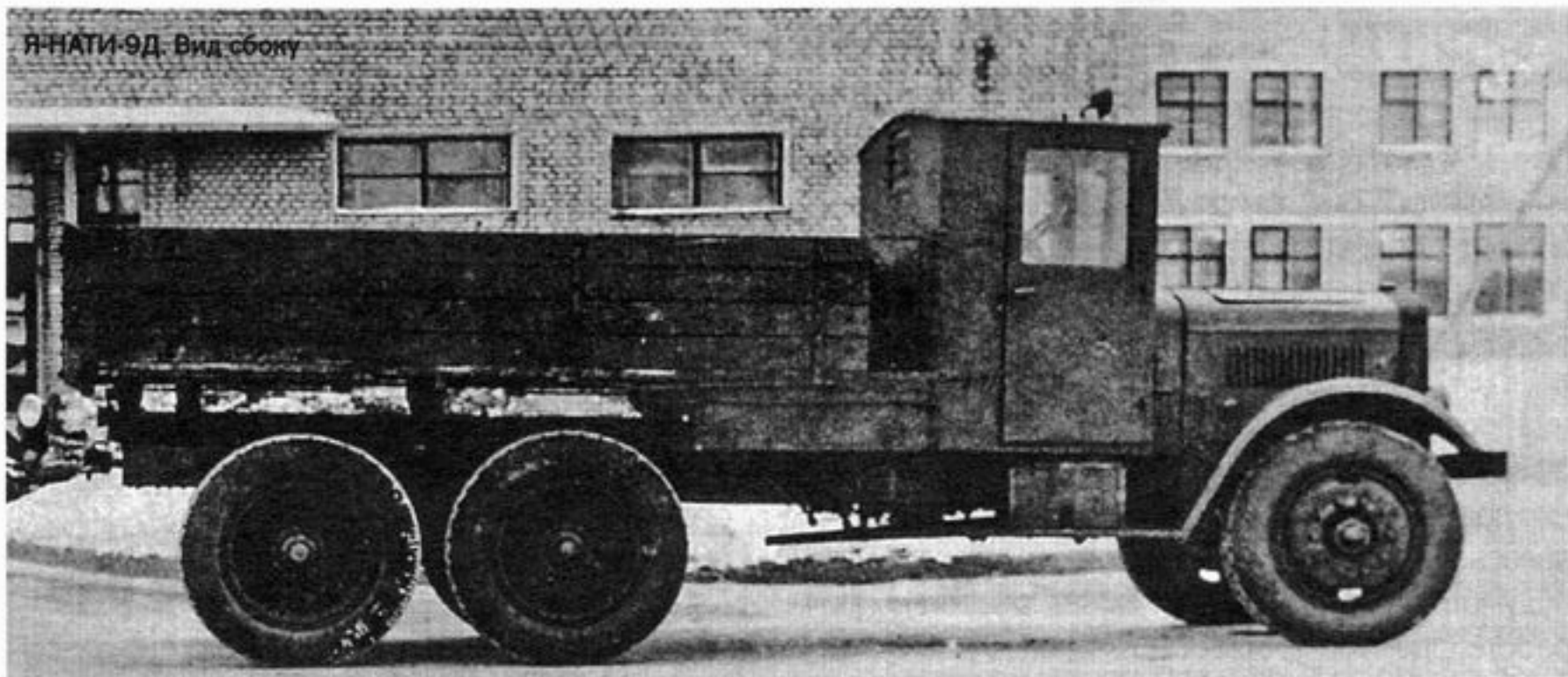
«Трёхоски» Я-9Д

Идея повышения проходимости грузовиков путём создания на их базе трёхосных конструкций с ведущей задней тележкой в начале 1930-х гг. также была весьма популярной. В нашей стране разработки в этом направлении велись и на АМО, и на автосборочном «фордовском» заводе в Канавино (ещё до



Я-НАТИ-9Д (сверху) внешне отвлёкся от ЯГ-10 (снизу) более короткой базой и бортовой платформой, иными колёсными дисками, ступицами, чашками полуосей, расположением запасных колёс и т.д.





пуска нижегородского автогиганта), и на ЯГАЗе. Все эти работы, так или иначе, курировались НАТИ.

Уже осенью 1931 г. на Ярославском автозаводе полным ходом шла подготовка к производству первого трёхосного автомобиля ЯГ-10 с двойной шестерёнчатой ГП, который конструктивно не имел прямого отношения к разработкам НАТИ серии Я-Х. Первый экземпляр ЯГ-10 был собран 7 ноября 1931 г., с 16 по 27 ноября прошли его сокращённые (в целях экономии времени) испытания, проводившиеся по заданию ВАТО, а в феврале следующего, 1932 г. началась серийная сборка ярославских «трёхосок». Таким образом ЯГАЗу удалось обогнать НАЗ(ГАЗ) и АМО(ЗИС) и на первых порах закрепить за собой лидерство в этом направлении.

Говоря о создании первой «трёхоски», обычно пишут, что перед ЯГАЗом стоял выбор: какой вариант выбрать для выпуска — с червячной или двойной шестерёнчатой ГП. И, что в Ярославле, дескать, предпочли всё же двойную шестерёнчатую, более сложную в производстве, но зато уже освоенную на Я-5. Однако на самом деле, более чем полуторогодовая разница во времени между ЯГ-10 и Я-НАТИ-9Д ясно даёт понять, что никакого особого выбора перед заводом не стояло. На ЯГАЗе оперативно сделали то, что смогли сделать, взяв всё необходимое с зарубежных машин (оба карданных вала, кронштейн задней тележки и шаровые опоры рессор на ЯГ-10 №1 были установлены с американского автомобиля фирмы «Moreland», двигатель — Hercules-YXC, КПП — Brown-Lipe-554). Причём ЯГ-10 стал реальностью задолго до появления образцов, разработанных в НАТИ. Это диктовалось срочностью заказа на шестиколёсный грузовик от РККА. И хотя «на бумаге» Я-НАТИ-9Д появились параллельно ЯГ-10, воплотить их в металле смогли только летом 1933 г.

Строго говоря, вариантов «трёхоски» Я-НАТИ, разработанных в 1931 г., было целых три: различались они между собой в основном базами: у Я-9Д она составляла 4100 мм, у Я-10Д — 4750 мм, а у Я-11Д — 5250 мм (база стандартного ЯГ-10 — 4200 мм). Однако в 1933 г. были построены лишь два образца короткобазного Я-9Д с использованием узлов и агрегатов Я-7Д.

Автомобили Я-9Д, как и их заводской аналог ЯГ-10 были рассчитаны на нагрузку 8 т по шоссе и 5 т по бездорожью. Их габаритные размеры, несколько отличавшиеся от ЯГ-10 (указаны в скобках), составляли: длина — 6320 мм (6990 мм), ширина — 2550 мм (2340 мм), высота по кабине — 2560 мм (2580 мм). Колея передних колёс равнялась 1820 мм, а задних — 1945 мм (у ранних ЯГ-10 — 1750 и 1784 мм соответственно). Силовым агрегатом им служили 6-цилиндровые рядные верхнеклапанные двигатели Continental-21R объёмом 7,02 л и мощностью 102 л.с. (степень сжатия 4,16). Правда, стоит упомянуть, что на машине № 1 вначале установили двигатель Hercules YXC 3 (7,85 л, 103 л.с.), но он вскоре вышел из строя из-за повреждения рабочей

буксы одного цилиндра и был тоже заменён на «Континенталь» (снятый с Я-7Д).

Зажигание предусмотрели двойное: от магнето и батареи. Машины оснащались дистрибутором, динамо и стартером фирмы «Делько-Реми» (№ 640, № 955E, и № 413 соответственно). В боковые стенки головки блока вворачивалось 12 свечей 18x1,5x19,5 мм. В вертикальном карбюраторе «Зенит 156» имелась игла для регулировки главного жиклёра, пневматический экономайзер и насос-ускоритель.

Мотор оснащался также регулятором числа оборотов «Handy» и воздушным сетчатым фильтром фирмы «А.С.» Подача топлива производилась диафрагменной помпой, а бензобак ёмкостью 180 л, располагался в кабине под сиденьем.

Подвеска двигателя осуществлялась в 3-х точках, а его чистый вес составлял 575 кг. На всех образцах Я-НАТИ было установлено многодисковое сухое сцепление Brown-Lipe-55 (ведущих дисков — 7, ведомых — 8), кстати — весьма надёжное и плавно включавшееся.

4-скоростная 3-ходовая КПП Brown-Lipe-554 со скользящими каретками имела передаточные числа: 1-я передача — 7,29; 2-я — 3,51; 3-я — 1,90; 4-я — 1,00; ЗХ — 8,28. С обеих сторон чугунного литого картера КПП имелись стандартные люки для установки вспомогательных агрегатов (отбор мощности). Кроме того, с левой стороны КПП имелись компрессоры «Келлог» для накачки шин.

Оба Я-9Д также снабдили 2-скоростным демультипликатором (передаточное число понижающей передачи — 1,4), поскольку справедливо посчитали, что для «трёхосок» дополнительный диапазон тяговых усилий весьма важен. Агрегат, расположенный за КПП, также как и у Я-7 крепился к раме и соединялся с коробкой посредством «мягкого» кардана «Гарди» с дисками из прорезиненной ткани (простого по конструкции, но, как выяснилось, весьма ненадёжного).

В карданную передачу входили главный и промежуточный карданные валы типа «Кливленд» с телескопическими шлицевыми соединениями, допускавшие довольно большие углы перекося между валами.

Двойной шестерёнчатый редуктор у Я-9Д заменили червячной передачей с верхним расположением червяков, относительно простой, компактной и бесшумной; дававшей возможность пропустить карданный вал к заднему ведущему мосту непосредственно, используя для этого лишь червяк среднего моста; а также допускавшей большое передаточное отношение (у Я-9Д — 9,33). На обоих образцах были применены импортные червячные пары фирмы «Тимкен». Затяжка конических подшипников червяка и боковое перемещение червячной шестерни (зацепление) являлись регулируемы. Задний мост Я-9Д был повернут по отношению к среднему на 180°.

Рессорная подвеска задних мостов (задняя тележка с базой 1200 мм) была сконструирована аналогично другим конструкциям той поры (ЯГ-10, АМО-6, Форд-НАТИ-30) по распространенной схеме, принятой Английским Военным Ведомством (тип WD). Благодаря тому, что продольные полуэллиптические рессоры крепились центральной частью к раме на шаровом пальце, мосты подвергались перекосям в значительных пределах. Для передачи толкающих усилий с мостов на раму имелись реактивные штанги, разгружавшие рессоры.

Задние мосты Я-9Д, типа «Банджо», кованые, стальные, аналогичные ЯГ-10 имели полностью разгруженные выемные полуоси (на испытаниях показали себя с наилучшей стороны). Рама швеллерного сечения, длиной 6126 мм и шириной 870 мм, усиленная в области задней тележки аналогичным вкладным швеллером, была выполнена из листовой стали кустарным способом. Передняя ось представляла собой стандартную для ярославских грузовиков кованую двутавровую балку (вилка на цапфе). Рулевое управление для Я-9Д также применялось стандартное — конструкции НАТИ по типу «Росс» (червяк и кривошип) производства ЯГАЗ с диаметром штурвала 525 мм и углом наклона рулевой колонки 47°.

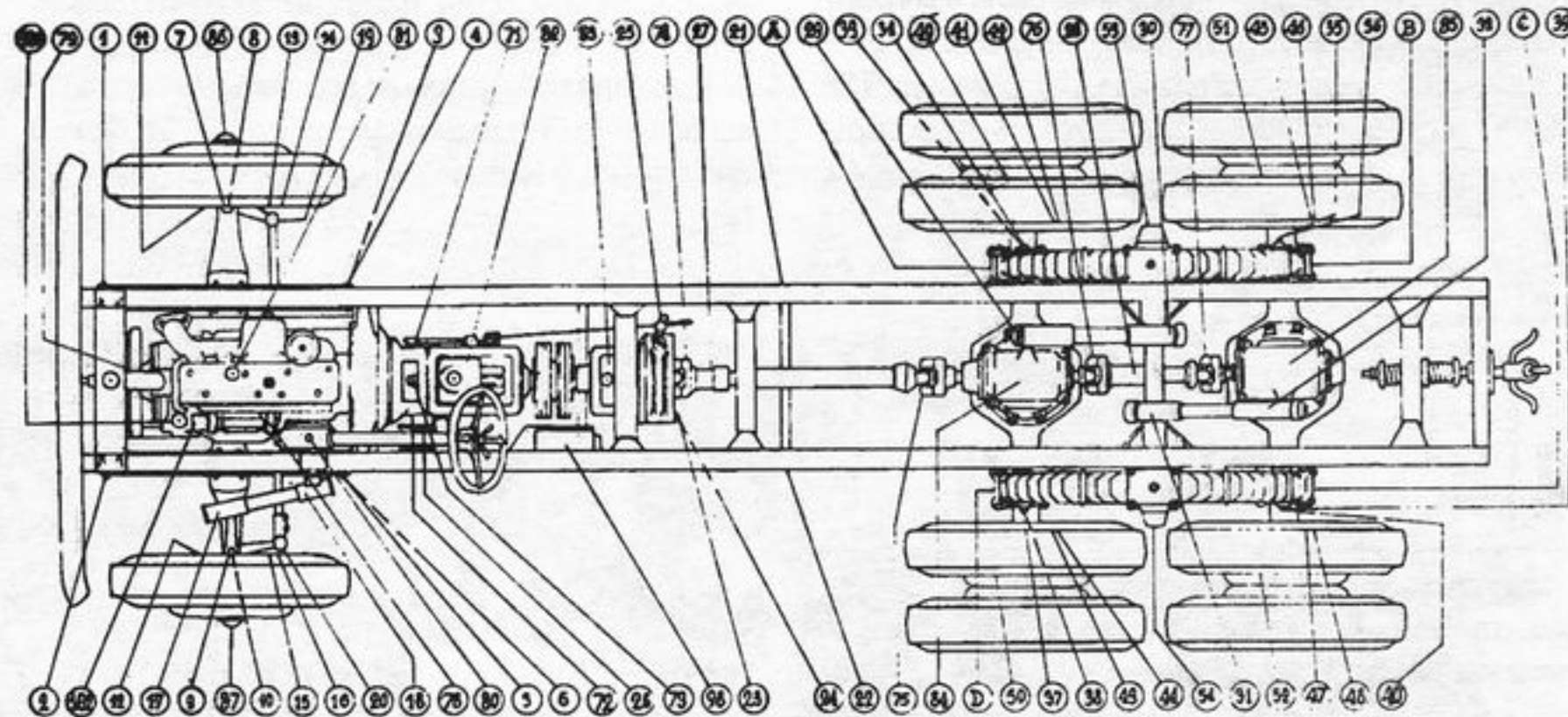


СХЕМА СМАЗКИ
№ основного автомобиля Я-НАТИ-9Д.

Схема шасси трёхосного автомобиля Я-НАТИ-9Д

Тормозная система Я-9Д была двойная: центральный (ручной) тормоз, расположенный за демультипликатором (барaban с двумя внешними колодками), и ножной, действовавший на внутренние колодки барабанов всех колёс (в отличие от дуплекс-тормозов на стандартной ярославской машине, на Я-9Д применялись 2-колодочные тормоза). В качестве усилителя также выступал сервоприбор «Девандр» ярославского производства.

На Я-9Д, как и на всех Я-НАТИ, были установлены колёса, диски которых даже внешне отличались от стандартных ярославских колёс, и были приспособлены как для шин размером 40x8, так и более мощных — 42x9 дюймов. Оба образца ходили на шинах «Гигант» размером 40x8 и ободом 24. Давление в шинах задней тележки установили (по нормам «Резинообъединения») 6–6,5 атм., передних колёс — несколько ниже (для уменьшения тряски при езде). На колёса задней тележки могли надеваться повышавшие проходимость гусеницы «Оверолл». Буксирное приспособление традиционно крепилось к задним траверсам рамы.

Испытания «трёхосок» Я-НАТИ

Постройку двух Я-НАТИ-9Д закончили на ЯГАЗе в июне 1933 г., после чего оба образца были переданы в Экспериментально-исследовательский сектор Автомобильного отдела НАТИ. Испытаниями, проходившими по декабрь 1933 г., руководил молодой инженер, а в последствии известный отечественный автоиспытатель и учёный С.А. Лаптев, проработавший в НАТИ-НАМИ более полувека. Общее руководство осуществлялось старшим инженером Н.Н. Томилиным. Взвешивания и замеры чередовались с пробегами, сопровождавшимися экспериментированием, общей протяжённостью 10000 км и двумя плановыми разборками в середине и в конце испытаний.

