

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

Автомобильный 4/2010 моделизм

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



НАМ

ДЕСЯТЬ

ЛЕТ

КАК КОРОЛЕВСКИЕ ЛОДКИ
ЕСТЬ НАД ЧУЕЙ РЕКОЮ ДОРОГА...
МАСТЕРСКАЯ КВ: ОТ ЗИЛ-130 К ЗИЛ-131
ШЕСТЬДЕСЯТ ШЕСТОЙ
ИСПЫТЫВАЕМЫЙ АВТОМОБИЛЬ
ДЛЯ РККА НЕ ГОДЕН...
АВТОМОБИЛИ MARMON-HERRINGTON
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ
ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Фотографии Сергей Логвиненко (Киев)

10 8 2010



10 8 2010



10 8 2010

“Модельки” ул.Константина Заслонова, 15 (метро “Лиговский проспект”) тел. (812) 764-64-87

VV.M Co. Ltd.

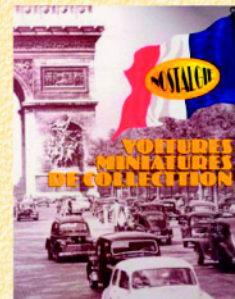
ДИСТРИБЬЮТОР № 1 в РОССИИ



NOREV



а/я 286, г.Санкт-Петербург
197227, РОССИЯ
тел. / факс: (812) 324-18-76
e-mail: mail@vvmmodels.ru
www.vvmmodels.ru



**МАГАЗИН
В
МОСКВЕ**

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

**МАГАЗИН
В
САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ**

“Модельки”
ул.Константина Заслонова, 15
(метро “Лиговский проспект”)
тел. (812) 764-64-87

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 4/2010 моделизм

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

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

тел.: 8-916-041-36-87
Зам. гл. редактора
Надежда Макогнова
e-mail: makogonova@mtu-net.ru



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

Набор и вёрстка
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.cartruckbus.ru/avtomodelizm/>
<http://www.RussianScaleModels.com>

Журнал зарегистрирован в Государственном
Комитете РФ по печати
Свидетельство ПИ № 77-1671 от 15.02.2000 г.
*Редакция не несёт ответственности за содержание
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, 4(70)
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, 2010

СОДЕРЖАНИЕ

Моя коллекция, 2
А. Семиков
Конкурс «Масштабная модель года», 5
Автомобили 2001 года – Alfa Romeo 147, Ford
Mondeo и Toyota Prius, 6
А. Бармасов
Есть на Чудей-рекою дорога..., 9
М. Соколов
Автомобили Marmon-Herrington, 11
С. Егоров
Мастерская КВ: от ЗИЛ-130 к ЗИЛ-131, 16
А. Говоруха
Зарубежные новинки, 19
Отечественные новинки, 22
«Шестьдесят шестой», 25
А. Колеватов
Испытываемый автомобиль для РККА не
годен..., 30
А. Кириндас
Как королевские лодки, 32
Справочная информация. Каталог моделей в
масштабе 1:72, 39
Серия «Наш Автопром», 4-я стр. обложки

Дорогие друзья и коллеги!

**Заканчивается подписка на второе
полугодие 2010 года. Подписка осуществ-
ляется только через редакцию.**

*Редакция может гарантировать полу-
чение журнала только его подписчикам.*

*Стоимость подписки мы оставили
прежней – 480 руб. за полугодие.*

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

*Можно купить журнал на диске в фор-
мате PDF. Диск содержит: годовой ком-
плект журналов в цвете, каталог моде-
лей, выпущенных в течении года, а так
же фотографии автомобилей с выставок,
проводимых в Москве. Диск с копией всех
ранее выпущенных журналов за 2000–2007
гг. стоит 800 руб. Стоимость дисков за
2008 и 2009 гг. по 400 руб. каждый. Цены
указаны с доставкой по России.*

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 __ 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 г. – **140 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@t-online.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 новые номера журнала можно приобрести:

Москва:
Магазин – Протопоповский пер., 9 (в помещении ВОС), тел. 495-680-15-61
Киммерия – ул. Дубнинская, д. 2, корп. 6 (в помещении магазина «Продукты», тел. 8-926-594-08-25 (ежедневно, кроме Пн и Чт с 11.00 до 20.00)
Московский дом авиации и космонавтики – ул. Красноармейская, 4

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, тел. (812) 579-83-62
магазин «**Машинки**» – Московский вокзал, тел. (812) 579-83-62

Воронеж:
хобби-магазин «**Масштабные модели**» – ул. Вл. Невского, д. 44 (в помещении магазина «Мир дерева»)
хобби-центр «Илья Муромец» – ул. Среднемосковская, д. 32Б, супермаркет «Поиск», 1 этаж

Казань:
магазин «**Сундучок**» – ул. Чистопольская, д. 3, тел. 43-99-94
Саратов:
магазин «**Автомобиль на ладони**» – ул. Московская, д. 100

Уфа:
магазин «**Машинки**» – ул. Достоевского, д. 83, тел. (347) 272-06-78
Интернет-магазины: www.kimmeri.com; www.1001automodel.ru; www.models-online.ru
УКРАИНА:
г. Запорожье, Никифоров Владимир (тел. 097-956-98-19)
г. Полтава, Лаптев Олег (тел. 2-46-59)

МОЯ КОЛЛЕКЦИЯ

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



**VAZ-2110 «Милиция ДПС»
(SunnyToys/Технопарк)**

Сегодня обнаружил в продаже такого вот «зверя». Решил взять. Были ещё жёлтые такси и скорая помощь «03». Выбор пал на «ДПС» потому что она мне «ближе» как автолюбителю. Примерно на таких нас «чихвостят» почти каждый день, в то время как «десяток»-такси у нас завалились, разных, но ни одной жёлтой с шашечками, а медицинских «десяток» в такой расцветке я вообще ни разу не видел.



Масштабная модель, нет — скорее игрушка, выпущена в Китае фирмой SunnyToys. Изготовлена ужасно. Если литьё ещё можно признать нормальным, несмотря на наличие облоя, то покраску — в худших традициях «саратова» с шагренью, мусором и прочими дефектами, китайцам уже простить нельзя. Лобовое стекло приклеено к кузову такими жирными «соплями» клея, от которого по всему салону тянутся нити. Качество исполнения модели отвратительное. Из десяти перебранных экземпляров я всё равно умудрился отхватить модель с браком — царапины на крыше, которые не были видны в потёртом блистере. А ещё китайцы пожадничали на «люстру», которая здесь была бы, как нигде больше, уместна. Опять же — этот дурацкий моторчик.



В том же магазине видел некоторое количество МЧС'овских «Волг» от ТехноПарка, но их брать уже нет никакого желания.

Теперь меня гложет один вопрос — стоит ли немного доработать модельку (аналогично «welly»евской» «Волге») или оставить её как есть?

Ford Escort Mk.I (Hongwell/Cararama)

Кто бы мог подумать, что новая компактная модель европейского отделения фирмы Ford, появившаяся в конце 1960-х гг., вскоре станет звездой ралли и вождельной мечтой целого



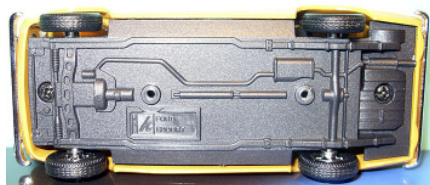
поколения молодых европейцев?

Автомобиль Ford Escort, появившийся в 1968 г., был, в общем-то, типичным компактным семейным автомобилем того времени. Автомобиль дебютировал с двухдверным кузовом «седан», выполненном в стилистике конца 1960-х гг. и ничем особым из ряда себе подобных не выделялся. Мало того, он был построен по стремительно устаревающей тогда, в своём классе, классической компоновке. Прогрессивная подвеска передних колёс типа «Мак-Ферсон» соседствовала с архаичной рессорной у задних. Тем не менее, машина имела рыночный успех. Этому в немалой степени способствовало успешное выступление машины в автогонках, в т.ч. ралли и трансконтинентальных марафонах (включая Лондон—Мехико и Лондон—Сидней, в которых, кстати, участвовали и наши «Москвичи»). Спортивные успехи вызвали к жизни многие специальные её модификации, например такие как «Мехико», «Твин Кам», «РС», которые как раз и сформировали «гоночный» имидж машины у молодёжи тех лет.



Масштабная модель Ford Escort, выпущенная в Китае фирмой Hongwell оставила очень приятное впечатление. Сам прототип — довольно элегантная машина, да ещё и в таком «весёленьком» цвете. Сделана модель очень хорошо. Качественная отливка, аккуратно покрашена и собрана. Радует неплохая детализация модели. Из недочётов могу отметить только остатки серебранки от тамповки на водительской двери (при желании легко удаляется, но я пока решил не трогать) и потёк краски в проёме арки переднего правого колеса, что тоже легко при желании исправить.

Хотелось бы видеть в модели опущенные стёкла передних дверей, чтобы можно было рассмотреть салон и рельефное обрамление поворот-



ных форточек, а не нарисованное серебранкой на стекле их подобие, но этого трудно требовать от бюджетной модели. Ещё хотелось бы отметить недостаточно рельефное и подробное, на мой взгляд, исполнение днища модели. Обычно Hongwell делает его более проработанным и похожим на оригинал.

Но, несмотря на отмеченные недостатки, это очень красивая модель — вполне оправдывает потраченные на неё деньги.



Lamborghini Murcielago Roadster (MotorMax)

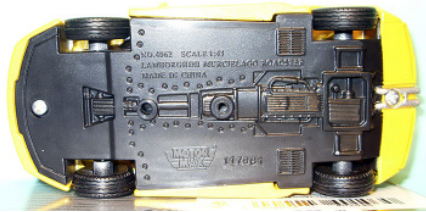
Я не очень люблю открытые версии спорткаров, они мне представляются такими «мажорными» — гламурными что ли. Более симпатичны мне версии купе. Хотя, стоит отметить, что все суперкары, в некотором смысле, «мажорные» — по назначению-то эти экстремальные аппараты используют разве что только гонщики-испытатели фирм-производителей.



С родстером Lamborghini Murcielago Roadster — случай особый. Дизайнерам удалось нарисовать такой цельный, собранный образ, что возникает ощущение, что этот автомобиль изначально проектировался открытым. Острые грани и стремительные линии «Жёлтого дьявола» вызывают иллюзию движения даже стоящей на месте машины. Также машина всем своим видом заявляет о недюжинной мощности, скоростных и динамических характеристиках. При этом облик машины довольно функционален и лаконичен, она лишена чужеродных вычурных деталей — кузов не исчерчен «лишними» воздухозаборниками и всевозможными жалюзи.

Как-то по ТВ-каналу «Дискавери» показывали фильм, посвящённый постройке этой машины. То как тщательно «вылизывался» конструкторами и дизайнерами её образ — вызывает уважение. Машина была представлена в Америке, на слёте владельцев Lamborghini, и энтузиасты этой марки остались очень довольны новой моделью.

Масштабная модель Lamborghini Murcielago Roadster выпущена в Китае фирмой MotorMax.



Модель сделана довольно добротно — неплохо отлита, собрана и окрашена — на своём экземпляре брака я не нашёл. Модель неплохо передаёт облик прототипа. Несмотря на свою бюджетность она имеет некоторые интересные особенности. Так, например, фары головного света выполнены в виде плоских пластин прозрачного пластика, под которыми, прямо в кузове, отформованы элементы оптики фары окрашенные серебрянкой. Смотрится довольно интересно. Задние фонари тоже тщательно разделены краской на секции и раскрашены. Сам кузов отлит хорошо — не видно ни облоя по линиям разъёма формы, ни даже самих линий разъёма. Немного резковато, по-моему, очерчены линии разъёмов кузовных элементов. Характерные для этой модели решётки вентиляции на капоте двигателя выделены цветом. К сожалению, технология тampoвки не позволила показать вертикальные решётки капота, а они имеют очень интересный рисунок. Ещё китайцы почему-то решили, что большие воздухозаборники в бампере этой машине ни к чему, и они решили заменить их гигантскими противотуманками. Ну и последним недостатком хочется отметить колёса одинакового размера на передней и задней осях, что обусловлено, опять же, невысокой ценой модели (110 руб.) и несколько грубоватое литьё колёсных дисков.

Общее впечатление — модель нравится, как нравится и её прототип. Она займёт достойное место в ряду суперкаров моей коллекции.

После того как я принёс домой модель Lamborghini Murcielago Roadster, извлёк из коробки и тщательно рассматривал, решил сравнить её с имеющейся у меня моделью Lamborghini Murcielago от Bburago. Каково же было моё разочарование, когда я увидел, что они заметно отличаются размерами. Подозрения пали на MotorMax. Пришлось вооружиться линейкой и автокаталогами.

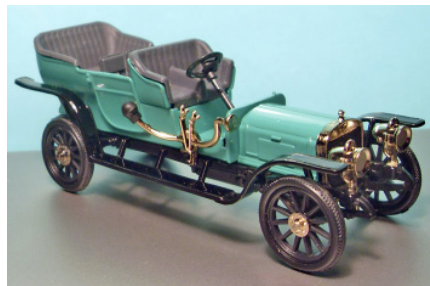
Промеры полностью оправдали модель от MotorMax, она довольно точно соответствует масштабу. А вот модель от Bburago тоже довольно точно выдерживает масштаб, только масштаб этот — 1:44. Не смертельно, конечно, но всё равно неприятно. Придётся эти две модели ставить на полке «вразбег», чтобы разница в масштабах не бросалась в глаза.

Честно говоря, я тоже не понимаю в чём проблема при масштабировании моделей. Поскольку я сам занимаюсь трёхмерным компьютерным проектированием и моделированием, я отлично знаю, что нет никакой разницы, какой коэффициент масштабирования модели задать. То есть — производителям моделей ничто объективно не мешает делать модели точно в масштабе. Все несоответствия масштабов либо определяются экономическими причинами — типа размеров коробок у производителей игрушек, либо просто несерьёзным подходом к моделям. То есть им, как, например Welly, всё равно в каком масштабе будет выполнена модель, поскольку основное её предназначение — игрушка. Хуже когда несоответствием масштаба грешат более серьёзные производители. Например — те же Bburago — они

же заявляют масштаб на коробках, также пишут, что это предмет коллекционирования — тогда будьте добры выполняйте хотя бы минимальные требования к моделям. А одним из основных капризов и является соответствие заявленному масштабу. Hongwell то же иногда выдаёт отличные модели, а иногда здорово проваливается не только в качестве, но и с масштабом.

Хотелось бы верить, что ошибок с масштабom моделей не бывает у более дорогих моделей, но и это не так.

Ну а в данной ситуации — выходов действительно два — либо не покупать немасштабные модели — но для этого нужно ходить с мерительным инструментом и справочными таблицами, либо ставить их на полке порознь. Правда, со временем, можно будет заменить их более правильными моделями.



Руссо Балт С24-30 Дубль Фазтон 1909 (Москар, Россия)

Недавно, с помощью моего товарища, который привёз эту модель из Москвы, мне наконец-таки удалось завершить серию моих Руссо-Балтов.

«Дубль-фазтон» — самая «простая» модель из серии саратовских Руссо-Балтов. Впервые я увидел её в далёком 1995 г. Тогда, помню, передо мной стоял мучительный выбор, какую модель купить — Ландо или Дубль-Фазтон — денег (16500 руб.) хватало только на одну из них. Выбор пал на Ландо, как на более сложную модель. К тому же сказало моё пристрастие к закрытым кузовам. Дубль-фазтон же я оставил «на потом».



Эта модель Руссо-Балта по-своему красива. Есть что-то особенное в эстетике автомобилей тех лет. Вроде ещё не так далеко ушли от конных экипажей, только-только сформировалась и утвердилась классическая компоновка автомобиля, но они уже красивы. Ажурные спицы колёс, высокая посадка машины, отнесённое далеко назад (за середину колёсной базы) место водителя, низкий капот двигателя и восходящая выше и выше линия силуэта модели придают машине особый шарм, элегантность и стремительность. Каретных дел мастера тех лет знали своё дело. А ведь в ту пору о дизайне машин никто особо не задумывался...



Теперь пару слов о самой модели. Штамп на коробке говорит о том, что она выпущена в марте этого года, то есть уже новыми владельцами саратовского предприятия. Качество порадовало. Модель хорошо отлита, аккуратно собрана и неплохо окрашена. Единственное нарекание — слишком большой и неровный зазор между спинками диванов и стенками кузова. Поскольку кузов модели открытый, это бросается в глаза. В остальном — приятная и красивая модель. Ещё раз хочется подкрепить надежду на то, что качество отечественных моделей в дальнейшем, если и не будет повышаться, то, хотя бы, не будет падать.



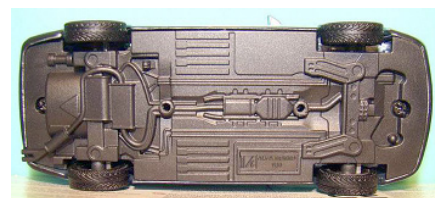
Alfa Romeo 166 (Hongwell/Carama)

Красавица Alfa Romeo! Как только я увидел эту модель на полке магазина, мне ничего не оставалось, как купить её. Единственно — пришлось малость «поманерничать» выбирая лучший из трёх имевшихся экземпляров. Правда, качество этой партии довольно хорошее — можно было смело брать любой из трёх.

С тем, что итальянцы большие мастера в искусстве автомобильного дизайна спорить не приходится. Эта модель фирмы Alfa Romeo очередное тому подтверждение. Фамильный щит облицовки радиатора, хищный прищур подслеповатых маленьких фар, клиновидный динамичный силуэт машины с оригинальной вогнутой подштамповкой на боковине — у меня это всегда вызывало ассоциации с телом акулы — одним из прекраснейших творений природы на Земле. При этом машина не выглядит агрессивной, нет — она наоборот утончённая — произведение искусства. Повезло с цветом — голубой металл переливается разными оттенками, подчёркивая интересный профиль боковины.



Модель выполнена весьма хорошо. Качество — весьма высокое для этой фирмы. Как я уже отмечал — в этой партии практически не видел брака. Модель хорошо отлита — линии разъёма формы практически не видны, хорошо окрашена — ни мусора, ни потеков, ни дефектов покраски я не заметил, прекрасно собрана — все детали на месте, стоят ровно, без перекосов. Интересная особенность модели — за колёсными дисками установлены диски тормозные. Они, в свою очередь, объединены попарно в одну деталь таким образом, что при вращении колёс остаются неподвижными. До этого такое решение у моделей Hongwell мне встречалось только на Швени-Ниве. Пустячок, а приятно.

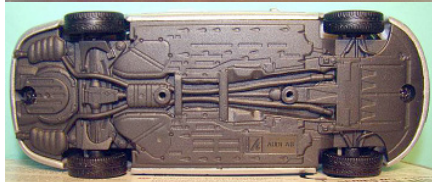


Красивый прототип, хорошая модель — я очень доволен обновкой и всем рекомендую эту машинку.



Audi A8 (Hongwell)

Эта модель попала в мою коллекцию не только из-за моей симпатии к автомобилям этой фирмы, но, что называется «по списку». Первое поколение Audi A8 попало в итоговую «сотню» конкурса «Автомобиль столетия». Удостоилась она этой чести благодаря главной своей технической особенности — полностью алюминиевому несущему кузову. Audi A8 стала первой массовой моделью с несущим алюминиевым кузовом за всю историю мирового автомобилестроения.



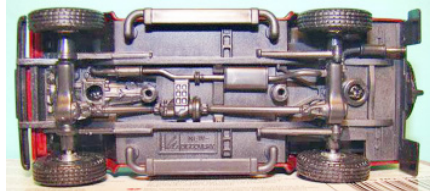
Масштабная модель порадовала. За последнюю пару месяцев я пытался «отловить» в продаже подходящий экземпляр, но, как назло, все Audi A8 были либо с браком, либо другого цвета. Мне же хотелось в коллекцию эту Audi именно в цвете «серебристый металл», чтобы подчеркнуть материал кузова. Модель практически идеальна по качеству для Hongwell. Единственная претензия — едва заметные линии разбёма пресс-формы на кузове модели. Копийность и детализация модели меня вполне устроили. Модель оснащена «неподвижными» тормозными дисками, что тоже не может не радовать. Потраченные на неё 130 руб. модель «отрабатывает» достаточно хорошо. Жалко только, что она копирует не первое поколение Audi A8, которое подошло бы под мою тематику гораздо больше.



Land Rover Defender 110 (Hongwell)

Легендарный Land Rover. Трудяга всемирного бездорожья, покоритель мира. Эти машины можно встретить практически в любом уголке света. Благодаря своей простоте, прочности, неприхотливости и проходимости они получили заслуженное уважение. Сверкающий своими плоскими панелями алюминиевого кузова Land Rover стал классикой при жизни. Да и конвейерная жизнь этой машины длится уже 60 лет!

Масштабная модель китайской фирмы



Hongwell представляет Land Rover в его последней на сегодняшний день ипостаси в длиннобазном исполнении. Выполнена она очень хорошо. Детализация — радует. Отливка, сборка, покраска — на очень высоком уровне. Отдельно хотелось бы отметить хорошую детализацию днища модели — проработаны мосты с элементами подвески, трансмиссия с отдельными карданными валами и глушитель. Достойное исполнение достойного прототипа.

Ford Mustang GT 2006 (Bburago)



Монументальный автомобиль. Я решил себе взять модель в чёрном цвете (были ещё синий металл, а также модели из серии «Стрит-тюнинг» — жёлтый и зелёный металл с тамповками на чудовищных литых дисках), который «делает» Mustang ещё массивнее и брутальнее. На мой взгляд это один из самых удачных проектов «воскрешения» легендарных классических автомобилей (лучше только «Мини»). Динамичный силуэт, покатая крыша, длинный плоский капот, обратный наклон облицовки радиатора и хищный взгляд маленьких фар — в этих «родовых» признаках хорошо узнаётся «тот» Mustang 1964 г. При взгляде на эту модель так и слышится в ушах рык V-образной многолитровой «восьмёрки».



Модель относится к «новой» генерации моделей Bburago — китайской. Она лишена двух основных признаков классических Bburago — колёса уже не сидят на штырьках, а соединены металлической осью и днище не крепится на защёлках, а банально прикручено винтами. Так, пожалуй, скоро Bburago превратится в подобие Hongwell и «МоторМакс».



Кузов модели, традиционно для Bburago хорошо отлит. Окрашена модель неплохо, но... чтобы выбрать свой экземпляр, мне пришлось битых полчаса перебирать коробки на полке в магазине. Причём выбрал я в итоге один, и тот не идеальный. Дефекты у большинства моделей на крыше в одном и том же месте — видимо какой-то технологический «косяк» при покраске. Собрана модель хорошо, но этому способствует её модели — как всегда у Bburago никаких «излишеств». Передние фары сделаны из прозрачного пластика, а вот задние фонари нарисованы. Экономят. Более-менее нормально сделан салон, правда, сэкономили на боковых панелях, но этого всё равно не увидишь, потому что стекло представляет собой одну большую линзу. Салон можно разглядеть только через лобовое либо заднее стёкла. Неплохо (для «Ббуражки») сделаны колёса. Они хоть и полностью пластмассовые, но на фоне чёрного кузова практически не портят вид модели. Порадовала детализация днища — для меня это очень важно.