Я-9Д, как с двигателем «Геркулес» (7137 кг), так и с мотором «Континенталь» (7237 кг) оказался тяжелее серийного ЯГ-10 (6700 кг). При этом, на переднюю ось порожней машины приходилось 36,8% всей массы, а на заднюю тележку — 63,2%. У ЯГ-10 передок был несколько легче (33,6%), а задняя часть — тяжелее (66,4%). Однако, при полной нагрузке 8 т развесовка менялась: на переднюю ось «давило» 20,7% веса (у ЯГ-10 — 21,8%), а на заднюю тележку — 79,3% (у ЯГ-10 — 78,2%). Полный вес Я-9Д составлял 15120 кг (у ЯГ-10 — 14700 кг).

Интересно, что отклонение фактического веса Я-9Д от проектного, вызванное перетяжелением некоторых деталей в процессе производства, составило 1250 кг или 21%. Но, несмотря на это, нагрузка на каждую шину «трёхоски» приходилась почти одинаковая (1520 кг), что благотворно сказывалось на сроках их службы. Застревания неведущего передка также не наблюдалось.

Величина удельной нагрузки (отношение грузоподъёмности к весу) у Я-9Д также была выигрышной — 111% (правда у ЯГ-10 она была еще выше — 119,2%). Ни у трёхосного 6-тонного Лейланда TSE (96%), ни у отечественного ЗИС-6 (93%) грузоподъёмность не превышала собственную массу. Причём,

как отмечалось в отчете, Я-9Д имел предпосылки для дальнейшего её увеличения свыше 8 т.

Радиус поворота Я-9Д с нагрузкой составил: влево — 7,53 м, а вправо — 7,89 м. Таким образом, средний радиус (7,71 м) явился одним из лучших для «трёхосок» той поры (для сравнения: у ЯГ-10 — 9,6 м, у ЗИС-6 — 9 м).

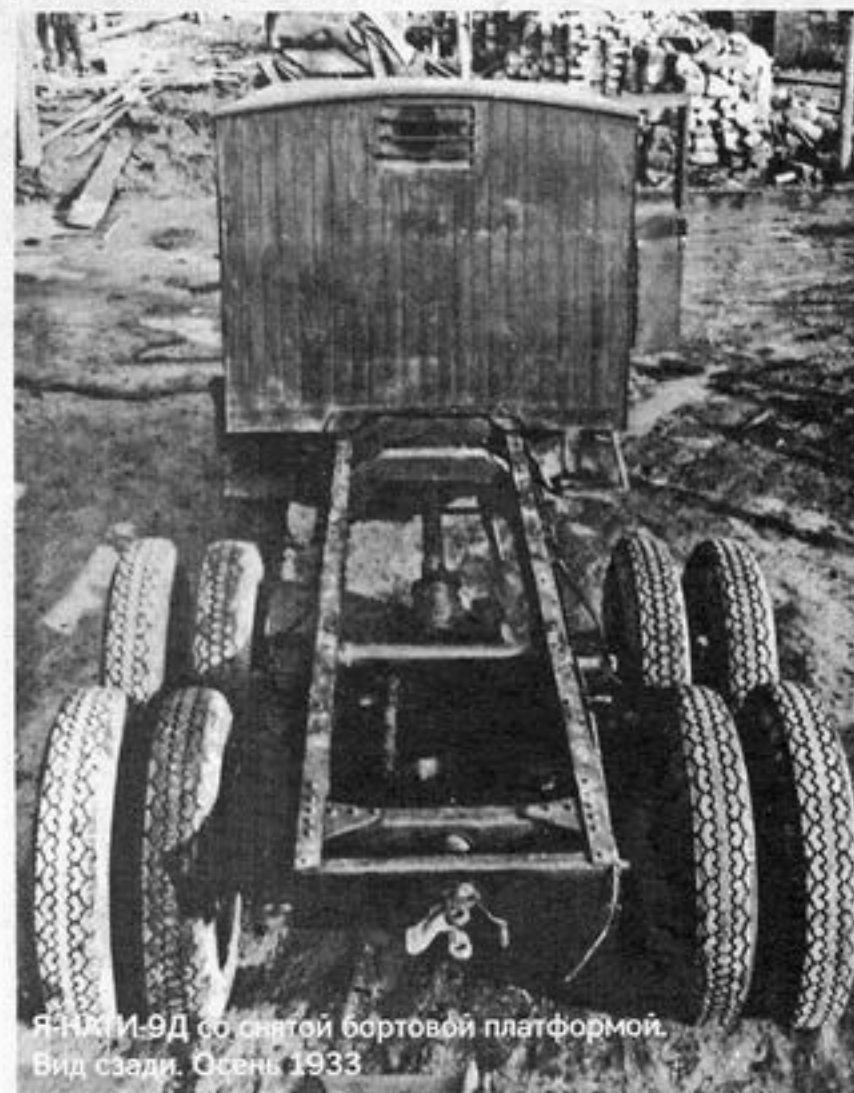
Конструкция задней тележки Я-9Д обеспечивала нормальную работу при перекосах. Выкручивания рессор не наблюдалось. Все карданы работали с запасом, имея возможность передавать вращение под ещё большими углами. Лишь иногда наблюдалось касание шин о пол кузова, что заставляло подумать о повышении его уровня, особенно при работе с цепями противоскольжения. Максимальная высота преодолеваемого препятствия составила 336 мм (у Лейланд TSE — 327 мм). Клиренсы Я-9Д равнялись: под передней осью 335 мм, а под задней тележкой 290 мм (у ЯГ-10 — 275 мм), что было даже несколько выше, чем у зарубежных Торникрофт ОС и Лейланд TSE.

На испытаниях Я-9Д показывал минимальную скорость 4–5 км/ч и максимальную с полной нагрузкой — 50 км/ч (с нагрузкой 5 т — 55 км/ч), что было выше показателей ЯГ-10 (42–45 км/ч).

Расход топлива с полной нагрузкой по шоссе у Я-9Д составил 43,7 л/100 км, на грунте (грязь) — до 78 л/100 км. Те же величины у ЯГ-10 возрастали до 52,4 л/100 км по шоссе и до 99,75 л/100 км по грунту. Но они отнюдь не являлись чрезмерными, поскольку даже 4-тонный ЗИС-6 на грунте расходовал 100 л/100 км. Удельный же расход топлива (на

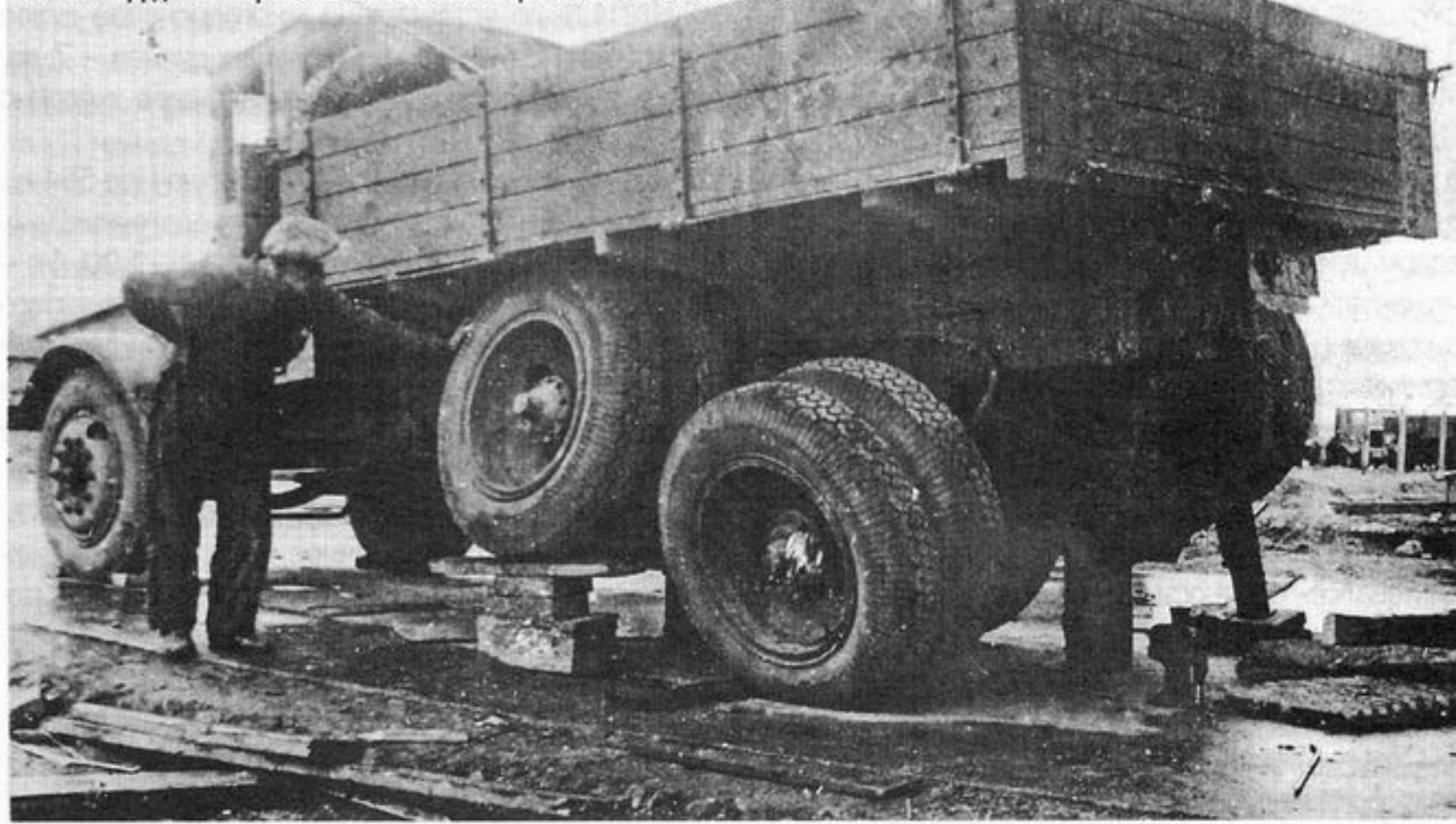
нако, как отмечалось в отчёте, трёхосный грузовик не давал резкого повышения проходимости по сравнению с двухосным. Основное преимущество «трёхоски» виделось в возможности применения цепей противоскольжения «Оверолл», недоступных для обычной машины.

Я-9Д преодолевал снежный покров до 30 см и подъёмы до 25 град. Однако на косогорах даже с малым уклоном наблюдались боковое скольжение и потеря управляемости. Движение по песчаным



Я-НАТИ-9Д со снятой бортовой платформой. Вид сзади. Осень, 1933

Подъём диагонально противоположных колёс задней тележки Я-НАТИ-9Д для замеров максимального перекоса мостов. Осень, 1933



1 т груза) у Я-9Д был наименьшим и равнялся всего 5,47 л (у ЯГ-10 — 6,74 л, у «Лейланда» — 6,87, а у ЗИС-6 — 11,08 л) что убедительно свидетельствовало о высокой экономичности машины.

При езде по грунтовым дорогам и бездорожью, колёса Я-9Д продавливали верхний, размокший слой грунта и находили опору в нижних слоях. Од-

нужно было более уверенное, но появлялись вибрации ведущих мостов и колебания машины на рессорах, доходившие до отделения колёс от грунта. По проходимости в целом был сделан вывод, что Я-9Д всё же обладает ей в достаточной степени, пригоден для работы на дорогах низкого качества, грунтовых и заснеженных путях.



Я-НАТИ-9Д с 5-тонным прицепом Лареев («Лапир»). Ноябрь, 1933

ШНЕКОРОТОРНЫЙ СНЕГООЧИСТИТЕЛЬ ДЭ-210

Андрей КОЛЕВАТОВ,
г. Орлов, Кировской обл.



Фото и рисунки из архива автора и А.Круглова

Как правило, большинство моделистов проходит три основные ступени совершенствования своего мастерства. В начале (чаще всего это случается ещё в детские годы) зарождается сама страсть к коллекционированию маленьких автомобильчиков, точь-в-точь похожих на своих настоящих собратьев. Собрав таким образом какую-то часть своей коллекции и критически оценив имеющиеся модели, приходит осознание того, что некоторые элементы миниатюрных автомобилей неплохо было бы доработать, устранить выявленные огрехи небрежной сборки и максимально приблизить копию к большому оригиналу. И вот, засучив рукава и вооружившись наглядными пособиями в виде ярких журнальных иллюстраций, мы начинаем править колёса, добиваясь соответствующего «схода-развала», чинить плохо подогнанные дверки и крышки капотов, «ремонтить» неудачную подвеску, вставлять в проёмы перекосившиеся стёкла, подправлять «винтом закрученные» брызговики. Почти сразу возникает желание сделать модельку оригинальной, не похожей на другие такие же машинки. Для этого мы наклеиваем подходящие наклейки, рисуем номерные знаки, тонируем стёкла, устанавливаем зеркала заднего вида и «противотуманки». Недалеко остаётся до переокраски модели (пусть пробной, достаточно примитивной, но самостоятельной, а потому и жизнеутверждающей), самостоятельного изготовления каких-то не сложных навесных элементов — спойлеров, маячков, кенгуринов и т.д. в зависимости от вкуса и возможностей. Здесь мы подходим к заключительной стадии первого этапа, который плавно и незаметно переходит в следующую стадию — изготовление всевозможных конверсий на базе широко распространённых серийно выпускаемых моделей-копий, доступных большинству коллекционеров. Диапазон на этом этапе очень большой и разнообразный. Он охватывает весь спектр переделок от простеньких, не требующих специальных навыков, оснастки и солидных трудозатрат, таких как изготовление на основе обычного ВАЗ-2109 патрульного автомобиля ГАИ-ДПС, спортивной машины для ралли или развозного пикапа технологического назначения и заканчивая превосходными супермоделями, трудоёмкость создания которых несравнимо выше, чем само базовое автомобильное шасси. В качестве характерного примера могут служить многочисленные модели пожарных автомобилей, автокранов или широко растиражированная многими автомобильными журналами знаменитая модель войскового экскаватора ЭОВ-4421 на шасси серийной модели КраЗ-255Б1, мастерски выполненная Валерием Дмитриевым из г. Миасс Челябинской обл. Третий, наиболее сложный и можно сказать профессиональный этап творчества моделиста предполагает полный цикл изготовления оригинальной неповторимой модели, начиная с разработки чертежей, применительно к своим технологиям, и заканчивая сдачей готовой, полнокомплектной модели заказчику. Здесь уже не обойтись без солидного багажа знаний, умений и навыков выполнения подобной работы, а также соответствующих материалов, инструментов и необходимой оснастки. Сегодняшний материал о шнекороторном снегоочистителе ДЭ-210 и его модификациях рассчитан на моделистов увлекающихся изготовлением конверсий на основе стандартных моделей массового выпуска, сравнительно недорогих и достаточно распространённых. Используя полноприводный ЗИЛ-131 производства казанского «Элекона» можно самостоятельно построить весьма интересную и необычную модель шнекороторного снегоочистителя ДЭ-210, о котором и пойдёт речь.