Промерил масштаб — в норме. «Пляшет» вокруг 43-го в незначительных пределах.

Резюме — модель нравится своим прототипом. В чёрном цвете многие «буражки» нюансы становятся незаметными. Я доволен!



GAZ-13 «Чайка» (Радон)

Наконец-таки в моей коллекции появилась классическая саратовская «Чайка». Модель была приобретена относительно недорого на Интернет-аукционе. Когда получил модель — обрадовался — она в достаточно хорошем состоянии — все детали на месте, всё цело, окрашена хорошо, краска сохранилась неплохо (без сколов и практически без потёртостей). При более внимательном осмотре выявился и брачок — диски колёс, а я специально искал себе модель с комбинированными «волговскими» колёсами — немного подплавлены резиной. И ещё — неприятно топорчатся хромированные накладки колёсных ниш и деталь, объединяющая низ задних крыльев. Ну, это не беда, решил я — переборка этот недостаток исправит.



Когда разобрал модель, в очередной раз «порастился» от количества деталей, входящих в состав модели. При сборке сложных саратовских моделей я всегда поражаюсь кропотливости, усидчивости и нервной уравновешенности тамошних работников. Мне, иной раз, хотелось ругаться матом. Когда же все наконец собрал, понял, что лучше не стало. Детали друг с другом сопрягаются хорошо, но вот усилия, чтобы сжать «пакет» не хватает. Виною всему хлипкое пластмассовое днище модели — его жёсткости недо-



статочны, чтобы держать в нужном положении детали машины. После моей сборки щели между деталями так и остались. Видимо придётся потихонечку искать для неё старое металлическое днище.

С «Чайкой» у меня связаны некоторые воспоминания из детства. Первый раз я с ней «встретился», когда мне было лет пять отроду. Правда, это была не модель, а игрушка, обладавшая отлитым из белой пластмассы ажурным кузовом и, по-моему, из этой же пластмассы сделанны-

ми колёсами, выполненными заодно с осями. В таком же исполнении был у меня ещё и львовский автобус. Машинку мне купила бабушка, в наш очередной приезд к ней в гости, в Тарусу. «Чайка» мне тогда очень понравилась, но в силу своей хлипкости долго не прожила.

Следующая моя встреча с Чайкой была уже в школе. В первом классе, после продлёнки, я повадился ходить в гости к другу, у которого имелась небольшая коллекция. Мне нравилось потихоньку катать «Чайку» по дивану, но ещё боль-

ше мне тогда пришлось по душе «полторка» — ГАЗ-АА.

ГАЗ-13 «Чайка», на мой взгляд, одна из самых красивых отечественных машин. Длинный кузов, острые козырьки над фарами и острые же задние огни. Ещё больше стремительности машине придают накладки на бортах очень динамичного рисунка. Созерцание этой модели заставляет «прикрывать» глаза на её недостатки. Я доволен пополнением!

КОНКУРС «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



Дорогие друзья и коллеги!

Сегодня мы публикуем условия участия в конкурсе «Модель года 2010» и критерии оценки моделей.

Участие в голосовании могут принять все коллекционеры («один человек — один голос за одну модель в одной номинации», при этом каждый может принять участие в голосовании во всех номинациях).

К участию в номинации «Лучшая модель ручной работы отечественного изготовителя» принимаются только модели ручной работы, изготовленные «с нуля». К участию в номинации «Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя» принимаются модели, изготовленные, как мастерскими, так и отдельными коллекционерами для себя.

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

Принять участие в голосовании по конкурсу «Масштабная модель 2010 года» можно до 31 января 2011 г.

Результаты конкурса будут опубликованы в журнале «Автомобильный моделизм» № 2/2011.

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

Номинации:

Модель года;

Лучшая отечественная модель отечественного изготовителя (под отечественными понимаются все изготовители моделей из стран бывшего СССР);

Лучшая модель зарубежного автомобиля отечественного изготовителя;

Лучшая модель ручной работы отечественного изготовителя (в данной номинации может участвовать модель, прототипом которой был, как отечественный, так и зарубежный автомобиль);

Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя;

Лучшая отечественная фирма-изготовитель моделей;

Лучшая зарубежная фирма-изготовитель отечественных моделей.

Любая модель может быть представлена в нескольких номинациях.

В конкурсе могут принимать участие, как специально номинированные изготовителями моде-

ли, так и модели, впервые выпущенные в 2009 г., которые официально никто не номинировал.

Критериями для отбора на конкурс служат только два обязательных условия: модель впервые должна быть изготовлена в 2010 г. и у модели должен быть конкретный автор (мастерская или моделист с указанием Ф.И.О.)

Для представления модели на конкурс необходимо предоставить фотографии модели (желательно в нескольких ракурсах), а так же указать (по возможности) материал, количество деталей, количество выпущенных моделей и номинацию, в которой выставляется модель.

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



БелАЗ-540 (Kherson-models)



БелАЗ-7514 (Анатолий Новиков)



Троллейбус технический (Устинов, конверсия)



Представляем на конкурс модели мастерской Kherson-models: ГАЗ-33251 «Егерь 2» в вариантах бортового грузовика с тентом и аварийной службы газа.

Ходовая модели проработана очень тщательно, выполнены раздаточная коробка, карданы заднего и переднего ведущих мостов, привод лебёдки. Лебёдка установлена с намотанным тросом. Внутри кабины изготовлены карты дверей, на панели приборов выполнена имитация циферблатов приборов.

Внутри будки аварийного фургона выполнен верстак с тисками. На верстаке лежит чемодан с инструментом. На крыше фургона расположена площадка, изготовленная из натуральной древесины. Лестницы, ступеньки под задними дверями и площадка на крыше папые.

Сдвоенная кабина, аварийная будка и бортовая платформа с тентом — металлические, выполнены методом гальванопластики. Детали ходовой части изготовлены из полистирола (см. фото на первой стр. обложки).

Сергей Логвиненко



Автомобили 2001 года – Alfa Romeo 147, Ford Mondeo и Toyota Prius



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



Alfa Romeo 147

Первое место в европейском конкурсе «Автомобиль 2001 года» заняла, набрав 238 баллов, итальянская Alfa Romeo 147
Масштабные модели Alfa Romeo 147:

- 400120560 Alfa Romeo 147 2005 black metallic Minichamps 400120562
- Alfa Romeo 147 3-doors 2005 red Minichamps 400120561
- Alfa Romeo 147 5-doors red Hongwell 9138ar147
- Alfa Romeo 147 5-doors Selespeed 2002 Alezan 250P
- Alfa Romeo 147 5-doors Selespeed 2002 Alezan Kits al0250
- Alfa Romeo 147 blue met Minichamps 430012001
- Alfa Romeo 147 bordeaux met Majorette



Alfa Romeo 147 light green met Majorette



Alfa Romeo 147 Norev 115433



Alfa Romeo 147 Racing 2001 Solido soa203529
Alfa Romeo 147 red Majorette



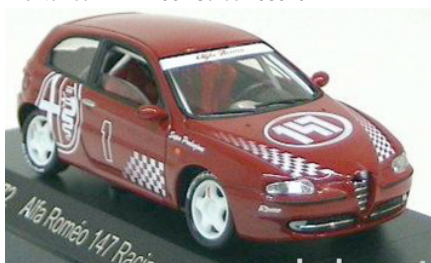
Alfa Romeo 147 Selespeed 2000 Alezan 240P



- Alfa Romeo 147 Selespeed 2000 Alezan Kits al0240
- Alfa Romeo 147 silver Majorette
- Alfa Romeo 147 Solido 113125-1
- Alfa Romeo 147 Vigili Del Fuoco 2005 Fordine fo56
- Alfa Romeo 147GTA #1 Cup 2003 Atlas
- Alfa Romeo 147GTA #1 Cup 2003 Edicola alfac008
- Alfa Romeo 147GTA #1 Cup 2003 Presentation Spark s0480



Alfa Romeo 147 #1 2001 Solido 203529



Alfa Romeo 147 #1 racing Solido 1572



Alfa Romeo 147 2001 black Minichamps 430120002



- Alfa Romeo 147 2001 grey Solido Presse 1566
- Alfa Romeo 147 2001 light blue met Minichamps 430120001
- Alfa Romeo 147 2001 red Minichamps 430120000
- Alfa Romeo 147 3-doors 2005 beige metallic Minichamps



Alfa Romeo 147 dark green met Majorette



Alfa Romeo 147 Ducati Corse red Racing43 43EL149



Alfa Romeo 147 grey Edicola it44



Alfa Romeo 147 grey met Majorette
Alfa Romeo 147 Guardia Di Finanza Fordine fo32



Alfa Romeo 147GTA #1 CUP Press Presentation Version red Racing 43 Serie EL 6



Alfa Romeo 147GTA #10 Cup 2003 B.Zentweldt Spark s0484



Alfa Romeo 147GTA #11 Cup A.Van Leeuwen Automotive System Team Spark s0483



Alfa Romeo 147GTA #2 Circuit Cup Winner 2003 Coronel Spark s0481



Alfa Romeo 147GTA #2 Cup Pergusa Larini 2003 Atlas



Alfa Romeo 147GTA #2 Cup Pergusa Larini 2003 Metro



Alfa Romeo 147GTA #2 Cup Winner Circuito Di Pergusa 2003 Andrea Larini Edicola alfafac058

Alfa Romeo 147GTA #4 Cup ETCS winner 2004 1st Racing 43 Serie EL 15



Alfa Romeo 147GTA #8 Circuit Cup 2003 Rempo Team Racing Spark s0482



Alfa Romeo 147GTA 2002 red Solido 143307



Alfa Romeo 147GTA 2002 white Edison Giocattoli 805121

Alfa Romeo 147GTA 2003 Presentation Larini Circuit Spark s480

Alfa Romeo 147GTA black luxor Racing 43 Serie EL 7



Alfa Romeo 147GTA black met Spark s0487

Alfa Romeo 147GTA black metallic Racing 43 Serie EL 8

Alfa Romeo 147GTA blue gabbiano Racing 43 Serie EL 4

Alfa Romeo 147GTA blue metallic Racing 43 Serie EL 3

Alfa Romeo 147GTA Cerchio OZ alfa red Racing 43 Serie EL 20

Alfa Romeo 147GTA Cerchio OZ nuvola white Racing 43 Serie EL 21

Alfa Romeo 147GTA Cup 2005 Racing 43 Serie EL 22

Alfa Romeo 147GTA Cup ETCS 2004 Colciago/Radaelli 1st ass. Racing Elite rkel015

Alfa Romeo 147GTA Cup Presentazione 2005 Racing Elite rkel022



Alfa Romeo 147GTA Cup Promotional International Toy Fair Nurnberg Spark sp-prom147

Alfa Romeo 147GTA green borealis Racing 43 Serie EL 9



Alfa Romeo 147GTA Press Presentation Salon Geneva 2004 special colour: orangered metallic Racing 43 Serie EL 0



Alfa Romeo 147GTA red alfa Racing 43 Serie EL 1



Alfa Romeo 147GTA red Spark s0485

Alfa Romeo 147GTA Schuco Junior 27294

Alfa Romeo 147GTA silver metallic Racing 43 Serie EL 5



Alfa Romeo 147GTA silver Spark s0486

Alfa Romeo 147GTA V6 2002 Alezan 253P

Alfa Romeo 147GTA V6 2002 Alezan Kits AL0253

Alfa Romeo 147GTA white nuvola Racing 43 Serie EL 2

Alfa Romeo 147JTD 3-doors 2003 Alezan 261

Alfa Romeo 147JTD 3-doors 2003 Alezan 261p

Alfa Romeo 147JTD 5-door alfa red Racing 43 Serie EL 47

Alfa Romeo 147JTD 5-doors 2003 Alezan 265



Ford Mondeo

Второе место в европейском конкурсе «Автомобиль 2001 года» занял Ford Mondeo, набрав 237 баллов. Ранее Ford Mondeo завоёвывал и более престижные награды — становился «Автомобилем 1994 года», а по результатам теста, проведённого авторитетным немецким журналом Auto Motor Und Sport, Ford Mondeo стал лучшим автомобилем 2002 г., подтвердив тем самым свой рекламный слоган: «Создан быть первым».

Ford Mondeo — самый большой, вместительный и наиболее «драйверский» автомобиль в классе «D» (к которому также относятся: Nissan Primera, Renault Laguna, Skoda Octavia, Volkswagen Passat). При этом Ford Mondeo — одно из наименее дорогих предложений в этом классе — удивительно, что его популярность быстро растёт. По простору в салоне он может спорить с классом «Е», по управляемости — с BMW третьей серии, по отделке с Volkswagen Passat.

Ford Mondeo, в частности, производился на заводе в г. Генк в бельгийской провинции Лимбург. Масштабные модели Ford Mondeo:



Ford Mondeo 2001 black Minichamps 430080001



Ford Mondeo Fastback 2001 black Minichamps 430080070



Ford Mondeo Turnier 2001 bordeaux Minichamps 430080011



Toyota Prius

Третье место в европейском конкурсе «Автомобиль 2001 года» заняла, набрав 229 баллов, японская Toyota Prius. Свой первый автомобиль Prius с гибридным бензиново-электрическим двигателем Toyota предложила покупателям ещё в 1997 г. На холостом ходу или на малых оборотах он работает на электромоторе, что позволяет экономить топливо и не загрязнять выхлопом окружающую среду. При наборе стабильной скорости автомобиль автоматически переключается на бензиновый двигатель, который подзаряжает батарею. К 2003 г., когда Toyota предложила новую модель Prius (на 50% мощнее и на 15% экономичнее — 36 км на 1 л бензина), было продано 120000 таких машин, что выдвинуло Toyota в мировые лидеры производства машин с гибридными двигателями. В ноябре 2003 г. новая Toyota Prius была объявлена американским автомобильным журналом Motor Trend «Автомобилем 2004 года», а в 2004 г. победила в престижном европейском конкурсе «Автомобиль 2005 года» (Car of the Year-2005).

Масштабные модели Toyota Prius:



Toyota Prius 2004 black Minichamps 400166301
 Toyota Prius 2004 dark red met Minichamps 400166300
 Toyota Prius 2009 black Minichamps 400166940
 Toyota Prius G 2004 blue mica Kuosho 3781BL



Toyota Prius G 2004 silver met Kyosho 3781S
 Toyota Prius Plug-in HV 2004 silver Kyosho 3783A

Мир Коллекционных Моделей **1001** автомобиль

Добро пожаловать в Удивительный Мир
 Масштабных Коллекционных Моделей!

Мы официальные дилеры:



Легковые, Грузовые, Гражданские, Современные, Раритетные, Лимитированной серии, Ручной работы, Отечественные, Зарубежные... в масштабах 1:10, 1:12, 1:18, 1:24, 1:43, 1:72, 1:87 всегда представлены в нашем магази-

Офис и магазин в Москве

метро Аэропорт

ул. Красноармейская, дом 11, корп. 2
 +7 (495) 617-1008 (опт и розница)

Интернет-магазин

www.1001automodel.ru

www.elitemodelcar.ru

e-mail: info@1001automodel.ru

ЕСТЬ НАД ЧУЕЙ-РЕКОЮ ДОРОГА...

Часть I. ИСТОРИЯ ЧУЙСКОГО ТРАКТА



Михаил СОКОЛОВ (г. Барнаул),
Фото из архива А.А.Мятцева,
ОАО «Автомодель» и автора

Колонна ЗИС-5 с трудом преодолевает зимний тракт, занесенный полутораметровым слоем снега. 1935 г.



Становление

В 1933 г. предприятие по перевозкам на тракте стало называться Советско-монгольское транспортное управление внешней торговли («СовМонгТувТорг») и насчитывало уже около 150 автомобилей отечественного и иностранного производства. С 1934 г. сам тракт стал иметь и стратегическое значение, что было подчеркнуто и в статусе, и в названии: Чуйский военный тракт (ЧВТ), а обслуживавшие его водители были взяты на армейское содержание. Этим мероприятиям предшествовал испытательный автопробег Бийск — Кош-Агач — Бийск, совершённый на АМО-3 и ЗИС-5 в июне 1934 г. и показавший хорошие результаты для масштабных грузоперевозок.

Грузовики «СовМонгТувТорга» вид имели особый: бравый, подтянутый, армейский. Под стать машинам были и водители: строгие, экипированные в форму бойцов РККА, а уж обличье сопровождающих было ещё строже. О том, чтобы брать попутных пассажиров, уже не могло быть и речи, хотя в ту пору это был, чуть ли не единственный способ передвижения в этих местах. Более того, существовал неписанный закон: если «монгол» остановился — не приближайся. Разве если только сам окликнет: мол, толкнуть надо. Оно и понятно, шли тридцатые годы...

Из моделей автомобилей на тракте в тот период главенствовали уже не «полуторки», а ЗИС-5. Более поздние, но маломощные, тяжёлые грузовики из Ярославля — ЯГ-6 (не говоря уж про ЯГ-4) — из-за своих слабых моторов оказались мало пригодными для работы на тракте в горных условиях и поэтому были вскоре переданы в организации Бийска. ЗИС-5 же зарекомендовал себя наилучшим образом. Кроме бортовых, были распространены цистерны для перевозки топлива. Встречались даже трёхосные ЗИС-6 в виде топливозаправщиков и машин технической помощи.

Надо сказать, что предпринимались и «местные» попытки создать трёхосный грузовик для увеличения грузоподъёмности. В 1935 г. шофер

Шофера и механики у повреждённого бензозаправщика «БЗ» на шасси ЗИС-5. 1935 г.



Бензозаправщик типа «БЗ» на шасси ЗИС-6. Надпись на дверце: «СовМонгТувТорг». Чуйский тракт, 1936 г.



Николай Николайчук, работавший на участке от Инской перевалочной базы до Цаганура, прочитав в газете про опыт Алексея Стаханова, решил устроить соревнование на тему «кто больше» со своим товарищем Автономом Лошкарёвым. Чтобы обойти его, к своему обычному ЗИС-5, Николайчук приделал добавочный, так сказать, опорный третий мост, что позволило брать на полтонны груза больше. Но и Автоном Лошкарёв в долгу не остался и соорудил для своего ЗИСа одноосный прицеп, используя узлы разбитой машины. Короткий, неказистый и несовершенный, он, тем не менее, позволял перевозить дополнительно уже целую тонну. Их примеру последовали и другие водители «СовМонгТувТорга». В мастерской было сделано уже четыре подобных прицепа, и неизвестно, чего сами водители изобретали бы ещё, но вскоре, осенью, нагрянула «высокая» комиссия из Новосибирска (Алтай

Опрокинувшийся и сгоревший ГАЗ-АА. Чуйский тракт, 1936 г.



лишь за несколько месяцев до конца войны и состояло из тех же, уже изрядно потрепанных на фронтах, ЗИС-5 довоенного выпуска. Чуть позже им в помощь прибыли ленд-лизские «Студебекеры», Ford 6 и Chevrolet, ну а спустя год-два мощным потоком хлынули на тракт первые послевоенные отечественные машины. Началась новая эпоха освоения и развития Чуйского тракта — дороги, овеянной легендами.

К концу 1930-х гг. перевозки по тракту стали преимущественно военизированными, а сама трасса получила аббревиатуру «ЧВТ» (Чуйский военный тракт). Фото на фоне ГАЗ-АА, 1938 г.



входил в ту пору в Западно-Сибирский край со столицей в Новосибирске). И стала организовывать стахановское движение среди водителей, так сказать, «сверху», «как положено». Началом её работы стал приказ: все прицепы, «лишние» мосты и прочес ликвидировать и прекратить всякую самодеятельность. Зато каждому предписывалось написать обязательства: возить, беречь, повышать... Стоит ли говорить, что после такого подхода реальное стахановское движение на Чуйском тракте очень скоро прекратило своё существование.

Военные годы

Война вторглась в налаженную работу на тракте неожиданно, как, впрочем, и во всю остальную мирную жизнь страны. Всех призывали людски: повестка, прощание, и шагом марш... А шоферы будто бы являлись просто деталями своих ЗИСов: призывались на фронт сами машины, а уже «при них» и водители. Так и уезжали «с места в карьер» в «гражданке» до самого фронта. Зато на войне водители с Чуйского были в цене: большинство их трудилось на легендарной «Дороге жизни», снабжая блокадный Ленинград и эвакуируя из него людей. Вернулось домой много меньше половины, но почти все — с орденами и медалями.

А что же происходило во время войны на тракте? К концу июля 1941 г. опустел гараж «СовМонГувТорга». Из всей техники осталось четыре ЗИС-5 и семь водителей. Поэтому первые работали без перерывов, только на «честном слове», на трудах и нервах вторых. Но сам тракт приобрёл и вовсе стратегическое значение: из Монголии доставлялась шерсть, так необходимая для обмундирования армии, мясо, живой скот и другие стратегические грузы. Был подписан договор, согласно которому все перевозки брала на себя монгольская сторона, а нашим машинам предписывалось обслуживать лишь места стоянок, подвозить корм для более чем тысячи верблюдов, топливо для машин и продукты питания для погонщиков.

Но и это стало чрезвычайно трудной задачей для четырех машин-«доходяг», которые, если бы не война, были бы давно уже в металлоломе. Всё лето и осень они работали почти сутками, а с приходом зимы начали «сыпаться». Чаще всего «летели» шатунные подшипники. И так как ремонтировать было нечем, в ход, как и на фронте, пошли сыромятные ремни: что ни рейс — то 10–15 остановок, и каждый раз «...картер открывай, головку снимай, и тридцать гаек туда-сюда...» Когда же стало совсем невмоготу (последние рейсы длились по месяцу, порой уже на пяти цилиндрах, без свечи и шатуна в «выбывшем»), а запчастей и тем более машин всё равно неоткуда было взять, потянулись с той стороны и монгольские ЗИСы с их водителями.

Первое «вливание» техники стало возможным

Демобилизованные из армии довоенные ЗИС-5, изрядно побитые и «видавшие виды», но такие долгожданные на тракте. Конец 1940-х гг.



Послевоенные «полуторки» тоже продолжали колесить по тракту ещё не один десяток лет. Бензовоз на шасси ГАЗ-ММ. 1950-е гг.