Характерные зимы последних лет с их обильными снегопадами и продолжительными метелями во многих российских регионах стали настоящим стихийным бедствием для коммунальных и дорожно-эксплуатационных служб больших городов. Для борьбы со снежными заносами было выведено большое количество разнообразной снегоуборочной техники, многие образцы которой всё остальное время надёжно спрятаны за глухими заборами производственной территории городских спецавтохозяйств или на закрытых стоянках предприятий обслуживающих дороги. Среди этих, редко появляющихся «на людях» машин, можно было увидеть своеобразный спецавтомобиль на шасси всем знакомого грузовика повышенной проходимости ЗИЛ-131, который лихо и весьма эффектно вгрызался в

высоченые сугробы, отбрасывая далеко в сторону огромную струю перемолотого снега и оставляя позади себя чистую ровную полосу убранного участка дороги. Действительно, мощные высокопроизводительные шнекороторные снегоочистители нечастые гости даже на зимних улицах и привлекают их к уборке снега лишь в исключительных случаях, когда обычная снегоуборочная техника не в состоянии справиться с разгулявшейся снежной стихией. Наверное потому они всегда вызывают живой интерес у прохожих,



Снегоочиститель ДЭ-210



Снегоочиститель ДЭ-210

Снегоочиститель ДЭ-210 проходит Государственные испытания. 1971



Снегоочиститель ДЭ-210



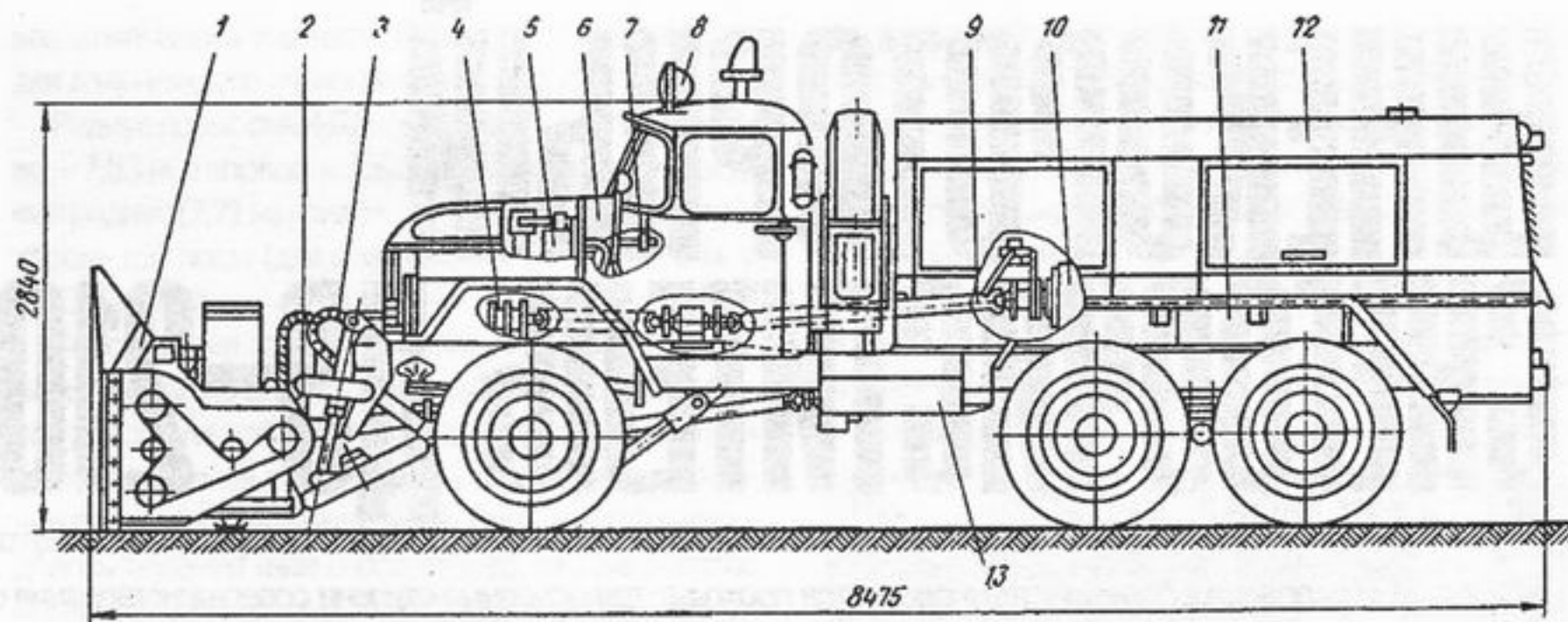
и даже мальчишки, избалованные компьютерными играми с невообразимыми чудовищами, подолгу стоят, наблюдая за работой удивительной машиньмонстра, легко справляющейся с непреодолимыми снежными препятствиями, которая упрямо продвигается вперёд, громко рыча могучим дизелем и наполняя округу клубами сизого дыма, далеко швыряя от себя побеждённый снежный фонтан. А главным героем его, чаще всего, становится шнекороторный

снегоочиститель с неприметным утилитарным индексом ДЭ-210, в котором нетрудно распознать знакомые черты вездехода ЗИЛ-130.

Задание на разработку конструкции нового шнекороторного снегоочистителя, выданное Министерством строительного, дорожного и коммунального машиностроения, было адресовано Минскому СКБ «Мелиормаш», имевшему солидный опыт в проекти-

ровании подобных машин. В последующем серийное производство снегоочистителя предполагалось разместить на Северодвинском заводе дорожных машин, также входившим в подчинение Главного управления дорожного машиностроения Минстройдоркоммаша и считавшемся главным предприятием отрасли по выпуску шнекороторных снегоочистителей и запасных частей к ним. Получить задание сразу заводу-изготовителю посчитали нецелесообразным ввиду слабого и недостаточно оснащенного собственного конструкторского бюро ОГК, которое к тому времени осуществляло конструкторское сопровождение серийного выпуска шнекороторных снегоочистителей Д-470 на шасси автомобиля ЗИЛ-157КЕ — машины вполне удачной, отлично зарекомендовавшей себя в эксплуатации и имевшей стабильные экспортные заказы. Сразу снимать с производства в целом неплохой Д-470 никто не собирался, да и расплывать силы небольшого заводского КБ, имевшего немало других срочных заказов на создание ещё одной, достаточно сложной, машины сочли неразумным и преждевременным. Необходимо отметить, что созданию нового шнекороторного снегоочистителя предшествовали два весьма важных обстоятельства. Во-первых, в 1967 г. Министерство автомобильной промышленности СССР в лице Московского автозавода им. И.А.Лихачёва, как и было положено в таких случаях, проинформировало потребителей о начале серийного выпуска нового многоцелевого полноприводного автомобиля ЗИЛ-131 и сроках предполагаемого снятия с производства устаревшей модели ЗИЛ-157К. Всем изготовителям спецтехники на шасси ЗИЛ-157К предлагалось провести соответствующие НИОКР (научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы) с целью размещения данного оборудования на новом автомобильном шасси ЗИЛ-131 и предварительного согласования этих работ с УКЭР ЗИЛ. А во-вторых, Министерство обороны (Управление начальника ВВС) и Министерство гражданской авиации, являясь основными заказчиками техники для обслуживания аэродромов, вышли с инициативой создания более современной и высокопроизводительной машины для уборки снега, призванной заменить верой и правдой послуживший Д-470. Задача по контролю над ходом выполнения опытно-конструкторских работ была возложена на Военное представительство Министерства обороны №1967, которое с 1962 г. дислоцировалось в г. Северодвинске на заводе дорожных машин и занималось приёмкой снегоочистителей Д-470 и запасных частей к ним.

Работы по проектированию нового шнекороторного снегоочистителя начались в Минском СКБ «Мелиормаш» в 1969 г. Одним из ведущих направлений в деятельности данного СКБ в то время, как раз являлось создание различных типов снегоочистителей, над чем успешно трудились конструкторы А.П.Герман, В.Б.Писарчук, Я.Я.Плотников, И.М.Воробьёв, главный конструктор проекта Р.С.Бурштейн. Машина на базе автомобиля ЗИЛ-131 первоначально получила индекс Д-707. Однако Минстройдоркоммаш в своём министерстве затеял в тот период введение новых обозначений выпускаемой техники, и снегоочиститель переименовали в ДЭ-210. Любопытно, что старый снегоочиститель Д-470 тоже переименовали в ДЭ-204. Под этим номером его упорно представляли во всех отраслевых каталогах и специальной справочной литературе, хотя на заводе-изготовителе и в конструкторской документации он до конца своего выпуска в 1986 г. так и остался всё тем же Д-470 (после модернизации — Д-470А). Вопреки требованиям министерских чиновников разрабатывая конструкцию ДЭ-210 специалисты «Мелиормаша» творчески подошли к решению поставленной задачи, критически оценили сильные и слабые стороны серийного Д-470 с целью создания более производительного агрега-



Общий вид снегоочистителя ДЭ-210

1 — рабочий орган; 2 — подвеска рабочего органа; 3 — гидросистема; 4 — трансмиссия; 5 — отопление кабины; 6 — шасси; 7 — механизмы управления; 8 — электрооборудование; 9 — карданная передача; 10 — силовая установка; 11 — надрамник; 12 — капот; 13 — аккумуляторная установка

та, но в тоже время с сохранением определённой преемственности и унификации по ряду узлов с предшественником. В целом решили заимствовать удачную схему с одним двигателем большой мощности и отдельной трансмиссией, разделяющей силовой поток на привод рабочего органа и на передвижение снегоочистителя с учётом конструктивных особенностей шасси автомобиля ЗИЛ-131. Для увеличения производительности с 625 т/час (у Д-470) до 900 т/час (у ДЭ-210) предусмотрели использование более мощного, но однотипного с рядным шестицилиндровым дизелем У2Д6-С3 мотора У2Д6-250ТК. Новый дизельный двигатель отличался наличием газотурбинного наддува с турбокомпрессором, что повышало его максимальную мощность до 250 л.с. (у двигателя У2Д6-С3 мощность 175 л.с.) при одинаковой частоте вращения коленвала 1500 об/мин. По основным конструктивным решениям моторы были схожи между собой (непосредственный впрыск топлива, система смазки с сухим картером, система газораспределения с верхними распредвалами и четырьмя клапанами на цилиндр, двойная система пуска — электростартером и сжатым воздухом), но дополнительно к ручному топливопрокачивающему насосу в систему питания включили насос с электроприводом для сокращения времени прокачки системы. По ряду соображений решили отказаться от штатных топливных баков автомобиля ЗИЛ-131, а в моторном отсеке по обе стороны от радиатора системы охлаждения установили два топливных бака оригинальной конструкции, общей вместимостью 480 л. Это позволило увеличить запас горючего, подогревать топливо в процессе рабо-

Снегоочиститель ДЭ-210. Ульяновск. 2008



ты, сократить длину топливопроводов и расположить их в тёплом подкапотном пространстве. Кроме того, использование штатных автомобильных баков потребовало бы их значительной доработки с целью размещения фильтров, топливозаборников, трубопроводов для слива излишков горючего и удаления воздуха при прокачке системы питания. В местах крепления топливных баков автомобиля ЗИЛ-131 по обе стороны рамы расположили два утеплённых контейнера, в каждом из которых находилось по две аккумуля-

Снегоочиститель ДЭ-210А





муляторные батареи БСТ-132ЭМ. Для облегчения запуска холодного двигателя служил предпусковой подогреватель ПЖД-44П. Система пуска дизеля сжатым воздухом в целом тоже была заимствована у предшественника, где сжатый до 15 МПа воздух находился в специальном баллоне, обеспечивающим не менее 10 запусков мотора, и хотя компрессора высокого давления на снегоочистителях не было предусмотрено, заправку пустого баллона можно было производить от передвижной аэродромной компрессорной станции или производить замену пустого баллона на полный в стационарных условиях. К системе охлаждения двигателя был подключён радиатор отопителя кабины. Кроме того, для её отопления использовалась независимая отопительная установка Шадринского агрегатного завода модели ОЗО, работавшая на бензине. Такое конструктивное решение вряд ли можно назвать оправданным, поскольку силовая установка снегоочистителя потребляла дизельное топливо, а разнотипность горючего отнюдь не приветствовалась эксплуатационниками.

Определённые изменения произошли и в трансмиссии машины, что было связано, прежде всего, с иной компоновкой базового шасси. Крутящий момент от дизельного двигателя У2Д6-250ТК через муфту сцепления с ручным механическим приводом, посредством карданной передачи с промежуточной опорой передавался на раздаточный редуктор оригинальной конструкции, который в свою очередь распределял поток мощности на привод рабочего органа снегоочистителя и на агрегаты трансмиссии базового автомобильного шасси. Раздаточный редуктор позволял иметь две скорости в трансмиссии — рабочий ряд передач и транспорт-



Снегоочиститель ДЭ-210Б

ный ряд для движения машины к месту работы. Таким образом, общее число передач снегоочистителя с учётом двухступенчатого раздаточного редуктора, пятиступенчатой коробки передач и двухступенчатой раздаточной коробки ЗИЛ-131 в различных сочетаниях составляло 20 скоростей для движения вперёд и 4 скорости заднего хода. Кроме того, от раздаточного редуктора осуществлялся отбор мощности на привод масляного насоса гидросистемы снегоочистителя НШ-10 и шибера насоса С12-54 для смазки самого редуктора. От карданного вала через две клиноременные передачи вращение передавалось на компрессор, генератор и насос гидроусилителя руля. В отличие от Д-470, где раздаточный редуктор (кстати, там он назывался демультитпликатор) был непосредственно соединён с автомобильным сцеплением и коробкой передач ЗИЛ-157 и составлял единый сборочный узел. У снегоочистителя ДЭ-210 по компоновочным соображениям его вынесли вперёд переднего ведущего моста и соединили со сцеплением и коробкой передач небольшим карданным валом. Остальная часть трансмиссии полностью соответствовала автомобилю ЗИЛ-131.

Рабочий орган в целом сохранил определённую преемственность с Д-470. В сварном корпусе разместили два шнека диаметром 450 мм и шагом 450 мм с приводом от цепной передачи, расположенной на левой стенке корпуса. В свою очередь крутящий момент на цепную передачу передавался карданным валом от центрального редуктора, на проходном валу которого крепился ротор с шестью лопастями. Ротор был заключён в кожух, имеющий патрубок для выброса снега. Рабочий орган соединялся с рамой шасси через специальную подвижную подвеску с двумя гидравлическими цилиндрами для подъёма рабочего органа в транспортное положение. Ещё один гидроцилиндр использовался для поворота кожуха ротора. В рабочем положении рабочий орган ложился на две опорные лыжи, благодаря которым обеспечивалось его требуемое положение относительно очищаемой поверхности и скольжение по поверхности в процессе работы.

Основное отличие рабочего органа ДЭ-210 заключалось в увеличенном диаметре ротора с 925 до 978 мм и большей частоте его вращения (у Д-470 — 422 об/мин, у ДЭ-210 — 425 об/мин). Увеличена была и частота вращения шнеков с 318 до 354 об/мин. Для предохранения привода ротора и питающих шнеков в центральном редукторе и цепной передаче у обеих машин были предусмотрены срезные предохранительные пальцы, изготовленные из стали 45 и разрушающиеся при превышении допустимой нагрузки на механизмы. В комплект снегоочистителя входил погрузочный желоб для направления струи снега при погрузке в кузов самосвала и насадки, предназначенные для изменения направления струи снега и дальности его отброса с целью предотвращения повреждений расположенных рядом объектов.

Для монтажа снегоочистительного оборудования шасси автомобиля ЗИЛ-131 существенно доработали. С машины сняли двигатель со всеми обслуживаемыми системами и топливные баки. Раму автомобиля удлиннили в задней части и оснастили креплениями дополнительных узлов и агрегатов. Кронштейн запасного колеса приподняли на проставках для размещения карданного вала привода раздаточного редуктора. Усилили переднюю подвеску, добавив в каждую рессору по шесть дополнительных листов разной длины, ввиду того, что из-за консольной навески рабочего органа нагрузка на переднюю подвеску в транспортном положении существенно возросла в сравнении с базовым автомобилем. Облицовку радиатора частично закрыли, а в полу кабины сделали вырез и закрыли его кожухом, чтобы пропустить под кабиной карданный вал, соединяющий промежуточную опору с раздаточным редуктором. В связи с изменением расположения компрессора и насоса гидроусилителя руля доработали пневмосистему и трубопроводы гидроусилителя. Сцепление автомобиля изменили для совместной работы с раздаточным редуктором. Изменились и органы управления в кабине водителя. Появились новые приборы и рычаги управления дополнительным оборудованием. Фары и подфарники перенесли на крышу кабины, а в систему освещения включили противотуманные фары, верхние габаритные огни, заднюю фару, световозвращатели и проблесковый маячок.

Своеобразной и весьма сложной получилась система электрооборудования, включавшая в себя сразу две независимые системы напряжением 12 и 24В. Соответственно на машине устанавливались два генератора: Г-731А напряжением 28В и Г-250-П1 напряжением 14В, два реле-регулятора, два выключателя аккумуляторных батарей и сразу пять аккумуляторных батарей. Система электрооборудования напряжением 24В использовалась для электростартерного запуска двигателя, включения топливного и маслозакачивающих насосов, предпускового подогревателя двигателя, работы приборов и систем освещения. Цепь напряжением 12В обеспечивала работу отопителей кабины, аппаратуры включения переднего моста, проблескового маяка, контрольных ламп и их датчиков. Подобная схема электрооборудования применялась и на предшественнике Д-470, где также использовались две электрические цепи на 12 и 24В.

Первые опытные образцы были построены в 1970 г. с привлечением производственной базы завода-изготовителя в г. Северодвинске. Машины успешно прошли заводские испытания, а зимой 1970—1971 г. без серьёзных замечаний выдержали государственные испытания, которые проходили с участием военного НИИИ. Все опытно-конструкторские работы и испытания, а также подготовка серийного производства постоянно контролировались представителями военной приёмки. По результатам полного комплек-



Снегоочиститель ДЭ-210Б

Снегоочиститель ДЭ-210Б



гидросистемы, электрооборудования (не принципиальных) серьёзно доработали рабочий орган машины. Во-первых, с целью более эффективного разрыхления слежавшегося снега и увеличенной подачи снежной массы к ротору, установили новые шнеки облегчённой конструкции с элементами фрезы и уменьшенным наполовину шагом.