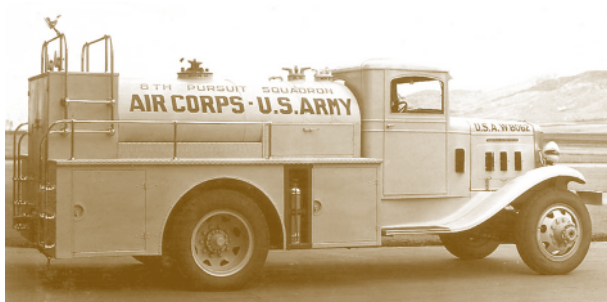


АВТОМОБИЛИ



Сергей ЕГОРОВ

Фото предоставлены автором



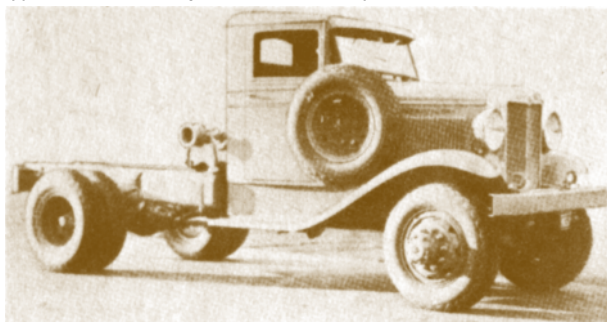
Топливозаправщик на шасси Marmon-Herrington T-1 для Воздушного корпуса армии США (1931)



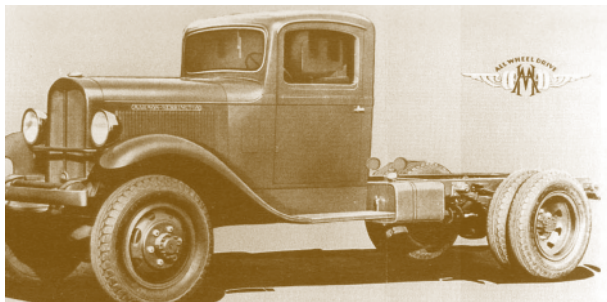
Marmon-Herrington TH320-6 (1932)



Трубовозы Marmon-Herrington TH320-6 (1932) в Ираке



Marmon-Herrington TL30 (1932) — 2-тонный грузовик, предлагавшийся в качестве артиллерийского тягача



Marmon-Herrington A10 (1933) — самый лёгкий представитель модельного ряда компании в 1933—1935 гг.

После окончания Второй мировой войны полноприводные автомобили превратились в массовое и общедоступное транспортное средство. В предвоенный период автомобили этого типа выпускались в основном для военных нужд, а если и предлагались для коммерческих целей, то в очень ограниченном количестве и по высокой цене. Тем не менее, в те годы нашёлся автопроизводитель, который смог создать первые общедоступные автомобили-вездеходы — им стала американская компания Marmon-Herrington. А, кроме того, за свою историю она выпускала полноприводные грузовики, автобусы, троллейбусы, магистральные седельные тягачи, пожарные машины, гусеничные военные тягачи, бронеавтомобили и даже танки!

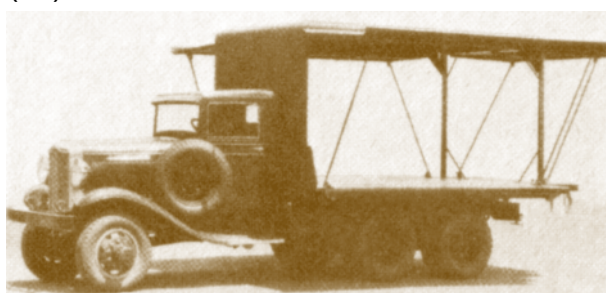
Компания Marmon-Herrington Company, Inc. была основана в марте 1931 г. в г. Индианаполисе (штат Индиана) Артуром Херрингтоном (1891—1970) и Уолтером Мармоном (1872—1940). Мармон был одним из руководителей в семейной компании Marmon Motor Car Company, выпускавшей высококачественные легковые автомобили. Биография же Херрингтона была более богатой: поначалу он был инженером в мотоциклетной компании Harley-Davidson, затем воевал в Первой мировой и, наконец, в 1920-х гг. принимал участие в разработках полноприводных военных автомобилей, которые велись в Квартирмейстерском депо армии США в Форте Холбрид (штат Мэриленд). В ходе разработок, при непосредственном участии Херрингтона, было создано несколько типов грузовиков с колёсными формулами 4x4, 6x4 и 6x6, которые армия США планировала строить для себя своими силами. Но тут вмешались автомобильные промышленники, которые усмотрели в этом нарушение «священных» принципов свободы предпринимательства, и выпуск этих машин ограничился лишь постройкой опытных образцов в 1929—1932 гг. В результате такой неопределённости Херрингтон ушёл из проекта и уволился из армии в звании полковника. Таким образом, интересы Мармона и Херрингтона совпали: первый хотел заняться выпуском иной продукции, т.к. сбыт шикарных легковых автомобилей во времена Великой депрессии оставался желать лучшего, а второй — стать автомобильным промышленником, чтобы начать выпуск полноприводных грузовиков собственной разработки.



A. W. Herrington



Marmon-Herrington A10 в варианте артиллерийского тягача T14 Light Prime Mover (1933)



Передвижная мастерская армии США на шасси Marmon-Herrington T301-6 (1933)

Вновь образование предприятия разместились в цехах компании Marmon и на начальном этапе было скорее отделением этой компании. В

1931 г. появились первые автомобили марки Marmon-Herrington — 33 топливозаправщика модели T-1 типа 4x4 для воздушного корпуса армии США (так до 1941 г. назывались американские ВВС). Ведущие мосты этих машин были собственного производства. Начиная с первого года существования покупателям предлагались автомобили только очень высокого качества изготовления.

В 1932 г. был начат выпуск грузовиков серии «ТН», ставших одними из самых известных машин этой марки. Первые четыре грузовика модели ТН320-6 с колёсной формулой 6x6, один из которых был седельным тягачом, перевозили трубы на строительстве нефтепровода из Киркука (Ирак) до Хайфы (Палестина). Помимо прицепа-ропуски или полуприцепа, эти машины дополнительно могли буксировать трёхосный прицеп, что позволяло перевозить груз суммарным весом в 40 т. Грузовики оснащались одним из самых мощных в то время бензиновых двигателей — 185-сильными Hercules.

Другой новинкой 1932 г. стал полноприводный двухосный грузовик модели TL30 класса 2 т, являющийся как бы уменьшенной копией грузовиков серии «ТН». В этом же году в Швеции машина демонстрировалась представителям армии Персии (так до 1935 г. назывался Иран).

В 1933 г. увидели свет несколько новых моделей, созданных для военных целей. В их число входили 2-тонная модель А10 (4x4), 3–3,5-тонная А30S-4 (4x4), 2,5-тонная TL29-6 (6x6) и 6-тонная Т301-6 (6x6). Машины моделей А10, TL29-6 и Т301-6 были переданы для испытаний в армию США, а автомобили А30S-4 в вариантах артиллерийского тягача и автомобиля для разведки отправили в армию Персии. В этом же году армия и воздушный корпус армии США получили первые трёхосные машины серии «ТН» со спецкузовами.

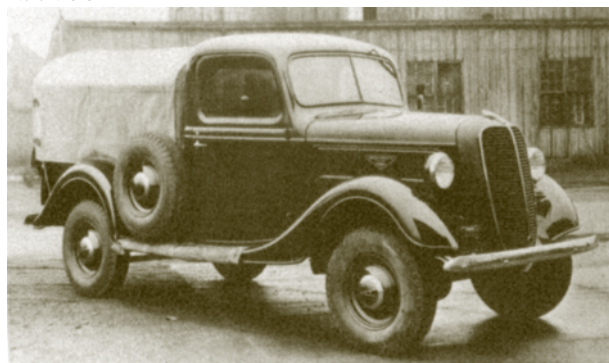
В 1933 г., в самый тяжёлый период Великой депрессии, компания Marmon Motor Car Co. прекратила свою деятельность и Marmon-Herrington Co. став её наследницей, теперь могла распоряжаться всеми производственными площадями.

В этом же году для компании Naim Transport были построены два седельных тягача, предназначенных для работы на трассе Дамаск—Багдад, которая проходила через Сирийскую пустыню. Это был тягач модели ТНД315-6 (6x6), предназначенный для буксировки двухосного пассажирского полуприцепа, и тягач модели ТНД315-4 (4x4) для буксировки грузового двухосного полуприцепа с кузовом типа «фургон». Машина, предназначенная для пассажирского автопоезда, имела кабину обтекаемой формы, оснащённую спальным местом. Забегая вперёд добавим, что со временем этот автомобиль переделали в двухосный, а с началом Второй мировой войны пассажирский автопоезд реквизируют для своих нужд Королевские воздушные силы Великобритании. Оба тягача были оснащены дизельными двигателями Hercules мощностью 176 л.с. В то время дизельные грузовики были достаточно редким явлением — например, в 1933 г. в США их было построено всего 150 шт.

В 1934 г. был заключён контракт на поставку для армии Персии 30 трёхосных автомобилей модели А30-6



3-тонный Marmon-Herrington C5-6 (1937) на испытаниях в качестве артиллерийского тягача



Marmon-Herrington LD1-4 с кузовом «пикап» (1937)

и артиллерийского тягача, которые попали в страну назначения в следующем году.

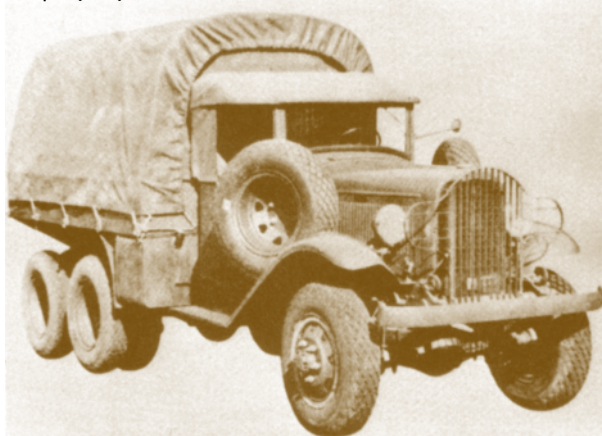
Производственная программа компании для рынка коммерческих автомобилей в начале 1935 г. включала две серии полноприводных грузовиков — «А» и «ТН». В серию «А» входили двухос-



Marmon-Herrington TH315-6 Воздушного корпуса армии США (1933). В фургоне размещена установка для получения жидкого кислорода



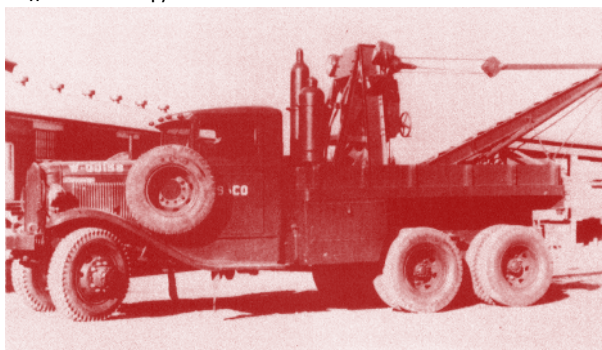
Marmon-Herrington THD315-6 с пассажирским полуприцепом для компании Naim Transport (1933)



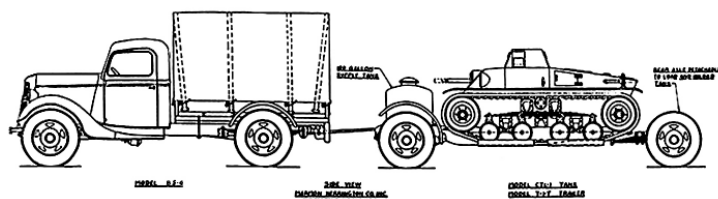
Marmon-Herrington A30-6 (1934). В 1935 г. партия этих грузовиков была отправлена в армию Персии



Marmon-Herrington B5-4x4 (1935) — первый полноприводный автомобиль компании, созданный на базе грузовика Ford



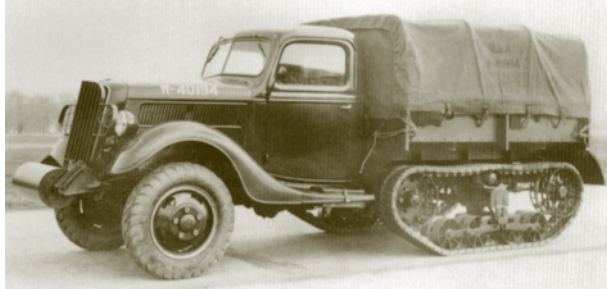
Эвакуационная машина М1 армии США на шасси Marmon-Herrington TL31-6 (1935)



Проекция автомобиля Marmon-Herrington B5-4x4 с прицепом для перевозки танка Marmon-Herrington CTL-1 (1935)



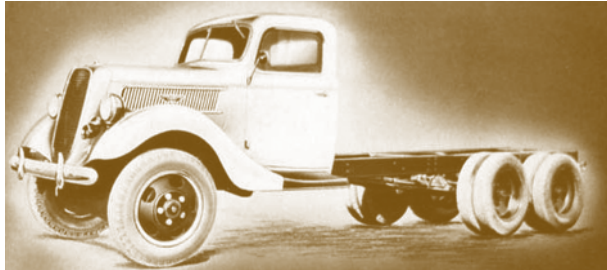
Командирский автомобиль на базе Marmon-Herrington LD1-4 (1937)



Усовершенствованный вариант полугусеничного автомобиля Т9 (1937). Машина была принята на вооружение армии США под обозначением М2



Полугусеничный автомобиль Т9Е1 (вар. 1937 г.) с измененной гусеничной ходовой частью



Грузовик Marmon-Herrington C6-6 (1937) имел класс грузоподъемности 3–6 т



Автомобиль Marmon-Herrington типа 4x4 для Береговой охраны США, созданный на базе полутонного грузовика International D-2 (1938)



Marmon-Herrington C90-BWS-4 (1938) — автомобиль с лебёдкой для запуска аэро-статов, строившийся для Воздушного корпуса армии США

ные машины моделей A10, A20, A30, A40 и A50 грузоподъемностью от 1,5 до 4,5 т. Серия «ТН» включала в себя двухосные модели ТН300-4, ТН310-4, ТН315-4 и ТН320-4 грузоподъемностью от 4,5 до 9 т. Последние три модели имели трёхосные варианты (обозначались приставкой индекса «6») грузоподъемностью от 10 до 18 т. По желанию заказчика автомобили серии «ТН» могли оснащаться дизельными двигателями.



Автомобили Marmon-Herrington выпускались в ограниченном количестве и вследствие этого имели высокую стоимость. Кроме того, рынок тяжелых полноприводных автомобилей был ограничен, а крупных заказов от армии США (на которые компания очень рассчитывала) так и не последовало. Для увеличения сбыта требовалось найти какое-то решение, и в 1935 г. оно было найдено. Уолтер Мармон (который по совместительству был продавцом автомобилей Ford в Индианаполисе) предложил оснастить полным приводом один из самых массовых грузовиков тех лет — полутонный Ford. Таким образом, компания Marmon-Herrington входила в сектор легких грузовиков, где объемы продаж были намного выше, а компания Ford, не прилагая никаких усилий, расширяла область применения своих автомобилей. Забегая вперед, отметим, что в американской производственной программе Ford Motor первый трёхосный грузовик появился лишь в 1954 г., а полноприводные автомобили гражданского назначения — в 1959 г. Переделка автомобиля заключалась в установке переднего ведущего моста и раздаточной коробки с подрамником. Во время этого процесса кабина демонтировалась. Поначалу Херрингтон был против этой идеи, но потом, увидев первые результаты, поддержал. Переделанный полутонный грузовик Ford 51 был продемонстрирован представителям компании Ford, после чего проект получил «высочайшее» одобрение Генри Форда и сотрудничество началось.

Согласно технической литературе и проспектам компании тех лет автомобили Ford, переделанные в полноприводные, носили марку Marmon-Herrington и имели специально разработанную систему индексов для обозначения моделей. Однако в исторической автомобильной литературе встречаются названия как Marmon-Herrington, так и Ford/Marmon-Herrington или даже Ford (далее индекс модели)/МН. На капоте автомобиля несли фирменную табличку Marmon-Herrington (вначале в виде треугольника с названием, с 1938 г. — в виде овала с логотипом), а на заводской табличке имелась надпись «Ford converted to All-Wheel Drive by Marmon-Herrington Company, Inc.», т.е. Ford, переделанный в полноприводный компанией Marmon-Herrington.

Полутонная модель 1935 г. получила обозначение В5-4х4. Стоимость грузовика составляла 1295 долл., что было на 1055 долл. меньше чем цена самого дешёвого грузовика компании оригинальной разработки — модели А10. С этого момента и до начала 1960-х гг. компания Marmon-Herrington являлась официальным изготовителем полноприводных вариантов автомобилей Ford. Помимо продаж на рынке коммерческих автомобилей, начались поставки этих машин в вооруженные силы США и дела компании пошли в гору.

Одновременно было прекращено производство задних мостов, а на автомобили собственной конструкции теперь стали устанавливать передние ведущие мосты, выпускаемые в кооперации с компаниями Timken и Wisconsin.

В 1935 г., для продвижения своих «бюджетных» вездеходов в Канаде, Marmon-Herrington основала в г. Уинсор компанию Canadian Traction, официально не являющуюся её филиалом. Новое предприятие переделывало в полноприводные машины грузовые автомобили, которые выпускались в том же городе отделением Ford Motor Co. of Canada.

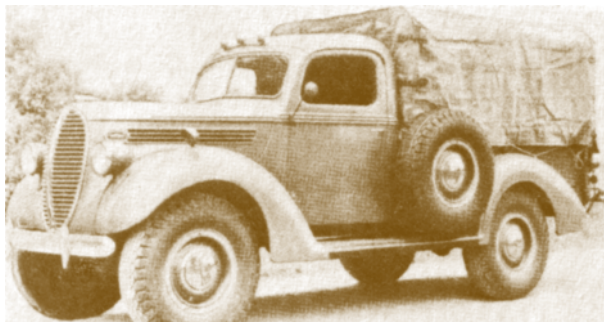
В том же 1935 г. был построен 6-тонный грузовик модели TL31-6 типа 6x6, созданный для армии США. Его шасси послужило базой для эвакуационной машины М1 с неполноповоротной стрелой.

В 1936 модельном году семейство «В», созданное на основе грузовиков Ford, расширилось. Модель Ford 51 имела всего два варианта базы — 3327 и 3988 мм. Полноприводные варианты длиннобазных грузовиков получили обозначение В6-4х4 (эта закономерность в обозначениях полноприводных вариантов на основе Ford с короткой и длинной базой сохранилась до 1952 г.). Одновременно к ним добавились и трёхосные варианты моделей В5 и В6, которые могли иметь исполнение 6x4 или 6x6 (обозначались как В5-6x4 и т.п.). Двухосные модели имели полную массу до 6 т, трёхосные — до 10 т.

Надо ска-



Буровая установка для строительства телефонных линий на шасси Marmon-Herrington E5-4 (1938). Эти машины применялись в подразделениях связи армии США



Marmon-Herrington OT2-4 Береговой охраны США (1938). Шины большого диаметра улучшали проходимость по песчаным пляжам



Пулемётный автомобиль, созданный на базе Marmon-Herrington OT2-4 в 1939 г. Эта машина применялись в армии США в учебных целях



Болотоход Marmon-Herrington F5MB-4 (1939)



Marmon-Herrington LD3-4 (1939). Для армии США было построено 64 таких машины

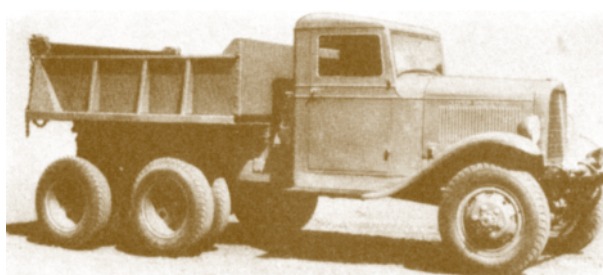


Предок современных автомобилей класса SUV — Marmon-Herrington LD3-4, созданный на базе легкового Ford 1939 модельного года

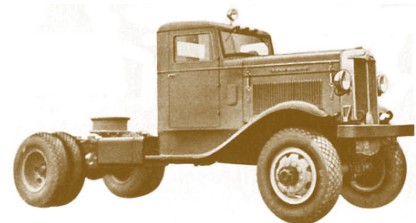
зять, что Херрингтон часто проводил время в разъездах и встречался с потенциальными потребителями машин своей компании. Однажды он узнал о предложении военных пост-

роить лёгкий полноприводный вездеход. Такая машина была создана в июле 1936 г. на основе полутонного грузовика Ford. В сентябре того же года автомобиль прошёл испытания в штате Техас, а до конца года его продемонстрировали бельгийским военным. Полутонная модель получила индекс LD1-4 (до 1952 г. у машин этого класса в обозначении менялось только число) и с этих пор компания могла предложить заказчику ещё более лёгкие и доступные полноприводные машины. Этот автомобиль, который в 1943 г. назвали «дедушкой джипа», без сомнения стал эталоном для подражания. Его можно рассматривать как предшественника «джипов» и машин Dodge серии Weapons Carrier.

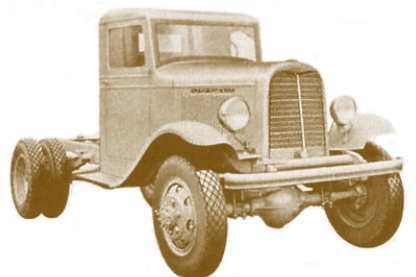
В 1936 г. в производственной программе компании появилась серия грузовиков собственной разработки, которая также обозначалась как «В». В отличие от полноприводных вариантов моделей Ford цифровой индекс в обозначении этой серии был двузначным. В серию входили двухосные полноприводные модели от B10-4 до B80-4 грузоподъёмностью от 2 до 9 т, а также трёхосные — B40-6, B70-6 и B80-6 грузоподъёмностью от 7 до 14 т. При этом некоторые тяжёлые модели могли оснащаться дизельными двигателями. Машины этой серии получили новую кабину с наклонным лобовым стеклом. В серию «ТН» теперь входили только новые тяжёлые модели ТН415 и ТН420 грузоподъёмностью 7–10 т (у вариантов типа 4x4) и 14–20 т (у вариантов типа 6x6). По заказу покупателя дизельными двигателями могли оснащаться и они.



Самосвал на шасси Marmon-Herrington C30-6 (1938). Один автомобиль этой модели был продан в СССР

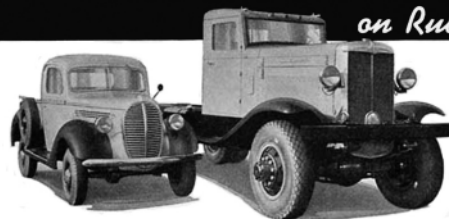


Дизельный Marmon-Herrington DDS900-4 (1940) грузоподъёмностью 7–9 т



Marmon-Herrington DSD200-4 грузоподъёмностью 2,5–3 т (1940)

FROM SMALLEST FORD CONVERSIONS
TO THE
BIGGEST BRUTES
on Rubber!



They're All **MARMON-HERRINGTON**
All-Wheel-Drives

• Here is the most complete line of all-wheel-drive vehicles ever offered to the public. Vehicles of every size and description for transporting passengers or doing the heaviest hauling over hill and plain, desert or marsh-

land. For oil field service and logging. For road construction, road maintenance and snow removal. For thousands of jobs too difficult for ordinary, conventional, two-wheel-drive vehicles to tackle.