са испытаний шнекороторный снегоочиститель ДЭ-210 актом Государственной комиссии был рекомендован к серийному выпуску, а приказом Министра обороны принят на снабжение наземных служб ВВС. Приняли машину и представители Министерства гражданской авиации. Вскоре вся конструкторская документация была передана на Севдормаш, где уже полным ходом шла подготовка к производству ДЭ-210, а с 1973 г. начался их серийный выпуск. Как было отмечено в ходе испытаний опытных образцов, так и при эксплуатации машин из первых опытно-промышленных партий, основные характеристики ДЭ-210 в целом соответствовали предъявляемым требованиям и по основной массе показателей превосходили предшественника Д-470. Производительность на уборке снега возросла до 900 т/ч. Дальность отбрасывания снега увеличилась до 24 м. Несколько больше стала и ширина захвата полосы, очищаемой за один проход — 2560 мм (у Д-470 она составляла 2530 мм). Диапазон рабочих скоростей почти не изменился — 0,39–6,9 км/ч (у Д-470 — 0,39–5,8 км/ч), но благодаря более мощному силовому агрегату новый снегоочиститель на основных рабочих режимах работал, как правило, на повышенных скоростях. Сохранили и максимальную транспортную скорость передвижения — 40–41 км/ч. Габаритные размеры ДЭ-210 стали несколько больше: длина 8550 мм, ширина 2570 мм, высота 2700 мм. Возросла и масса, с 8820 кг (у Д-470) до 10820 кг (ДЭ-210), что объясняется типом базового шасси, размеры и массово-весовые показатели которого также были выше соответствующих значений автомобильного шасси ЗИЛ-157КЕ. До 1986 г. выпуск снегоочистителей Д-470 и ДЭ-210 вёлся параллельно с постепенным сокращением доли Д-470. С 1975 г. новые шнекороторные снегоочистители начали поступать на экспорт — в ГДР, ЧССР, Румынию, Иран, Польшу, Болгарию, Венгрию, Монголию, Корею и др. страны. Особенно активно покупала советские снегоочистители Турция. Некоторое время там даже функционировало небольшое представительство завода, где готовили местных специалистов и выполняли регламентные работы.

Одновременно с наращиванием производства ДЭ-210 совершенствовалась и их конструкция. Все мероприятия по модернизации машины, направленные на улучшение качества и дальнейшее повышение их эксплуатационных характеристик проводил уже заводской отдел главного конструктора, которым руководил С.И.Плюснин, высококвалифицированный, талантливый и требовательный специалист. Большой вклад в совершенствование снегоочистителя внесли заместитель главного конструктора В.А.Харламов, Е.И.Кох, Г.Ф.Савчук, В.И.Зырин и др. конструкторы ОГК Севдормаша. Активное участие в этих работах принимали и сотрудники Военного представительства Министерства обороны №1967. Ежегодный выпуск шнекороторных снегоочистителей ДЭ-210 составлял порядка 300 шт., треть из которых поступала для нужд Министерства обороны.

Несмотря на то, что особых нареканий на работу машин не было, в результате текущей модернизации в 1979 г. на свет появился усовершенствованный вариант снегоочистителя под маркой ДЭ-210А. Помимо незначительных изменений силовой установки,

Применение таких однозаходных, ленточных шнеков с коротким шагом обеспечило хорошую наполняемость ротора и позволило разрабатывать снежные отложения с плотностью до 0,6 г/куб.см (рабочий орган снегоочистителя ДЭ-210 мог разрабатывать снег с максимальной плотностью не более 0,5 г/куб.см). Во-вторых, для уменьшения сопротивления передвижению снегоочистителя в рабочем режиме вместо опорных лыж спроектировали установку регулируемых поворотных опорных катков с обрезиненными ободами, что не только уменьшило потери тягового усилия на передвижение, особенно при очистке асфальтобетонных покрытий, но и значительно увеличило ресурс работы катков в сравнении с ранее применяемыми лыжами, которые требовали замены в процессе эксплуатации. Изменённый рабочий орган ДЭ-210А с увеличенной подачей снежной массы к ротору позволил увеличить производительность машины до 1000 т снега в час. Этот показатель был скорее теоретическим, поскольку фактическая производительность машины зависела от многих факторов (высота снежного покрова, плотность снега, температура окружающего воздуха, влажность, вид очищаемой поверхности и т.д.) и в разных условиях могла существенно отличаться от заявленной в технической характеристике. Вместе с тем возросшая нагрузка на новые шнеки с укороченным шагом очень часто превышала предельные значения, что вело к срезу предохранительных пальцев в кинематической цепи привода шнеков. Чтобы не возиться всякий раз с заменой предохранительных пальцев, на выходном фланце карданной передачи, передающей усилие на цепь привода шнеков, установили автоматическую предохранительную муфту кулачкового типа, которая срабатывала в случае превышения предельного крутящего момента и отключала привод шнеков, что было очень удобно в эксплуатации и не создавало простоев машины. Снегоочиститель ДЭ-210А успешно выдержал приёмочные испытания и был поставлен на серийное производство. Более того, целенаправленная работа ОТК завода, военного представительства, технических служб и всего трудового коллектива Северодвинского завода «Дормаш» по повышению качества, надёжности и долговечности позволила добиться в 1982 г. присвоения шнекороторному снегоочистителю ДЭ-210А самой высокой степени — Государственного Знака качества.

В тот же период велась интенсивная деятельность ОГК по очередной модернизации машины — ДЭ-210Б. По накопленному опыту эксплуатации и многочисленным отзывам потребителей решили сохранить удачные, хорошо зарекомендовавшие себя технические решения, такие как обрезиненные опорные катки и автоматическая предохранительная муфта привода шнеков. Вместе с тем, от короткошаговых шнеков решили отказаться в пользу старых типа Д-470. На сей раз, изменили сам ротор. Вместо стальной литой звездообразной ступицы с шестью закреплёнными на болтах лопатками-лопастями, разработали сварную конструкцию из двух колец с лопастями между

ними, закреплёнными на конусе со ступицей в его центре. Такой ротор оказался более эффективным и производительным в работе, поскольку снежная масса непрерывно поступала внутрь ротора и сразу захватывалась лопастями, не образуя пустот. Из других нововведений следует отметить электрогидравлическую систему управления подъёмом—опусканием рабочего органа и поворотом кожуха ротора, благодаря которой водитель воздействовал на гидросистему посредством электрических переключателей. Снегоочиститель ДЭ-210Б поступил на производство в 1986 г.

К сожалению, нагрянувшие вскоре ветры рыночной экономики негативно отразились на количестве выпущенных машин, спрос на которые падал с каждым годом. Если до 1991 г. Северодвинский завод дорожных машин поддерживал производство снегоочистителей ДЭ-210Б в пределах 300 единиц в год, то с 1991 г. выпуск стал резко сокращаться и в 1998 г. составил всего 31 машину.

Любопытно и то, что основной потребитель — Министерство обороны тоже стало отказываться от закупки техники. Если в 1991 г. для него было изготовлено 95 снегоочистителей из общего числа выпущенных машин (291 шт.), то есть 32,6%, то в 1998 г. военных заказов не было вовсе. Кстати в 1997 г. реорганизовали и военное представительство ВП МО №1967, которое стало филиалом военного представительства №3349 МО РФ.

Поскольку армия перестала диктовать свои условия, конструкцию шнекороторных снегоочистителей ДЭ-210Б доработали под нужды гражданского потребителя. Очень прожорливый и дорогой дизель У2Д6-250ТК («Маслоед», как его называли эксплуатационники), не отличавшийся к тому же большим моторесурсом на первых порах заменили более доступными и простыми, неприхотливыми в эксплуатации автомобильными дизельными двигателями ЯМЗ-238М2 и ЯМЗ-236М2 максимальной мощностью 240 и 180 л.с. соответственно. По этой причине и производительность доработанных снегоочистителей ДЭ-210Б в первом случае составляла 1200 т/ч, а во втором всего лишь 750 т/ч. Вместе с заменой двигателя изменениям подверглись обслуживающие силовой агрегат системы, капоты моторного отсека и раздаточный редуктор. В результате диапазон рабочих скоростей увеличился с 0,58 до 7,84 км/ч. В начале нового века модернизированному снегоочистителю с двигателем ЯМЗ-238М2 присвоили индекс ДЭ-210Б-1М, а оснащённому новым наддувным дизелем ЯМЗ-236БЕ мощностью 250 л.с. — ДЭ-210Б-1А. В процессе эксплуатации машин с двигателем ЯМЗ-236М2 отчётливо проявилась их недостаточная мощность, и больше к таким вариантам не возвращались. Начиная с 2001 г. ЯМЗ-236БЕ прочно занял место под капотом Северодвинских снегоочистителей. Чтобы расширить сферу применения машин, по желанию потребителей в комплект поставки могло включаться сменное оборудование в виде скоростного плуга для очистки дорог от свежеснежавшего снега. В остальном компоновка шнекороторного снегоочистителя осталась прежней. В небольших количествах такие агрегаты и сегодня выпускаются Северодвинским заводом «Севдормаш» и находят своих заказчиков.

Снегоочиститель ДЭ-210С



ДНЕПР 222



Александр ГОВОРУХА,
Фото автора
г. Николаев, Украина

ЮБИЛЯР С БЕРЕГОВ ДНЕПРА

Несмотря на все экономические неурядицы, жизнь продолжается. Предприятия хоть и снизили темпы производства, но продолжают держаться на плаву и смотрят в будущее. Большим подспорьем, позволяющим не сломить дух коллектива, является круглая дата. Такой праздник содействует объединению всех работников предприятия.

Весна этого года стала юбилейной для одного из старейших предприятий в Украине по выпуску автомобилей. Пятьдесят лет тому назад из ворот Кременчугского автомобильного завода вышла первая продукция — автомобили-самосвалы КрАЗ-222.

Событие для завода, который до этого специализировался на выпуске сельскохозяйственной техники, в том числе свеклоуборочных комбайнов, весьма значительное. Это стало первым шагом в становлении мощного индустриального гиганта.

Но прежде чем первые машины покинули заводские ворота, была проделана огромная работа по реконструкции предприятия. Для полномасштабного производства автомобилей требовалось увеличить на 20 тыс. кв. м производственные площади и установить на них 1500 единиц различного оборудования. Необходимо было создать с «нуля» такие цеха как рамно-кузовной, термический, деревооб-

рабатывающий и экспериментальный. Огромную помощь по переводу кременчугского предприятия на автомобильные рельсы оказал Ярославский автозавод. Он передал значительную часть технологического оборудования и оснастки, а также конструкторскую и технологическую документации. К тому же из Ярославля прибыла группа специалистов, которые и составили костяк конструкторского бюро Кременчугского автозавода.

Работы длились почти 10 месяцев. К весне 1959 г. реконструкция завода была завершена. Началась сборка первых машин. По конструкции они практически полностью копировали ярославские ЯАЗ-222. К тому же большинство узлов и агрегатов были изготовлены ещё в Ярославле. Сборка первенцев давалась тяжело. Многие детали и узлы не хотели становиться на свои места. Старожилы рассказывали, что первые двигатели устанавливали по несколько суток, подгоняя крепления к раме собственного производства, которая была единственной изготовленной в Кременчуге деталью на этих машинах. Первые машины собирались на стапелях. Конвейер был запущен только в мае.

Кроме обозначения КрАЗ-222 первые самосвалы имели и имя собственное «Днепр», которое в

последствии не прижилось. Кроме того, чтобы отличаться от своих ярославских собратьев «двести двадцать вторые» получили собственную символику. Капот украшала не фигурка медведя, а красно-голубой «гребешок». На решётке радиатора красовалась надпись «КрАЗ».

И вот наступило долгожданное 10 апреля 1959 г. Два новеньких самосвала покинули производственные цеха и разместились на открытой площадке. Сборщики вместе с конструкторами первым делом сфотографировались на фоне своего детища. Этот исторический снимок до сих пор можно увидеть на страницах книг и периодических изданий.

С этого момента открылась новая страница в жизни предприятия. Большегрузная техника под маркой КрАЗ станет визитной карточкой многих гигантских строек, как в нашей стране, так и за её пределами. А пока собранные первенцы проходили всесторонние заводские испытания, в конструкторскую документацию вносились изменения, пересматривались технологические процессы, велась работа по запуску конвейерной линии.

Вслед за двумя новенькими самосвалами вскоре появились ещё три машины. При этом сборка каждого последующего автомобиля проходила бы-



Первый КрАЗ-222 «Днепр»

стрее предыдущего.

Новенькие тёмно-зелёные самосвалы стали участниками многих парадов и выставок. Сначала Кременчугские богатыри приняли участие в Первомайских демонстрациях в родном городе. Самосвалы так же побывали на аналогичных праздниках в Полтаве и Киеве. Позднее автомобили были отправлены на Выставку Достижений Народного Хозяйства (ВДНХ) СССР. Самосвалы покорили столицу, к новой марке постепенно стали привыкать во всех уголках нашей необъятной Родины.

В последствии производство самосвалов было передано на конвейер, где кроме них собирали бортовые автомобили и седельные тягачи. Всего за восемь лет (1959—1967 гг.) было выпущено 11630 самосвалов модели «222». Они стали незаменимыми тружениками на стройплощадках и в массовом порядке отправлялись на стройки Советского Союза, а самое главное внесли немалый вклад в развитие страны СССР.

После снятия машины с производства, казалось бы, закрылась интересная страница из жизни предприятия. Увидеть первый самосвал теперь можно разве что на фотографии.

Но история приготовила очередной сюрприз. В один из дней руководством завода было принято решение о создании автомобильного музея. И с этого момента работа закипела. В самые отдалённые уголки нашей страны отправились гонцы для розыска старых автомобилей и отправки их на историческую родину.

Отдельно в списке будущих экспонатов числился и самый первый автомобиль. На заводе посчитали, что он обязательно должен быть увековечен для потомков. Для этого было решено обязательно найти КрАЗ-222 и воссоздать его в первоначальном виде. Поиски комплектного самосвала успехом не увенчались. Наиболее приемлемым вариантом оказался самосвал 1960 г. выпуска обнаруженный в одном из автохозяйств Украины почти в полностью разрушенном состоянии. Да по-другому и не могло быть — обычно эти машины эксплуатировались до полного износа.

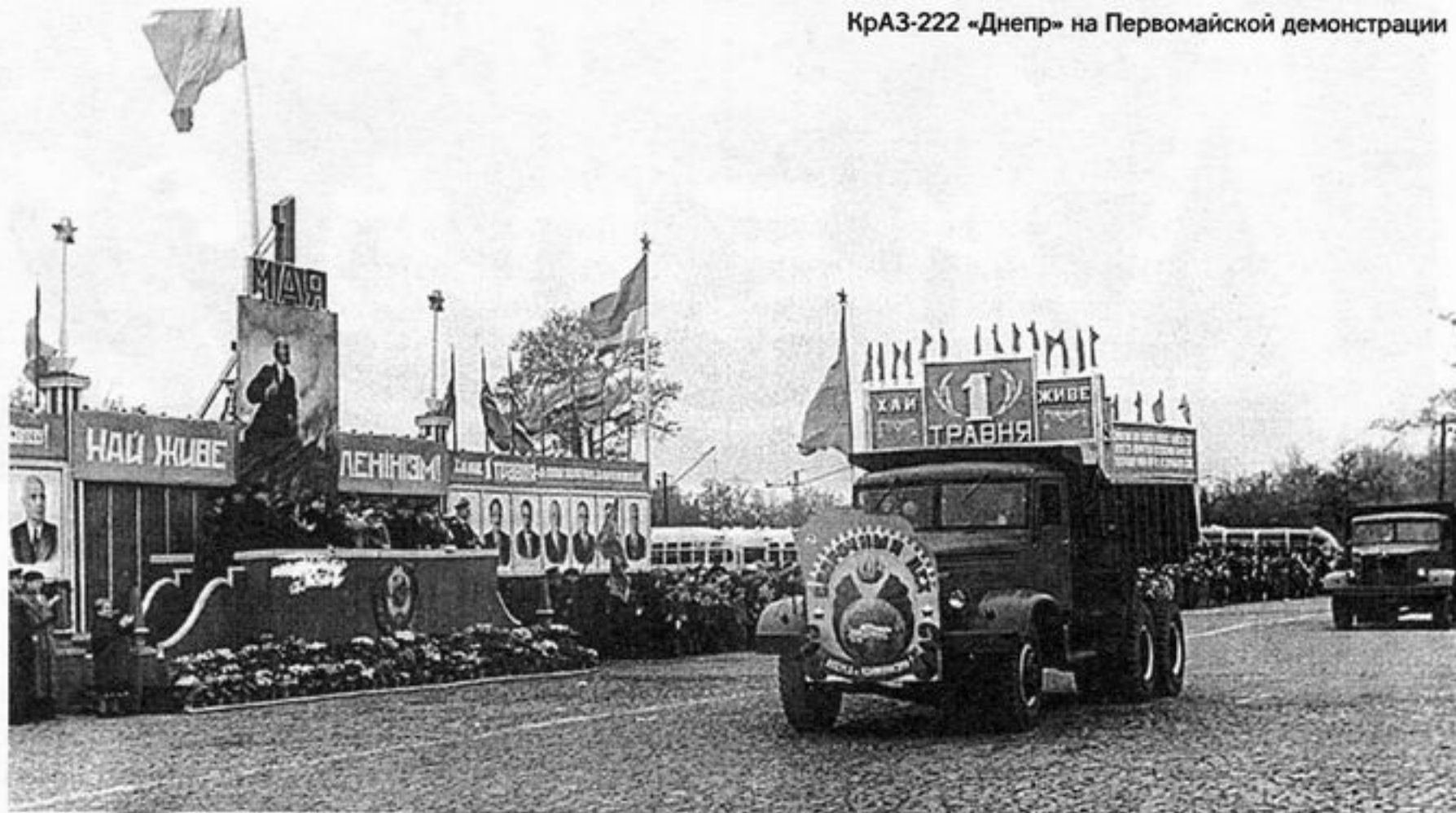
Работа по восстановлению кременчугского первенца была возложена на коллектив экспериментального цеха. Первым делом самосвал был подвергнут тщательной технической экспертизе. В результате специалисты определились с объёмом работ и составили план работ по его восстановлению. Основной целью всех мероприятий стало достижение максимального соответствия самосвала конструкторской документации, техническим требованиям и нормам, которые действовали в далёком 1959 г. Восстановленная машина также должна была сама ездить и проходить достаточно большие расстояния без буксировки.

При восстановительных работах помогли и многочисленные фотографии тех далёких лет, а так же найденные в цехе старые каталоги и инструкции по эксплуатации.

Для полной комплектации самосвала требовалось найти отдельные узлы, не сохранившиеся на найденном экземпляре. Поиск оригинальных узлов и деталей проходил в разных уголках бывшего СССР. Так, например, дизель ЯАЗ-206 привезли из России. Кстати он оказался на редкость комплектным. Для его восстановления оказалось достаточным его почистить, перебрать и выполнить замену масла и фильтрующих элементов.

В работе по восстановлению «Днепра» были задействованы все производственные участки экспериментального цеха. Работники цеха к этой необычной работе отнеслись с большим энтузиазмом. Работа была проделана колоссальная. Об её объёме можно судить хотя бы по тому, что самосвал состо-

КрАЗ-222 «Днепр» на Первомайской демонстрации



На сборочном конвейере



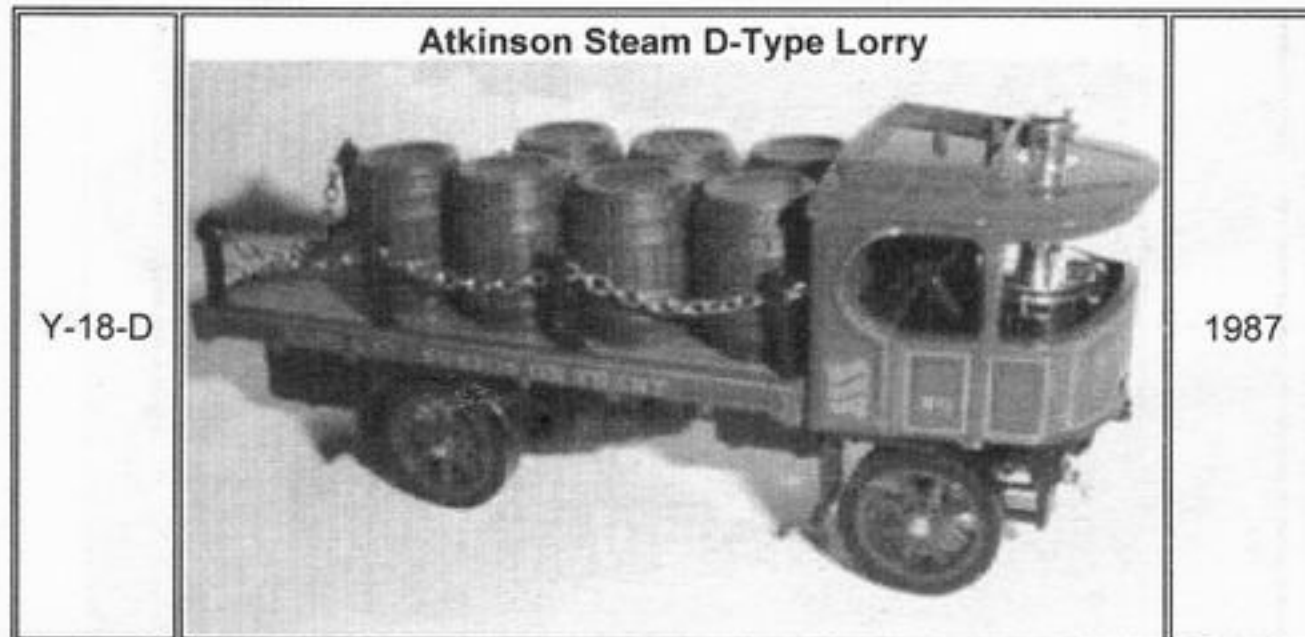
Восстановленный КрАЗ-222 «Днепр» на ИСА 2006. Киев

ит из 8 тысяч деталей, каждую из которых нужно было отремонтировать или изготовить заново. Поставленная цель была достигнута. Автомобиль был бережно воссоздан в первоначальном виде, и ему были приданы уникальные свойства машины. Отреставрированный автомобиль-самосвал КрАЗ-222 «Днепр» в результате проведенных работ стал абсолютно идентичен образцам 1959 года выпуска.

И вот настал долгожданный момент, когда взревел мотор и машина выехала из цеха во двор и сделала несколько кругов на площадке. Работа была окончена в срок. Машина должна была стать экспонатом автозавода на весеннем украинском автоса-

лоне в мае 2006 г. Фотография восстановленного автомобиля красовалась на первых полосах многих газет и журналов.

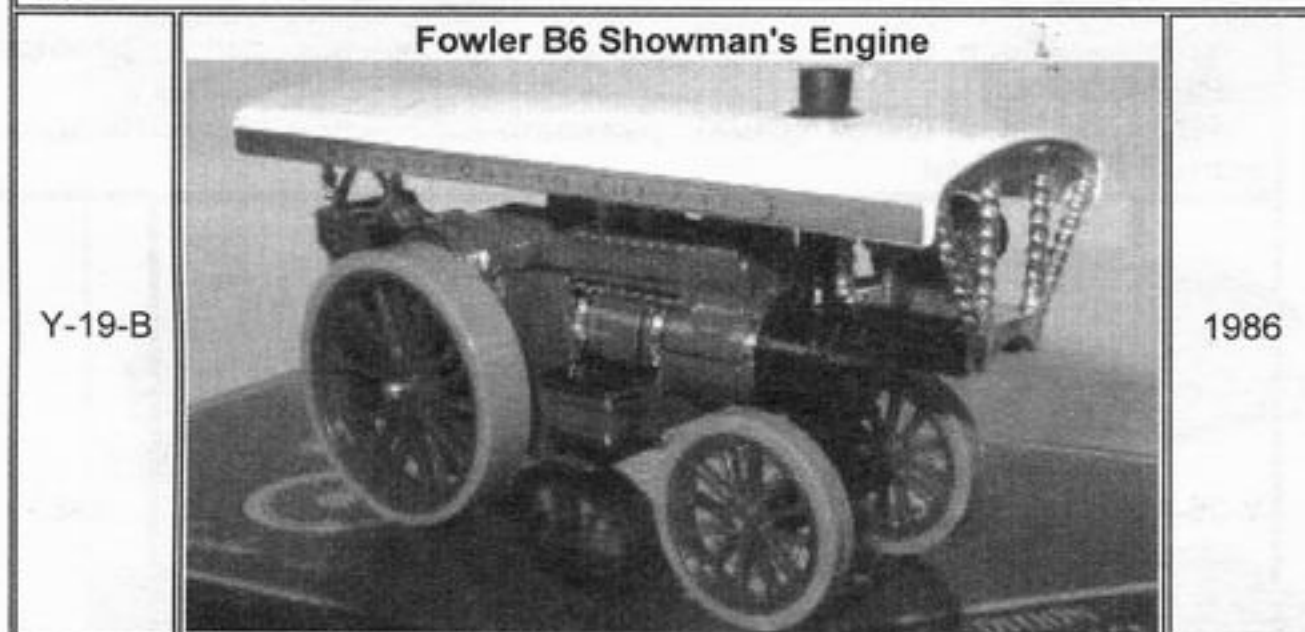
Юбилар стал ярким примером возможностей советской школы автомобильных конструкторов. Огромные запасы по прочности и выносливости позволяли эксплуатировать эти машины ещё несколько десятилетий после окончания их выпуска. А последующие модификации самосвалов кременчугского автозавода вобрали в себя только самое лучшее от «Днепра». Радует и тот факт, что автозавод КрАЗ является один из немногих на территории бывшего СССР, который смог отыскать и восстановить свой первый автомобиль.



синий кузов, коричневые бочки с золотыми цепями, "Bass & Co."
кремовый кузов, в кузове фарфоровые landscapers, "F.C. Conybeare Gardeners Chilham, Kent"



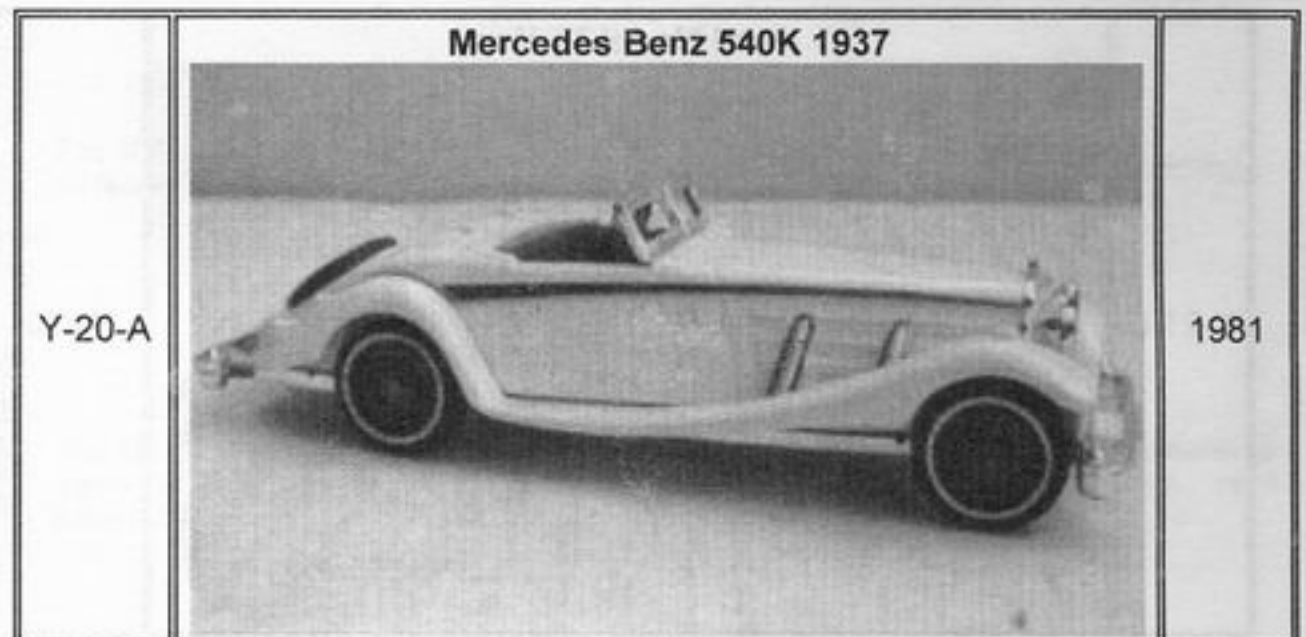
хаки и beige кузов, коричневое шасси (рама), оранжевые сиденья
хаки и beige кузов, коричневое шасси (рама), красные сиденья
хаки и beige кузов, темно-коричневое шасси (рама), красные сиденья
кремовый кузов, черное шасси (рама), красные сиденья
белый и синий кузов, белое шасси (рама), синие сиденья
beige и кремовый кузов, beige шасси (рама), рыжевато-коричневые сиденья



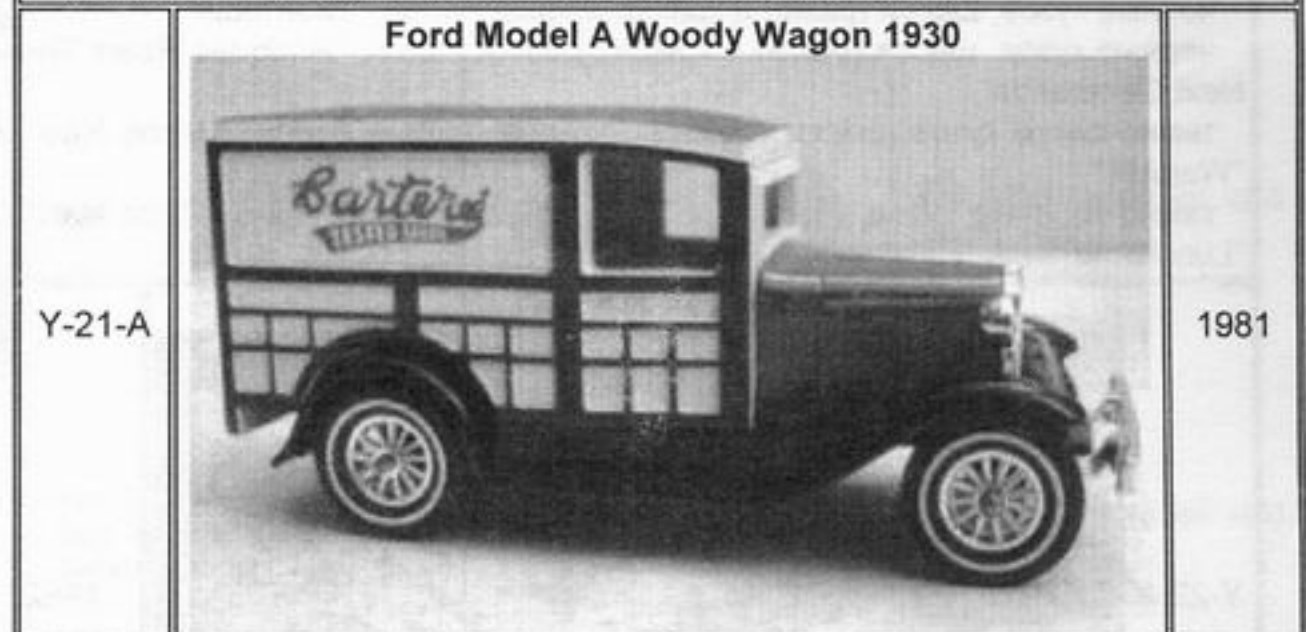
синий кузов, кремовая крыша, черный паровой котел, "Hey Ho Come to The Fair"
синий кузов, белая крыша, черный паровой котел, "Hey Ho Come to The Fair"
желтый кузов, белая крыша, черный паровой котел, "Lesney Products & Co. Amusements"
красный кузов, темно-кремовая крыша, черный паровой котел, "Billy Smart's Coronation Amusements"



синий кузов, белая крыша, черное шасси (рама), "Brasso"
синий кузов, желтая крыша, черное шасси (рама), "Michelin"
коричневый кузов, белая крыша, черное шасси (рама), "Sainsbury"
синий кузов, белая крыша, черное шасси (рама), "Vitalcraft"
синий кузов, желтая крыша, черное шасси (рама), "Vitalcraft"



Серебряно-серый кузов, черное шасси (рама), красные сиденья
Серебряно-серый кузов, черное шасси (рама), оранжево-красные сиденья
белые кузов и шасси (рама), красные сиденья
красные кузов и шасси (рама), красные сиденья
черные кузов и шасси (рама), красные сиденья
темно-красные кузов и шасси (рама), черные сиденья