The line consists of conversions of all standard Ford trucks, commercial and passenger cars to all-wheel-drive and more than thirty extra heavy duty Marmon-Herrington all-wheel-drive trucks built from the ground up in the Marmon-Herrington plant. Special bodies and equipment installed as required for military, public utility, oil field, logging, and other types of service. It's traction that counts, even more than power in all sorts of off-the-highway hauling and for snow removal. Traction that keeps the load moving regardless of what's under the tires. Marmon-Herrington All-Wheel-Drive Fords and heavy duty trucks have traction on the front wheels—and if that isn't enough, traction on an extra pair of wheels behind. But it's the traction on the front wheels that adds most to the remarkable performance of these trucks, commercial and passenger cars. Instead of pushing debris ahead of them these front wheels are always climbing, always pulling the load up and over. Let us send literature showing these vehicles in action. Some dealer territory still open.

MARMON-HERRINGTON CO. • Indianapolis, Ind., U. S. A.



MARMON-HERRINGTON All-Wheel-Drive FOR 1939

January 9, 1939 • THE OIL WEEKLY

27

Представители модельного ряда 1939 г.: полутонный пикап модели LD3-4 и шасси модели ТН520-4 грузоподъёмностью 8–10 т

Дорогие друзья!

Редакция поздравляет всех читателей с юбилейным юбилеем журнала. Это не только наш, но в большей степени, и ваш юбилей. Без вашей поддержки мы не смогли бы так долго продержаться в столь не простое для всех нас время. Благодарим всех вас за ту поддержку, которую вы оказывали нам на протяжении этих десяти лет.

Сегодня мы так же хотим поблагодарить всех тех, кто принимал участие в создании, становлении и жизнедеятельности нашего журнала: Андрея Колеватова, Александра Говоруку, Максима Шелепенкова, Алексея Семикова, Александра Бармасова, Сергея Егорова, Олега Евлашкина, Вадима Дятленко, Владимира Новоселова, Владимира Князькова, Валерия Дмитриева, Станислава Кирилец, Игоря Клочкова, Александра Глазунова, Александра Антонова, Евгения Бабурина.

Александра и Андрея Гусевых, Антона Антипина, Владимира Мишина, Александра Кирицгаса, Сергея Гришина, Александра Визнера, Александра Демуру, Александра Кобринца, Гинтараса Йонушку, Сергея Колоха, Николая Морзуна, Александра Ческого, Юрия Мильмана, Дмитрия Лисина, Вадима Цецаева, Владимира Никифорова, Михаила Соколова, Андрея Твилецёва, Сергея Скачкова, Виктора Фёдорова, Александра Юрченко, Александра Лазарева, Анатолия Акимова, Валерия Хадарова, Дмитрия Кондакова, Александра Цоффе, Олега Маликова, Евгения Кравец, Деица Дементьева, Максима Карташёва.

Так же хотелось бы вспомнить и ушедших от нас Евгения Прочко, Олега Курихина, Рустема Цмагулова, Люциуса Суславичюса, Михаила Гамаюнова, Алексея Топоркова, Цвана Людимова, Алексея Демидова.

Ещё раз поздравляем всех вас с вашим и нашим юбилеем! Спасибо вам большое!

МИНИАТЮРНЫЕ МАШИНЫ

RAMI

По материалам www.aquitaine33.com/rami

Редакция приносит свои извинения читателям журнала, за допущенные в в статье о RAMI в третьем номере журналопечатки. Ниже мы публикуем подписи к фотографиям в порядке их публикации (по столбикам сверху-вниз):

- Amedee Bolee «La Mancelle» a vapeur 1878 Rami 30 изготавливалась в 1966
- Audibert et Lavirotte 1898 Rami 27 изготавливалась в 1966
- Berliet berline 1910 Rami 33 изготавливалась в 1967
- Brazier landaulet 1908 Rami 32 изготавливалась в 1967
- Bugatti 35C 1927/1930 Rami 6 изготавливалась в 1959
- Citroen 10CV B10 conduite interieure 1925 Rami 7 изготавливалась в 1959
- Citroen 5CV Torpedo two places 1923/25 yellow black Rami 4 изготавливалась в 1958
- Citroen B2 1925 RAMI
- De Dion Bouton vis-a-vis 1900 Rami 2-1 изготавливалась в 1958
- De Dion Bouton Cabriolet 1900 Rami 5 изготавливалась в 1958
- De Dion Bouton de Course 1902 Rami 35 изготавливалась в 1968
- De Dion Bouton vis-a-vis 1900 Rami 2-1 изготавливалась в 1958
- Delage torpedo 1932 Rami 37 изготавливалась в 1968
- Delahaye phaeton 1904 Rami 26 изготавливалась в 1965
- Delaunay Belleville Double-phaeton 1904 Rami 20 изготавливалась в 1964
- Ford T roadster 1908 Rami 15 изготавливалась в 1963
- Ford T torpedo 1907 Rami 16 изготавливалась в 1963
- Gauthier 1898 RAMI
- Gautier Wehrle cabriolet 1897 Rami 12 изготавливалась в 1961
- Georges Richard tonneau 1902 Rami 21 изготавливалась в 1964
- Gobron-Brillee double phaeton 1899 Rami 11 изготавливалась в 1961
- Hautier Taxi propulsion electrique 1898 Rami 19 изготавливалась в 1964
- Hispano Suiza J12 Coupe de Ville 1934 Rami 10 изготавливалась в 1960
- Lacroix de La ville a 3 roues 1898 Rami 36 изготавливалась в 1968
- Leon Bollee double berline 1911 Rami 28 изготавливалась в 1966
- Lion Peugeot Double-phaeton VC3 1911 Rami 3 изготавливалась в 1958
- Lorraine Dietrich berline 1911 Rami 24 изготавливалась в 1965
- Luc Court 1901 Rami 31 изготавливалась в 1967
- Mercedes Benz SSK 1927 Rami 38 изготавливалась в 1969
- Mieussiet 1903 Rami 34 изготавливалась в 1967
- Motobloc Tonneau 1902 Rami 2-2 изготавливалась в 1968
- Packard landaulet 1912 Rami 13 изготавливалась в 1962
- Panhard & Levassor «La marquise» 1908 Rami 17 изготавливалась в 1964
- Panhard & Levassor Tonneau 1895 Rami 25 изготавливалась в 1965
- Panhard & Levassor Tonneau Ballon Rami 18 изготавливалась в 1964
- Peugeot coupe 21 1898/1901 14 изготавливалась в 1962
- Renault Taxi de la Marne type AG 1905/1916 Rami 1 изготавливалась в 1958
- Renault Tonneau 1901 Rami 23 изготавливалась в 1965
- Rochet Schneider Vis a vis 1895 Rami 9 изготавливалась в 1960
- Scotte a Vapeur Steam Car 1892 Rami 22 изготавливалась в 1965
- Sizaire et Naudin 1-cylindre 1906 Rami 8 изготавливалась в 1959
- SPA 25/30HP de Course 1912 Rami 29 изготавливалась в 1966



Вышел в свет Каталог моделей мастерской «Vector Models» (Формат А5, 36 с., меловая бумага, полноцветный). Каталог содержит более 400 фотографий моделей, выпускаемых мастерской (включая более десяти новинок текущего года). Издание представляет интерес для всех коллекционеров масштабных моделей. Заводы-изготовители и мастерские не балуют коллекционеров такого вида литературой. Последним известным выпущенным каталогом был каталог «Элеон». Мастерские же вообще никогда своих каталогов не выпускали.

Каталог можно приобрести в модельных магазинах Москвы (Протопоповский пер., д. 9 и ул. Дубнинская, д. 2, корп. 6) и Ярославля (Центр. рынок, модуль 306), интернет-магазинах www.kimmeri.com, www.yarautomodels.ru и www.moscow-tram-collection.ru и в редакции.

Стоимость каталога — 149 руб.

При покупке через редакцию к стоимости каталога добавляется стоимость почтовых расходов — 30 руб. Подписчики журнала могут не оплачивать почтовые расходы — в этом случае они получают каталог с ближайшим номером журнала по подписке.

Moscow-Tram-Collection.ru

московская коллекция моделей масштаба 1:43

БОЛЬШОЙ ВЫБОР МОДЕЛЕЙ В 43 МАСШТАБЕ

МАГАЗИН:

**Москва, ул. Дубнинская, д. 2, корп. 6
(в помещении магазина «Продукты»)**

ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН:

www.moscow-tram-collection.ru

тел.: +7(926)8816666; +7(926)9080808

АДРЕС ДЛЯ ПИСЕМ (в т.ч. и заказ моделей):

127591, Москва, ул. Дубнинская, д. 46, кв. 277, Батурина Е.А.

МАСТЕРСКАЯ КВ: ОТ ЗИЛ-130 К ЗИЛ-131



Александр ГОВОРУХА,
Фото из архива автора. Украина



Вот уже почти 15 лет николаевская мастерская КВ выпускает масштабные модели грузовиков. Исторически сложилось, что приоритетным направлением деятельности мастерской стали модели автомобилей автозавода им. Лихачёва. Многие коллекционеры помнят бортовые ЗИЛ-130, которые в дальнейшем послужили базой для создания разнообразной спецтехники, в том числе и пожарных машин. Несмотря на небольшую производственную программу, эти модели получили широкое распространение среди коллекционеров. Они превосходили модели аналогичных машин заводского производства (г. Каменец-Подольский) и точнее копировали пропорции «стотридцатого». О популярности модели говорит и тот факт, что ряд мастерских из России и Украины для производства своих ЗИЛ-130 скопировали модель мастерской КВ.

Появление модели вездехода ЗИЛ-131, производства «Элекон» подстегнуло моделиста заняться изготовлением мастер-модели на этот автомобиль. Путь по созданию этой модели оказался тернистым. Не сразу удалось в точности воспроизвести многие элементы кабины автомобиля. Казалось — работа закончена, но на следующий день обнаруживались неточности и всё вновь откладывалась до лучших времен. Так, после очередной неудачи мастер решил взяться за изготовление моделей ЗИЛ-5301 «Бычок». В результате эта модель в нескольких исполнениях держалась в производственной программе мастерской несколько лет. Последними среди «Бычков» стали две версии самосвалов, изготовленных в течении 2008—2009 гг. И вновь желание осуществить свою мечту, создав максимально правдоподобный ЗИЛ-131, заставило мастера взяться за эту модель. Чтобы избежать прошлых ошибок, кабину было решено изготавливать с чистого листа. Результат превзошёл все ожидания. С появлением новой мастер-модели были выявлены неточности в созданной более 10 лет назад кабине ЗИЛ-130, элементы которой присутствуют и у ЗИЛ-131. При создании кабины встал вопрос её технологичности. Этот момент необходимо было предусмотреть заранее, что-

бы при сборке опытного экземпляра модели машины избежать нестыковок. Необходимо добавить, что время создания мастер-модели в значительной степени зависит и от вдохновения. Можно месяц сидеть ковыряться с деталями безрезультатно, а можно и за одну ночь проделать работу, которая требует куда большего времени.

Так получилось с моделью ЗИЛ-131. Сравнивая кабину изготовленную в мастерской с кабиной от модели «Элеконового» ЗИЛ-131, можно смело утверждать, что модель мастерской КВ намного её превосходит. Даже ручки дверей сделаны отдельными деталями.