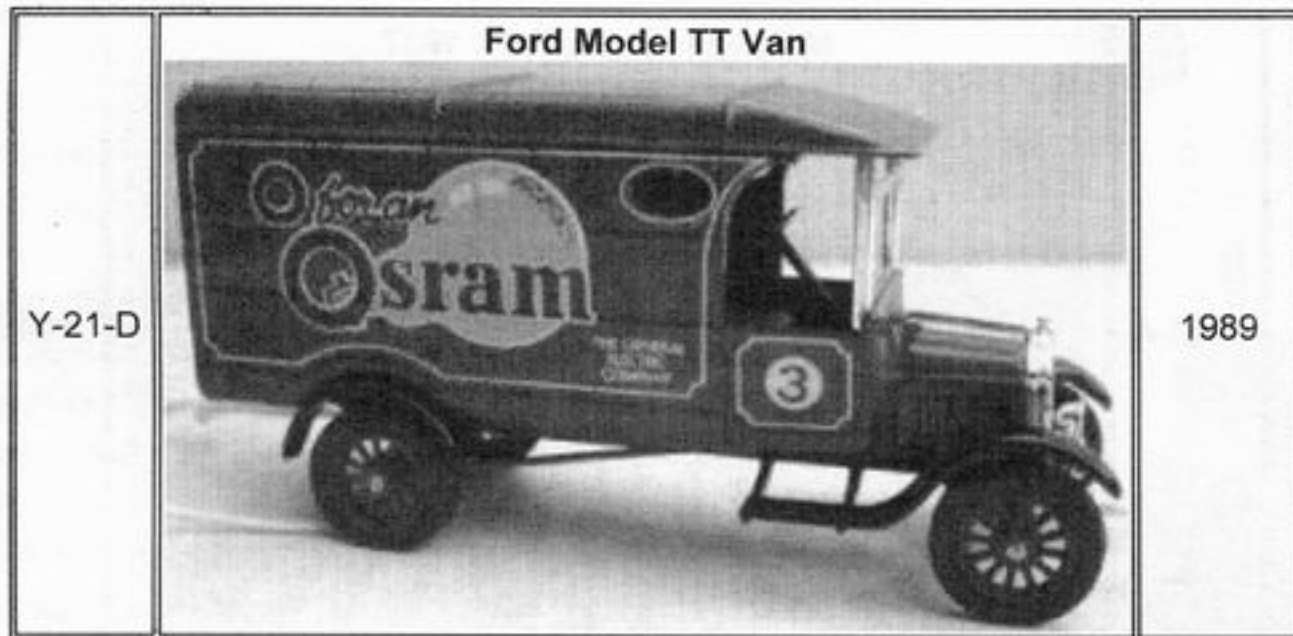
Желтый капот, коричневый фургон, черное шасси (рама), оранжевый салон
Желтый капот, коричневый фургон, черное шасси (рама), красный салон
Желтый капот, коричневый фургон, коричневое шасси (рама), красный салон
Бронзовый metallic капот, коричневый фургон, коричневое шасси (рама), great салон, "A&J Box"
Оранжево-коричневый капот, коричневый фургон, коричневое шасси (рама), кремовый салон, "A&J Box"
синий капот, темно-кремовый фургон, черное шасси (рама), кремовый салон, "Carter's Seeds"
синий капот, темно-кремовый фургон, черное шасси (рама), коричневый салон, "Carter's Seeds"
синий капот, светло-кремовый фургон, черное шасси (рама), коричневый салон, "Carter's Seeds"
синий капот, светло-кремовый фургон, синее шасси (рама), белый салон, "Pepsi Co."



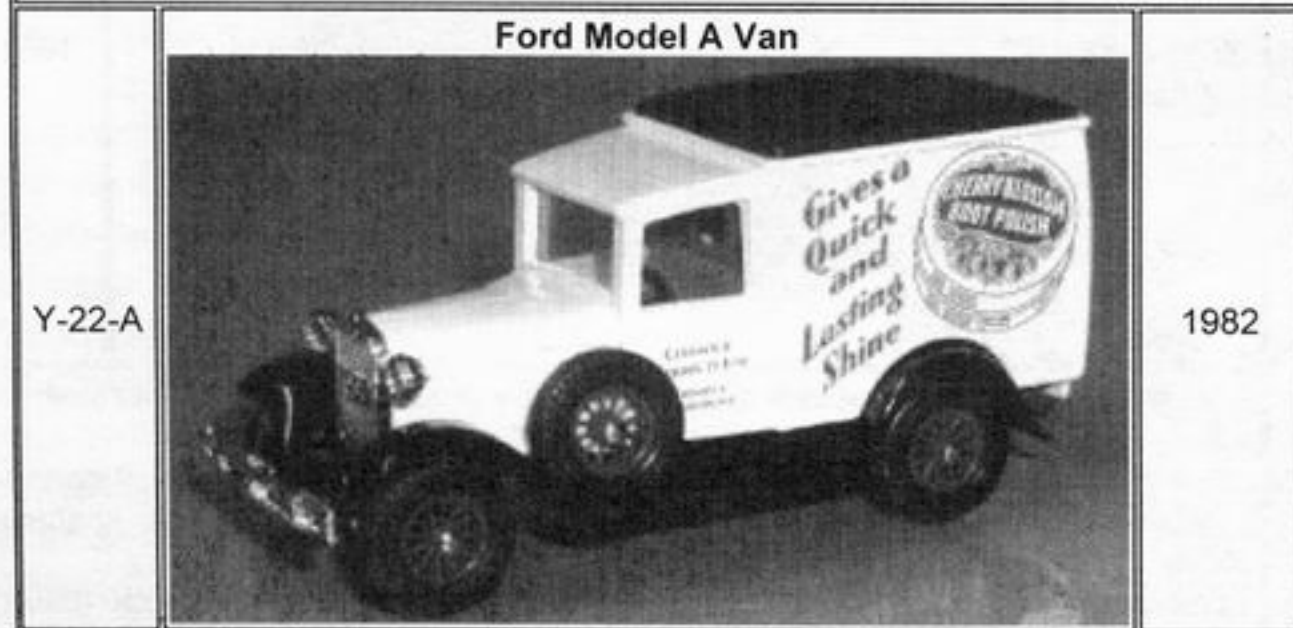
зеленый кузов, черная труба, серая крыша, "James Young & Sons Edinburgh"
зеленый кузов, черная труба, черная крыша, "F. Dibnah & Sons Steeplejacks Bolton 531303"



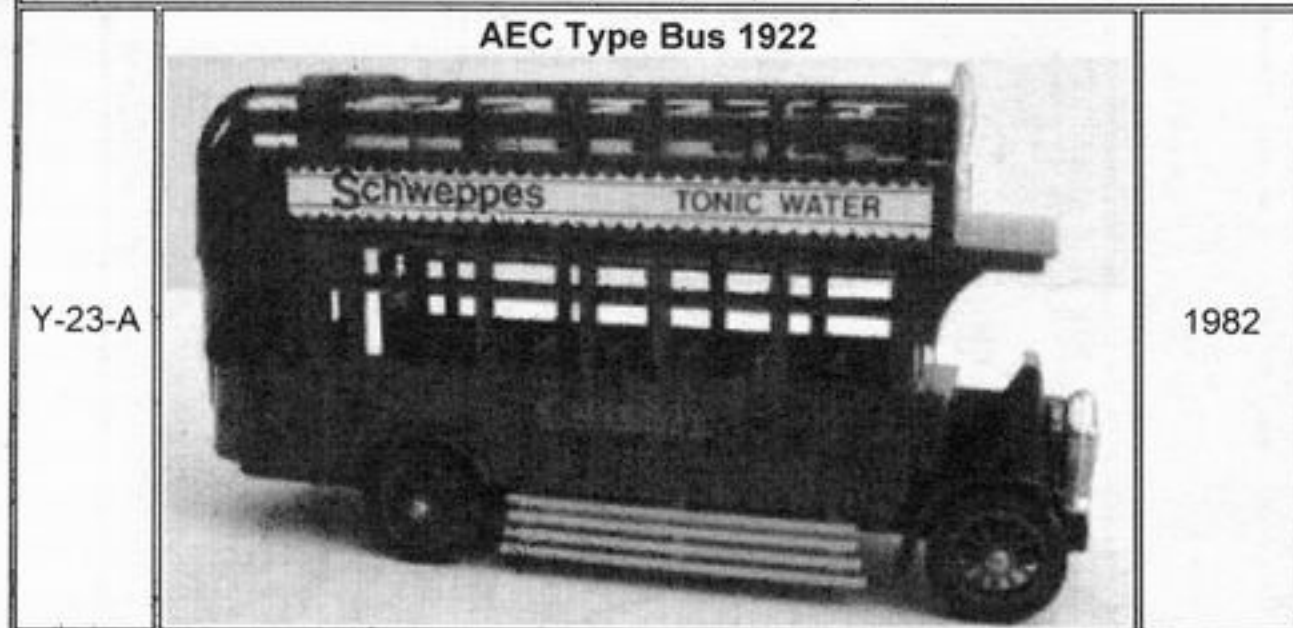
синие кузов и капот, черная крыша, красный салон



зеленый кузов, черное шасси (рама), красная крыша, серый салон, серебряная решетка радиатора, "O for an Osman Lamp"
 зеленый кузов, черное шасси (рама), красная крыша, серый салон, черная решетка радиатора, "O for an Osman Lamp"
 beige кузов и крыша, черное шасси (рама), серо-коричневый салон, "My Bread"
 черные кузов, шасси (рама) и крыша, серый салон, "Drambuie"
 черные кузов, шасси (рама) и крыша, серый салон, "Antiques Road Show Next Generation"
 темно-синие кузов, шасси (рама) и крыша, серый салон, "Jenny Kee" и "Waratah"
 темно-зеленые кузов, шасси (рама) и крыша, серый салон, "Pro Hart" и "Lunchtime"



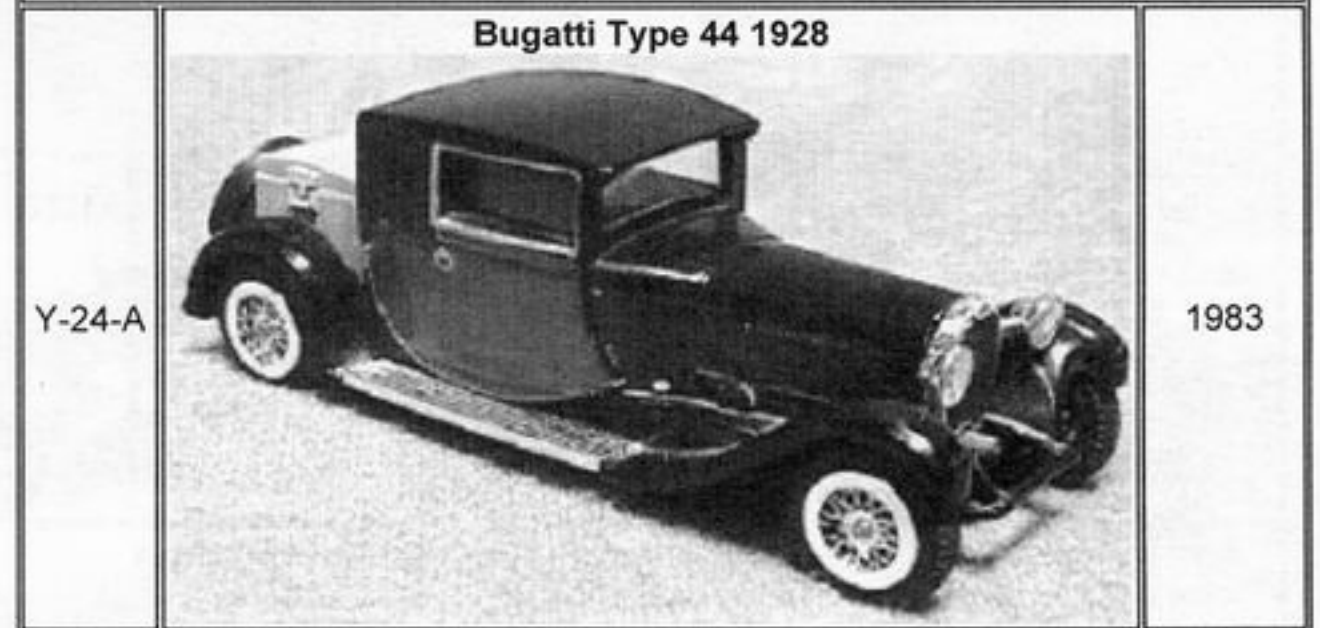
красный кузов, черное шасси (рама) и крыша, "OXO"
 желтый кузов, черное шасси (рама), красная крыша, "Maggi's"
 beige кузов, коричневое шасси (рама), красная крыша, "Toblerone"
 красный кузов, черные шасси (рама) и крыша, "Cascade Poste"
 кремовый кузов, красные шасси (рама) и крыша, "Walter's Palm Toffee"
 красновато-коричневый кузов, коричневое шасси (рама), белая крыша, "Spratt's"
 синий кузов, черное шасси (рама), белая крыша, "Lyon's Tea"
 белый кузов, черное шасси (рама) и крыша, "Cherry Blossom"
 белый кузов, черное шасси (рама) и крыша, "Pratt's"
 оранжевый кузов, синее шасси (рама), черная крыша, "Bravo Colonel"



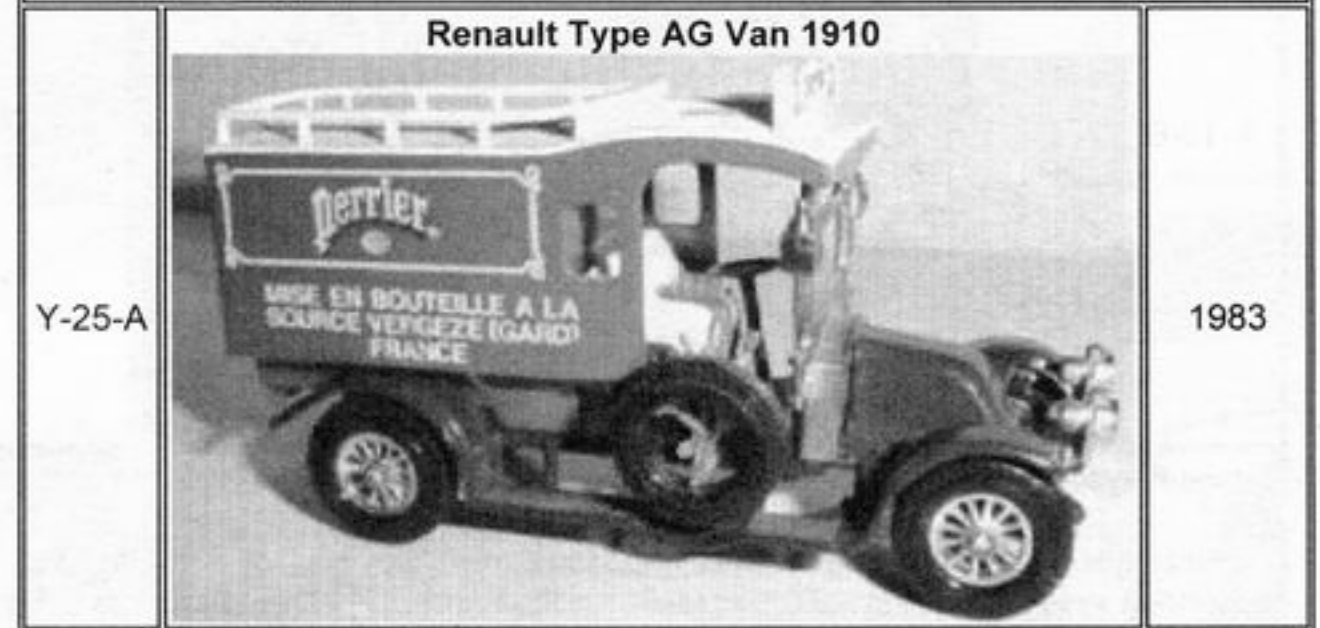
красные кузов и второй этаж, коричневый салон, "Schweppes Tonic Water"
 красные кузов и второй этаж, светлый рыжевато-коричневый салон, "Schweppes Tonic Water"
 красные кузов и второй этаж, рыжевато-коричневый салон, "Schweppes"
 красные кузов и второй этаж, рыжевато-коричневый салон, "Maples Furniture"
 красные кузов и второй этаж, рыжевато-коричневый салон, "The RAC"
 коричневый кузов, кремовый второй этаж, коричневый салон, "Haig"
 красные кузов и второй этаж, рыжевато-коричневый салон, "Kellogg's Rice Crispies"
 синий кузов, кремовый второй этаж, коричневый салон, "Lifebuoy Soap"



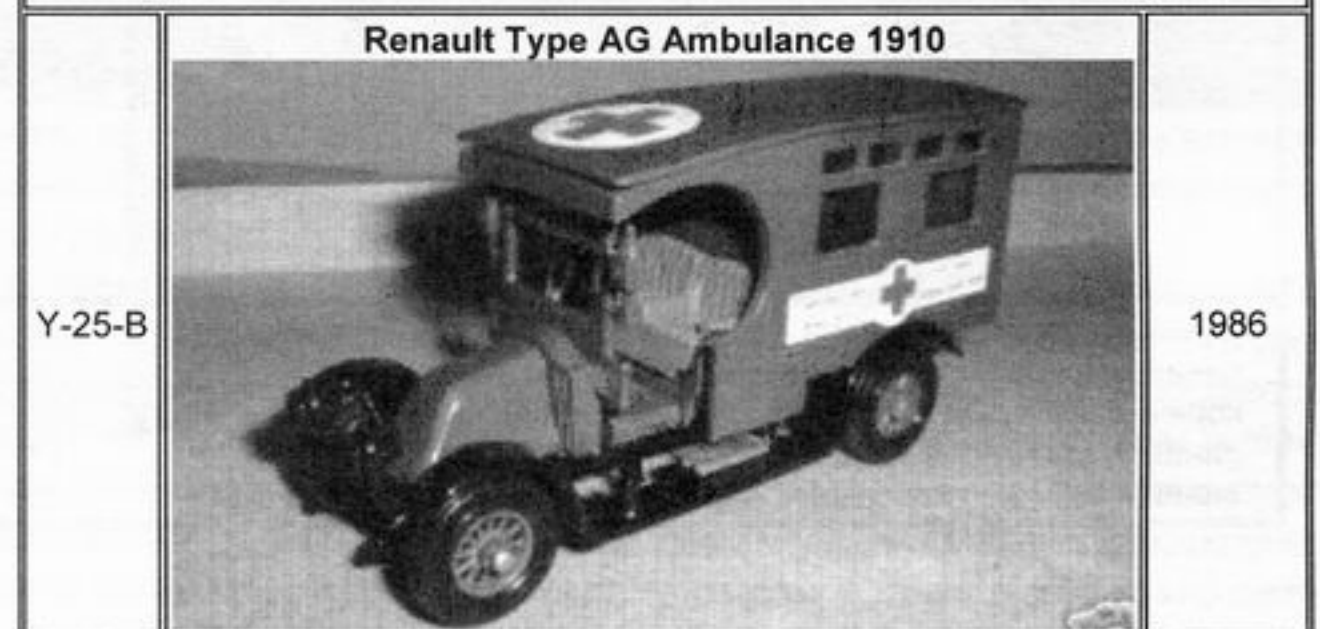
красные кузов, крылья, крыша и цистерна, "Texaco"
 красные кузов, крылья и крыша, белый цистерна, "Conoco"
 оранжевые кузов, крылья, крыша и цистерна, "Supertest Petroleum Corporation"
 песочные кузов, крылья, крыша и цистерна, "Military Refueller"
 темно-серые кузов, крылья, крыша и цистерна, "Military Refueller"



черные кузов и шасси (рама), рыжевато-коричневый салон, желтые двери
 черные кузов и шасси (рама), рыжевато-коричневый салон, pinstripe лимонные двери
 серая кузов, сливовое шасси (рама), рыжевато-коричневый салон, pinstripe сливовые двери
 черные кузов и шасси (рама), рыжевато-коричневый салон, pinstripe красные двери
 черные кузов и шасси (рама), рыжевато-коричневый салон, бледно-желтый замок двери



зеленый кузов, темно-зеленое шасси (рама), белая крыша и салон, "Perrier"
 желтый кузов, синее шасси (рама), белая крыша, черный салон, "James Neale & Sons"
 серебристо-серые кузов и шасси (рама), белая крыша, maroon салон, "Duckham Oils"
 пыльно-синий кузов, темно-синее шасси (рама), белая крыша, каштановый салон, "Eagle Pencils"
 красный кузов, черное шасси (рама), белая крыша и салон, "Tunnock's"
 зеленый кузов, черное шасси (рама), белая крыша, maroon салон, "Delhaize"
 lavender кузов, черное шасси (рама), белая крыша, коричневый салон, "Suchard Chocolat"



оливковые кузов и крыша, черное шасси (рама), коричневый салон, красный крест и "British Red Cross Society-St. John Ambulance Assn."



Fiat 600 berlina 1-serie "Pastina Glutinata Buitoni" 1955 Brumm R400



Fiat 600 Carabinieri 1967 DeAgostini ser. Carabinieri 10 29/12/05



Fiat 600 carrozzeria Frua 1957 ProgettoK pe016



Fiat 600 carrozzeria Scioneri 1957 ProgettoK pe017



Fiat 600 Coriasco van 1955-1969 "La Marmitta Abarth" Giocher GR19



Fiat 600 Coriasco van 1955-1969 Poste Giocher gr19p



Fiat 600 cream IXO Models clc064



Fiat 600 Derivazione Abarth 750 1956 Brumm r265



Fiat 600 Derivazione Abarth 750 1957 ProgettoK pk235



Fiat 600 Ghia de Plage Jolly Beach Car / Taxi Capri carrozzeria Ghia 1955-1960 base IXO Altaya ser. Taxis 41



Fiat 600 Ghia de plage Jolly Beach Car Carrozzeria Ghia 1955-1960 Provence Moulage pro1327k



Fiat 600 Giardinetta carrozzeria Viotti 1955-1969 ProgettoK pkr1053



Fiat 600 Jolly 1966 taxi Capri Altaya



Fiat 600 Jungla carrozzeria Savio 1965-1974 ALF, Nikolaev, Ukraine



Fiat 600 Jungla carrozzeria Savio 1965-1974 Lilliput



Fiat 600 Multipla



Fiat 600 Multipla "Pubblicitario Abarth" - Zurich Switzerland Brumm r383b



Fiat 600 Multipla 1956 "Macchine da Caffè Cimbali" Brumm r411 02/10/2007



Fiat 600 Multipla 1956 "Macchine da cucire Singer - Agenzia Palaia" Brumm r399



Fiat 600 Multipla 1958 Taxi Milan Altaya



Fiat 600 Multipla 1963 red/white Norev 770052 17/09/2007



Fiat 600 Multipla Derivazione Abarth "Assistenza Abarth" Brumm r383



Fiat 600 Multipla Ghia de plage Jolly Beach Car carrozzeria Ghia 1955-1960 Provence Moulage pro1339k



Fiat 600 Multipla Ghia de plage Jolly Beach Car carrozzeria Ghia 1955-1960 pink Giocher



Fiat 600 white IXO clc064



Fiat 600D 1960 "Amaro 18 Isolabella" Brumm r409 02/10/2007



Fiat 600D 1965 "Abbigliamento Intimo Lovable" Brumm r412 02/10/2007



Fiat 600D Carabinieri 1965 Brumm r403



Fiat 600D Carabinieri 1965 Edison



Fiat 600D Multipla 1960 "Amaro 18 Isolabella" Brumm r410 02/10/2007



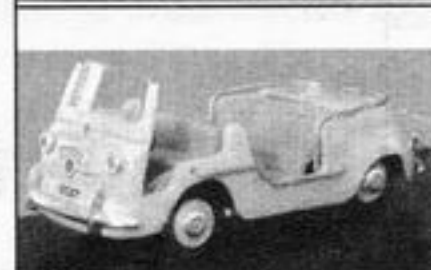
Fiat 600D Multipla 1960 "Graziano Rossi Motorhome" Aldo Drudi design Brumm r401



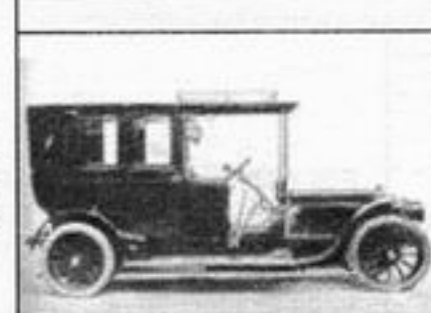
Fiat 600D Multipla 1960 Vigili Del Fuoco Brumm r402 28/06/2006



Fiat 600D Multipla 1961 Taxi Rome Giocher gr11



Fiat 600D Multipla Ghia de plage Jolly Beach Car carrozzeria Ghia 1961 Giocher gr101



Fiat 60HP / Fiat 50/60HP 1905/09



Fiat 60HP 1904/06

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

	Fiat 60HP 1905 RIO 23		Fiat 615 1 st serie Cassonato KIT IV model tip05A		Fiat 615 1 st serie Soccorso ACI KIT IV model tip11B
	Fiat 60HP 1905 RIO 24		Fiat 615 1 st serie Centinato Barilla IV model tip12E		Fiat 615 1 st serie Soccorso Carabinieri IV model tip11C
	Fiat 60HP Corsa 1903		Fiat 615 1 st serie Centinato Barilla KIT IV model tip12E		Fiat 615 1 st serie Soccorso Carabinieri KIT IV model tip11C
	Fiat 60HP limousine 1905 RIO 75		Fiat 615 1 st serie Centinato Clienti IV model tip12A		Fiat 615 1 st serie Soccorso Polizia IV model tip11D
	Fiat 60HP Manque phares RIO		Fiat 615 1 st serie Centinato Clienti KIT IV model tip12A		Fiat 615 1 st serie Soccorso Polizia KIT IV model tip11D
	Fiat 615 1 st serie "Coca Cola" IV model tip02A		Fiat 615 1 st Serie Centinato Concessionari Ferrari IV model tip12D		Fiat 615 1 st serie Soccorso Pompieri IV model tip11A
	Fiat 615 1 st serie "Coca Cola" IV model tip02B		Fiat 615 1 st serie Centinato Concessionari Ferrari KIT IV model tip12D		Fiat 615 1 st serie Soccorso Pompieri KIT IV model tip11A
	Fiat 615 1 st serie "Coca Cola" KIT IV model tip02A		Fiat 615 1 st serie Centinato Concessionario Api IV model tip12B		Fiat 615 2 nd serie "Agip" IV model tip03G
	Fiat 615 1 st serie "Coca Cola" KIT IV model tip02B		Fiat 615 1 st serie Centinato Concessionario API KIT IV model tip12B		Fiat 615 2 nd serie "Agip" IV model TIP03M
	Fiat 615 1 st serie Cassonato con telo e imperiale IV model tip05B		Fiat 615 1 st Serie Concessionario Alfa Romeo IV model tip12C		Fiat 615 2 nd serie "Agip" KIT IV model tip03G
	Fiat 615 1 st serie Cassonato con telo e imperiale KIT IV model tip05B		Fiat 615 1 st serie Concessionario Alfa Romeo KIT IV model tip12C		Fiat 615 2 nd serie "Agip" KIT IV model tip03M
	Fiat 615 1 st serie Cassonato IV model tip05A		Fiat 615 1 st serie Soccorso ACI IV model tip11B		Fiat 615 2 nd serie "Campari" IV model tip03E

ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ



WWW.KIMMERI.COM

ИНТЕРНЕТ АУКЦИОН МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ОБНОВЛЕНИЕ

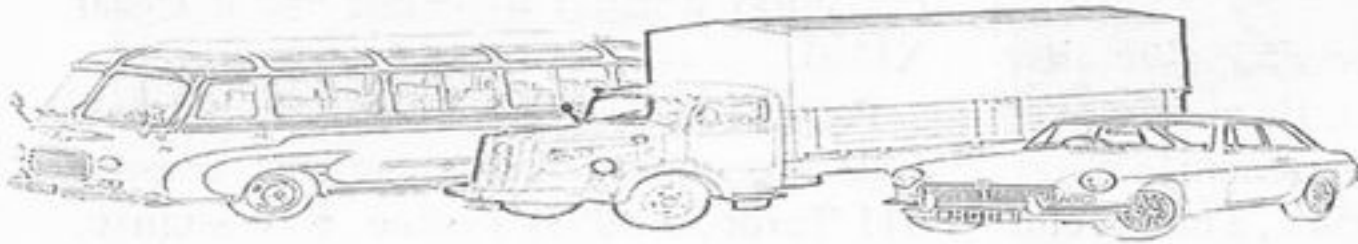
+7 (926) 5940825

+38 (093) 5225958

Мир Коллекционных Моделей

1001 автомобиль

1:10 1:12 1:18 1:43 1:72 1:87



Добро пожаловать в Удивительный Мир Масштабных Коллекционных Моделей!

Мы предлагаем коллекционные масштабные модели автомобилей, мотоциклов и другой техники ведущих зарубежных и отечественных производителей для коллекционеров любого уровня и тематических направлений! Всегда представлены Коллекционные Модели в 1:10, 1:12, 1:18, 1:43, 1:72, 1:87 масштабах! Прекрасно выполненная и детализированная модель всегда будет великолепным подарком в любом возрасте!!!

Москва
+7(495) 762 56 74
+7(916) 614 33 15

Интернет магазин
www.1001automodel.ru
e-mail: info@1001automodel.ru



ЛОКОТРАНС

Издается в России с 1993 г.

ИНФОРМАЦИОННЫЙ АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА ПОДПИСКА "ЛОКОТРАНС" 2009

1 полугодие (6 номеров) — 840 руб.; годовая — 1680 руб.

Оплата почтовым переводом: РОССИЯ 140100, Московская обл.,

г.Раменское, а/я 38, Ивониной Ирине Александровне

www.lokotrans.info

e-mail: lokotrans@mail.ru

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

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

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

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несет.

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

кого и зарубежного пр-ва (много редких), а также книги, журналы, открытки по истории и устройству авто-, мототранспорта (1921-97). Украина (0512)22-42-21, 8067-606-59-58

• 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

• Куплю модели 1:43 тракторов и тягача АТ-Т, фото тракторов 1950-60 гг. Скачков С.А., 172527, Тверская обл., г. Нелидово-7, а/я 36

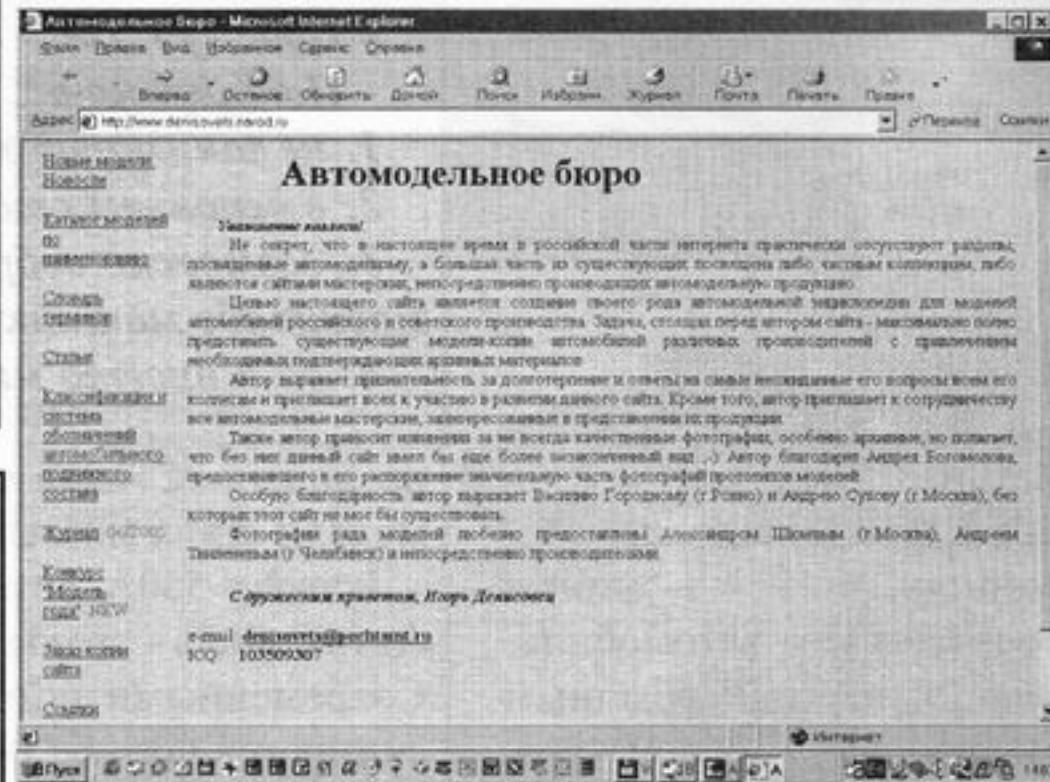


КОМПАКТ-ДИСК

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

1. Полноцветная версия журнала «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2008 г.
2. Каталог моделей, выпущенных в 2008 г. в формате PDF
3. Фотографии с московских автомобильных выставок 2008 г.
4. Adobe Acrobat Reader.

Системные требования: Pentium 200; ОЗУ — 32Мб; ОС — Windows 95/98/ME/2000/XP; разрешение — 800x600; CD-ROM. Стоимость диска с пересылкой по России 400 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.



Информация об отечественных моделях, истории автотранспорта — 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.

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

ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ О МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЯХ АВТОМОБИЛЕЙ
WWW.AUTOMODEL.RU

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖУРНАЛ ОБ ОБЩЕСТВЕННОМ ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ И ПРОФЕССИОНАЛОНОВ

Открыта подписка:

на второе полугодие 2008 года (3 номера):
225 рублей — Россия
270 рублей — Белоруссия
10 евро — другие страны

на 2008 год (6 номеров):
435 рублей — Россия
525 рублей — Белоруссия
20 евро — другие страны

В графе «Сообщения» бланка почтового перевода укажите: «4-6/08» (для подписки на второе полугодие) или «1-6/08» (для подписки на год)

Оплата почтовым/электронным переводом на адрес:
300012, г. Тула, ул. Николай Руднева, дом 25/13, кв. 5, Денисову А. Н.
Возможна оплата банковским переводом без открытия счета

• Продаю диск с фото ретроавтомобилей (отечественных и зарубежных) Тулы, Москвы, Калуги на выставках Автопром 2006, 2008 в Туле на CD. Стоимостью диска 160 руб. с доставкой по России. Денис Денисов. 300012, тула, ул. Н.Руднева, 25/13-5, в графе «сообщение» указать «ретро 1», тел. +79105584086, e-mail: pant@klax.tula.ru

• Продам, обменяю КИТы ЗИС-5В в количестве 100шт. Иванченко Ю.И. Украина, 69000, г. Запорожье, ул. Победы, д. 93, кв. 26

• Продам автомодели в коробках (1970-80-е) советского

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

КУПЛЮ

ПРОДАМ

ОБМЕНЯЮ

РАЗНОЕ

Почтовый адрес _____

«ЗИМНЕЕ» ХОББИ

Олег ЕВЛАШКИН (Москва)

- Какие модели Вы собираете?
- Только 1:72. Вообще-то главное моё увлечение – отдых на даче – шашлык, природа и т.д. Но, к сожалению, зимой я лишён этого удовольствия – поэтому выход нашёл в коллекционировании машинок 1:72.
- Почему 1:72?
- Потому, что:
 1. не занимают много места;
 2. в основном стоят не дорого;
 3. возможно собрать все выпускаемые или когда-либо выпускавшиеся в этом масштабе машинки;
 4. да и просто мне нравятся именно такие...

Мои Aston Martin:

Aston Martin DB5 1963 (Shuco). Классический Бонд-мобиль, в 1964 г. фильм «Goldfinger» прославил этот автомобиль, но мой – гражданская версия с обычным британским номером. DB – аббревиатура, возглавлявшего в то время компанию Дэвида Брауна, машина названа в его честь.

Aston Martin Vantage 1972 (Kyosho). Слово «Vantage» в название машины используется Астон Мартин для обозначения улучшенной версии, в данном случае этот автомобиль преемник Aston Martin DBS.

не дожил. С 1965 г. преемницей «356» модели стала знаменитая серия «911».

Porsche 550A Spyder 1955 (Cararama). Автомобиль – звезда автоспорта 1950-х гг. Современными потомками этой модели считаются Porsche Boxter

Porsche 550A Spyder #55 «Fletcher Aviation» 1953 (Cararama). На этой машине были выиграны изнурительные гонки Carrera Panamericana в 1954 г., а потом ещё масса различных соревнований.

Porsche 904GTS #41 1965 (Cararama). Гоночный Porsche 904GTS (№ 41, экипаж Вальтера Перля) был одной из самых популярных машин среди пилотов-«част-

ли японские автоконструкторы

Porsche CTR2 1995 [993] (Lawson). Модель тюнингового ателье RUF. Один из самых динамичных автомобилей в мире. Имея под капотом 580 л.с. «делал» на соревнованиях в парах и Ferrari F50 и Jaguar XJ220.

Porsche 911GT2 1994 [993] (Cararama). GT2 это облегчённый вариант Porsche 911 Turbo, в «993» кузове. Как видите, была с огромными пластиковыми крыльями.

Porsche Carrera GT 2005 (Schuco). Высокотехнологичный суперкар. Автомобиль продавался только на территории США. За два года производства было продано чуть более тысячи машин.

Porsche RK Coupe 2006 [987C] (Lawson). Дизайнеры вдохновлялись Ferrari Dino. Цвет у модели просто умопомрачительный!

Porsche R Spyder 2006 [987] (Lawson).

В отличие от своего купейного брата Porsche RK Coupe, этот родстер сделан не на базе «Каймана», а на базе Porsche Boxter. Ручки дверей у этих авто находятся в необычном месте.

Porsche CTR3 2007 [987C] (Lawson). Это необычное авто выпустили к 20-летию «Жёлтой птицы».



Почему он с лыжами? Потому что этот автомобиль из фильма про агента «007» – «The Living Daylights» (1987).

Aston Martin DB7 1994 (Cararama). Гражданский, только сейчас обратил внимание, какой у него революционный дизайн для 1994-го года!

Aston Martin V12 Vanquish 1999 (Kyosho). Флагман марки. Тоже Джеймса, из фильма «Die Another Day» (2002). Надо отметить, что продажи Ванкиша до этого фильма были гораздо ниже.

Также мои Porsche (в квадратных скобках указан тип кузова):

Porsche 356 №1 Roadster 1946 (Cararama). Первый автомобиль, получивший имя «Porsche».

Porsche 356B Coupe 1959 [T5] (Cararama). Эта машина – творение сына Фердинанда Порше. Мэтр, к сожалению

ников» на Нюрбургринге в 1960-х гг.

Porsche CTR 1987 [911] (Lawson). Легендарная «Жёлтая птица» – «сделать» которую долго мечта-

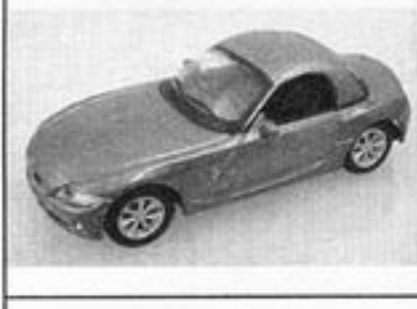
Продолжение следует



BMW Z4 cabriolet red, black интерьер Yatming



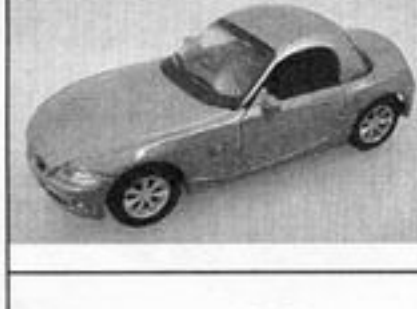
BMW Z4 cabriolet light blue metallic, black интерьер Hongwell (Cararama)



BMW Z4 cabriolet hard top blue light metallic, black интерьер номер M SD 4019 Hongwell (Cararama)



BMW Z4 cabriolet hard top blue metallic Hongwell (Cararama)



BMW Z4 cabriolet hard top green light metallic, black интерьер номер M SD 4019 Hongwell (Cararama)



BMW Z4 cabriolet hard top green light metallic with "Pepsi" Logo / black интерьер номер M SD 4019 Hongwell (Cararama)



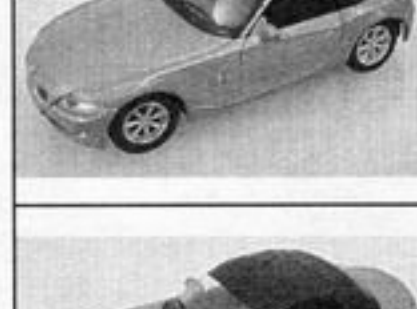
BMW Z4 cabriolet hard top grey metallic, black интерьер номер M SD 4019 Hongwell (Cararama)



BMW Z4 cabriolet hard top red, black интерьер номер M SD 4019 Hongwell (Cararama)



BMW Z4 cabriolet soft top black, black интерьер номер M SD 4019 Hongwell (Cararama)



BMW Z4 cabriolet soft top light green metallic, black интерьер номер M SD 4019 Hongwell (Cararama)



BMW Z4 cabriolet soft top light green metallic, black интерьер номер M SD 4019 Schuco (Junior Line)



BMW Z8 yellow Joycity



BMW Z8 red (no box) Joycity
BMW Z8 cabriolet white Kyosho 007 Collection



BMW Z8 cabriolet black, beige&black интерьер номер BM Z8 Hongwell (Cararama)



BMW Z8 cabriolet black, red&black интерьер номер BM Z8 Hongwell (Cararama)



BMW Z8 cabriolet green, grey интерьер номер BM Z8 Hongwell (Cararama)



BMW Z8 cabriolet green, grey интерьер номер BM Z8 Hongwell (Cararama)



BMW Z8 cabriolet silver, black интерьер Kyosho 007 Collection



BMW Z8 cabriolet light purple, red&black интерьер номер BM Z8 Hongwell (Cararama)



BMW Z8 cabriolet red, beige интерьер номер BM Z8 Hongwell (Cararama)



BMW Z8 cabriolet red, red&black интерьер номер BM Z8 Hongwell (Cararama)



BMW Z8 cabriolet red, red&black интерьер номер BM Z8 Schuco (Junior Line)



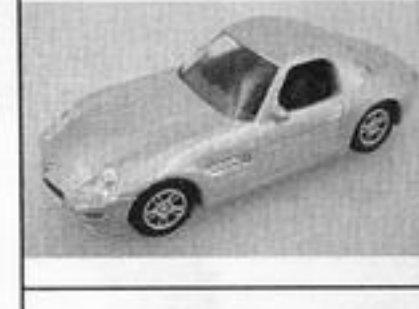
BMW Z8 cabriolet silver, red&black интерьер номер BM Z8 Hongwell (Cararama)



BMW Z8 cabriolet dark red, grey интерьер Hongwell (Cararama)



BMW Z8 cabriolet hard top dark blue metallic Realtoy (YUJIN Real-X series-2)



BMW Z8 cabriolet hard top silver Realtoy (Yujin Real-X series-2)



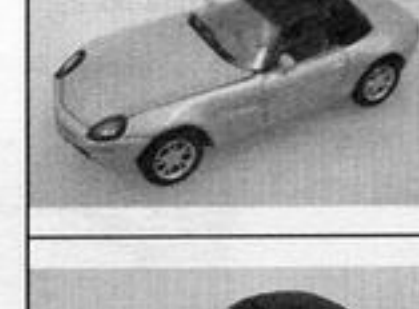
BMW Z8 cabriolet soft top blue metallic, red&black интерьер номер BM Z8 Hongwell (Cararama)



BMW Z8 cabriolet soft top red, beige интерьер номер BM Z8 Hongwell (Cararama)



BMW Z8 cabriolet soft top red, red&black интерьер номер BM Z8 Hongwell (Cararama)



BMW Z8 cabriolet soft top silver, beige интерьер номер BM Z8 Hongwell (Cararama)



BMW Z8 cabriolet soft top silver, red&black интерьер номер BM Z8 Hongwell (Cararama)



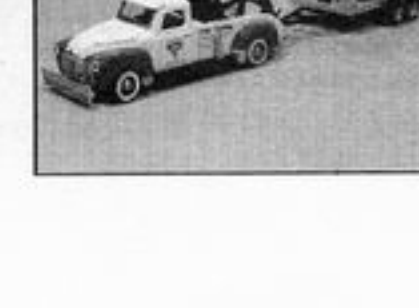
BMW Z8 cabriolet soft top + Boat red, red&black интерьер номер BM Z8 Hongwell (Cararama)



boat Coast Guard UK Hongwell (Cararama)



Chausson AP52 autobus green/grey/petits eclats de peinture Solido 1/72



Chevrolet 3100 24hrs Towing Service 1950 Wrecker + trailer Hongwell (Cararama)

	Chevrolet 3100 pick-up 1950 black, grey интерьер номер 111429 Hongwell (Cararama)		Chevrolet Bel Air 1957 black, black интерьер номер 91 35 QQ Hongwell (Cararama)		Chevrolet Caprice green, beige интерьер Hongwell (Cararama)
	Chevrolet 3100 pick-up 1950 blue-green, grey интерьер номер 111429 Hongwell (Cararama)		Chevrolet Bel Air 1957 light green, black интерьер номер 91 35 QQ Hongwell (Cararama)		Chevrolet Caprice green, beige интерьер колеса M-type Hongwell (Cararama)
	Chevrolet 3100 pick-up 1950 dark blue, grey интерьер номер 111429 Hongwell (Cararama)		Chevrolet Bel Air 1957 light green, black интерьер номер 91 35 QQ Hongwell (Cararama)		Chevrolet Caprice green chrome wheels front mask black Hongwell (Cararama)
	Chevrolet 3100 pick-up 1950 green, grey интерьер номер 111429 Hongwell (Cararama)		Chevrolet Bel Air 1957 light yellow, black интерьер номер 91 35 QQ Hongwell (Cararama)		Chevrolet Caprice green old wheel #2 rear Defroster black window seal Hongwell (Cararama)
	Chevrolet 3100 pick-up 1950 red, grey интерьер номер 111429 Hongwell (Cararama)		Chevrolet Bel Air 1957 Pink / black интерьер номер 91 35 QQ Hongwell (Cararama)		Chevrolet Caprice green metallic, beige интерьер колеса Old type Hongwell (Cararama)
	Chevrolet 3100 pick-up 1950 silver, grey интерьер номер 111429 Hongwell (Cararama)		Chevrolet Bel Air 1957 red, black интерьер номер 91 35 QQ Hongwell (Cararama)		Chevrolet Caprice Green metallic Hongwell (Cararama)
	Chevrolet 3100 pick-up Wood Frame 1950 dark blue, grey интерьер номер 111429 Hongwell (Cararama)		Chevrolet Caprice ADAC Strassendienst German yellow, beige интерьер Hongwell (Cararama)		Chevrolet Caprice grey chrome wheel Hongwell (Cararama)
	Chevrolet 3100 pick-up Wood Frame 1950 olive-green, grey интерьер номер 111429 Hongwell (Cararama)		Chevrolet Caprice ADAC Strassenwacht yellow, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди и сзади попе / выхлопная труба black / 47 на крыше Hongwell (Cararama)		Chevrolet Caprice light blue, beige интерьер колеса metallic type Hongwell (Cararama)
	Chevrolet 3100 pick-up Wood Frame 1950 red, grey интерьер номер 111429 Hongwell (Cararama)		Chevrolet Caprice blue, beige интерьер Hongwell (Cararama)		Chevrolet Caprice Ligth green, beige интерьер Hongwell (Cararama)
	Chevrolet 3100 Wrecker "Shell" 1950 red & silver / grey интерьер номер 111429 Hongwell (Cararama)		Chevrolet Caprice blue metallic old wheel #1 Hongwell (Cararama)		Chevrolet Caprice Ligth green, beige интерьер колеса Old type Hongwell (Cararama)
	Chevrolet 3100 Wrecker "Shell" 1950 yellow & black, grey интерьер номер 111429 Hongwell (Cararama)		Chevrolet Caprice blue metallic, beige интерьер колеса metallic type Hongwell (Cararama)		Chevrolet Caprice red, beige интерьер Hongwell (Cararama)
	Chevrolet 3100 Wrecker "Shell" 1950 yellow & red, grey интерьер номер 111429 Hongwell (Cararama)		Chevrolet Caprice dark blue Hongwell (Cararama)		Chevrolet Caprice red, beige интерьер колеса metallic type Hongwell (Cararama)

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



МЗКТ-65273-020 пожарный (А-Мастерс)



УАЗ-3962 (Нью Тантал)



МАЗ-500 1958 (АД-Модум)



IFA W50 LA TLF-16 (Киммерия)



ЗАЗ-970 (Киммерия)



УАЗ-3962 санитарный (Нью Тантал)



МЗКТ-74295 (А-Мастерс)



IFA W50 LA TLF-16 (Киммерия)



ЗИС-8 пожарный (Миниклассик)



УАЗ-3962 милиция СССР (Нью Тантал)



Models from my collection
Cavarama-collection named in
AP-HATI



IFA W50 IFA W50 LA TLF-16 (Киммерия)
(Киммерия)



Москвич-408/412 Чешская полиция
(4 фары) (АГАТ)



ВИС «Pepsi-Cola» (Нью Тантал)



Урал-4320 бронированный
(изделие «Звезда») (АС скейлмоделс)



ЗИС-5 (ЛОМО)



Москвич-408/412 Чешская полиция (АГАТ)



ЗАЗ-968 с багажником (Нью Тантал)



Урал-44202 (АС скейлмоделс)



infanterieshleppe UE630(f) (ЛОМО)



Москвич-426 Чешская полиция (АГАТ)



ГАЗ-69 (Виваскейлмоделс)



ЗАЗ-965А Д.Бонд (Золотой глаз)



МАЗ-5434 бортовой



КрАЗ-255Б (Саратов)



автокран «Галичанин» на шасси КамаЗ-53213 (Виваскейлмоделс)



Praha RN (ДОКА)



МАЗ-6317 цистерна



УАЗ-3962 Аварийная (Нью Тантал)



КО-505 на шасси КамаЗ-53213 (Виваскейлмоделс)



автокран на шасси ЗИЛ-164(новая форма)
(Херсон-моделс)



МАЗ-5434 аварийный



УГБ-50М на шасси ГАЗ-66 (Виваскейлмоделс)



Лошадь с телегой (СПБ)



Москва
ГОЛДТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ
Улицы Сорокина

13