Многочисленные фотоснимки ходовой части автомобиля позволили без труда воспроизвести элементы трансмиссии максимально приближенными к оригиналу. Первоначально модели комплектовались колёсами от моделей «Элекон». Позднее был сделан новый диск колёс, соответствующий машинам первых лет выпуска. Под номером «один» среди моделей ЗИЛ-131 должна была появиться базовая модель вездехода с тентом. Но в силу сложившихся обстоятельств её появление было отложено на несколько месяцев, а первенцем стала пожарная автолестница АЛ-30(131)-Л21. Вслед за ней появились и другие модификации пожарных автолестниц, в том числе и самая распространённая — АЛ-30(131)-ПМ506В.

Чтобы не быть зависимым от изготовителей комплектующих, следующим шагом мастерской стало изготовление коммунальных машин КО-829-01А, так называемых «поливалонок-подмета-

лок». Прежде чем приступить к работе была тщательно изучена конструкция этих автомобилей. Для этого пришлось ползать под живыми автомобилями в яме, всё тщательно сфотографировать и обмерять. Естественно всё до винтика перенести в масштабную модель проблематично. Поэтому при изготовлении особое внимание уделялось основным агрегатам навески. Особое внимание было уделено щётчному устройству, которое несколько раз переделывалось. В конце концов, после долгих поисков, щётчное устройство получилось на должном уровне. Первые модели для отработки технологии были изготовлены в средней комплектации. Последовавшая затем партия машинок буквально изобилвала мелочевкой, придающей моделям большую достоверность. При изготовлении моделей было подсчитано, что собранная рама с навешенными агрегатами и отвалом состоит почти из 120 деталей.

И только после выпуска первой партии коммунальных машин в мастерской вновь заговорили о базовом шасси ЗИЛ-131. Было сделано всего две модели: одна упрощённой, а вторая навороченной комплектации, которая отличалась более проработанными элементами ходовой части и брызговиками.

Несколько слов и о планах мастерской. Естественно большой спрос имеется на специализированные автомобили. Поэтому приоритетными направлениями остаются модели пожарной техники (пожарная насосная станция ПНС-110(131)-131, рукавный автомобиль АР-2(131)-133), коммунальная техника, а так же аэродромные автомобили. Немного приоткрыв завесу тайны можно сказать, что в работе находится автоцистерна вагонной компоновки ВМА-30 созданная во Франции на шасси ЗИЛ-131.

О появлении новых моделей читатели смогут узнать на страницах нашего журнала.



КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ МАСТЕРСКОЙ КВ



Ford Koln 2500



Ford Koln 2500 FK2500 DL17 Metz



Ford Koln 2500 LF8 Metz



Ford Koln 2500 LF8 Metz



Ford Koln 2000 LF20 Metz



ЗИЛ-130 бортовой Аэрофлот



ЗИЛ-130 пожарный



ЗИЛ-130 АЦ-40(130)63Б



ЗИЛ-130 АЦ-40(130)63А



ЗИЛ-130 АЦ-40(130)64А



ЗИЛ-130 АЦ-40(130)64А



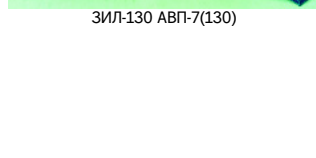
ЗИЛ-130 АЦ-40(130)64А



ЗИЛ-130 АЦ-40(130)64А



ЗИЛ-130 АНР-40(130)127



ЗИЛ-130 АВП-7(130)



ЗИЛ-130 АТЗ-3,3(130)



ЗИЛ-130-76 ТСВ-6



ЗИЛ-130 АЦ-161



ЗИЛ-5301АО Псковавто-2343



ЗИЛ-5301Ю



ЗИЛ-130-76 АЦ-40(130)63Б



ЗИЛ-130-76 АГДЗС



фото: ВIKTOP A.ABCKEB



ЗИЛ-130-76 пожарный



ЗИЛ-130-76 ГДЗС-90(130)251



ЗИЛ-130 АЦ-161



ЗИЛ-130 АЦ-161



ЗИЛ-130-76 АЦ-161



ЗИЛ-431412 АЦ-40(431412)63Б



АЗ14У431412(431412)63Б
поставщик: компания «Самолет» (Москва) 3865-731
фото: ВIKTOP A.ABCKEB



ЗИЛ-5301АО



ЗИЛ-5301Б0



ЗИЛ-5301Б0



ЗИЛ-5301Г0



ЗИЛ-5301СС



ЗИЛ-5301Т0



ЗИЛ-5301Т0



ЗИЛ-5301 АЦ-2,5-4(5301) (Москар)



ЗИЛ-5301 АЦ-1,8-4(5301)



ЗИЛ-5301 АЦ-2,0-4(5301)



ЗИЛ-5301ДО АЛ-17(5301)



ЗИЛ-5301БС



ЗИЛ-5301БС АТ аварийно-техническая



ЗИЛ-5301 "Техна"
аварийно-техническая, аварийно-техническая
фото: ВIKTOP A.ABCKEB

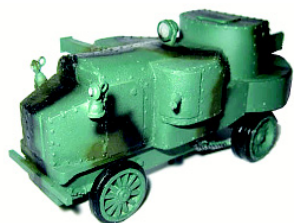
ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

 Citroen HY Produits Laitiers Bouquet du Nouveau Eligor 101289	 Ferrari 375 Spider Vignale 1954 dark blue BBR bbr185	 Fiat 128 4-doors 1969 dark blue RIO 4283	 figurine cyclist Tour de France 1955 maillot yellow Norev figurines/decors cc4551	 Ford Transit Firestone 1972 Spark s0275	 Iveco Fiat Daily 2009 Soccorso Stradale Mondomotors: orange mm53145; yellow mm53145
 Citroen Jumper Ambulance 2009 SAMU 38 Norev 155921	 Ferrari 458 Italia 2009 lim ed 50ps BBR bbrc22f08td	 Fiat 128 coupe Sport 1978 yellow Norev 770072	 figurine equipe cyclists Tour de France 1976 Maillots Gagnants Norev figurines/decors ec4093	 GAZ M22 Volga Ambulance 1960 Neo 43808	 Jaguar R-D6 grey Edicola
 Claas Senator Harvester Schuco 450298800	 Ferrari 458 Italia 2009 matt black BBR bbrc22c	 FIAT 170 truck + pianale cometto - low loader truck Oldcars oldXXX	 set figures for Volkswagen T2A 03661 Die Ludlufs Happy Day Schuco 03911	 Goggomobil TL250 fourgon Adac Strassenwacht Premium ClassIXs 11107	 Jaguar SS 2.5 Saloon 1936 lavender grey Oxford Jss004
 DAF 33 1972 white Neo 43785	 Ferrari 599GTO 2010 Looksmart: avorio/grigio silverstone matt ls369f; blue Tour de France ls369e; red corsa ls369G	 Fiat 500 2008 pearl white Paris Norev jetcar12	 Ford 20M P7 Coupe 1971 blue metal Neo 43136	 Hanomag Kommisbrot with 2 figures white Schuco 450297700	 Jensen Interceptor Mk.3 royal blue Oxford j005
 DAF 55 Coupe 1971 white Neo 43730	 Ferrari 599GTO 2010 red F1 silverstone grey Looksmart ls369b	 Fiat 500 2009 black Mondo Motors	 Ford Anglia van Clean Heat Modern Gas Oxford ang027	 Hispano Suiza H6C roadster 1934 red black Edicola cde001	 Jensen Interceptor Mk.III 1973 old english white/tan Oxford j007
 De Tomaso Mangusta 1969 brown metallic Minichamps 430127121	 Ferrari 599GTO 2010 Looksmart: titanium grey/yellow stripe ls369h; white Avus LS369D	 Fiat 500 2009 light blue Mondo Motors	 Ford Anglia van Esso Petroleum Company Oxford ang024	 Honda Civic Type-R 2009 red Japan Version Ebbro 44310	 Lagonda V12 Rapide Cabriolet 1939 gunmetal grey Lansdowne Models ldm78
 Delahaye 175 cabriolet Figoni 1949 red Chromes 006	 Ferrari 599XX 2010 BBR: silver c26b; white c26c; red c26r	 Fiat 500 2009 red Mondo Motors	 Ford Anglia van Kodak Products Oxford ang035	 Honda Civic Type-R 2009 white Japan Version Ebbro 44309	 Lamborghini Diablo 6.0 Looksmart: red ls338b; white ls338c
 Duesenberg J481 cabriolet 1/2 open 1932 red Ilario 43050r	 Ferrari California 2008 bordeaux Oneoff Series-opening engine hood lim ed one piece MR collection oneoff37-calif	 Fiat 500 2009 white Mondo Motors	 Ford Anglia van London Transport Oxford ang031	 Honda CR-X 1987 Ebbro: grey metal 44226; black 44227; white 44228	 Lamborghini Gallardo LP560-4 2008 Winter Lamborghini Academy of Ice Minichamps 436103800
 Duesenberg J481 cabriolet closed 1932 blue/black Ilario 43050bb	 Ferrari California closed 2008 red BBR 214a	 Fiat 500 2009 yellow Mondo Motors	 Ford Anglia van Spectra For Colour TV Oxford ang029	 Honda Prelude Mk.I 1981 red Neo 43480	 Lamborghini Gallardo LP570-4 Exclusive Lim Ed 10ps for AlpiModel MR collection: red met golden whils alpi1g; red met grey wheels alpi1
 Duesenberg J481 cabriolet open 1932 black/blue Ilario 43050bo	 Ferrari California open 2008 BBR: blue metal 213d; red 213a; yellow 213b	 Fiat 501 Fiume 1919 Gabriele D'Annunzio RIO 4282/P	 Ford Consul Mk.II Police 1960 Bradford City Brooklin ipv37	 Iso Grifo 1968 yellow Minichamps 430128220	 Lamborghini Gallardo LP570-4 Superleggera 2010 telesio grey Looksmart ls370d
 Duesenberg SSJ 1933 ivory black Edicola cde003	 Ferrari Dino 246GT 1969 BBR c15e	 Fiat Panda 1980 Polizia Italiana Minichamps 433121490	 Ford FK 3500 tankwagen 1950 Aral Minichamps 439087070	 Iso Grifo 7L Mk.II 1972 gold met Neo 43431	 Lamborghini Gallardo LP570-4 Superleggera Geneva Motorshow 2010 Looksmart: Borealis Orange ls370b; aldebarna black ls370e; midas yellow ls370c
 Ferrari 250SWB 1961 BBR: black New Version bbr219b; red new version bbr219a	 Fiat 1100/103TV 1955 Vigili del fuoco RIO 4285	 Fiat Panda 34 1980 white corfu Minichamps 433121400	 Ford Mustang GT 350-H 1966 blue metal Brooklin brk124xb	 Iveco Eurocargo DLK 23-12 CS Magirus 2008 Eligor Camions 114033	 Lamborghini Murcielago LP670-4 SuperVeloce 2009 red metallic/black roof Lim Ed 25ps MR collection mr178se
 Ferrari 250SWB California 1960 red BBR 216a	 Fiat 126 1972 grey Starline 507158	 Fiat Panda 45 1981 white Norev 773015	 Ford Mustang GT 350-H 1966 green metal Brooklin brk124xv		

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

Peugeot 407 elixir concept car Francforte 2003 grey met Edicola	Porsche 911 Carrera ClubSport 1988 Spark s2040	Renault 4CV Custom coupe Sport yellow Prestige pm117	Renault R12 Gordini 1970 Jour «G» Le Castellet Eligor Autos 101326	Sbarro GT8 Ferrari 2008 pink A.B.C. 237	Toyota Prius 2009 black Minichamps 400166940
Peugeot 5008 2009 pearl white Norev 473852	Porsche 911 Turbo cabriolet 2010 red metallic Porsche promo Minichamps wap0200130a	Renault 4CV Remorque Solex 1954 La Biciclette qui roule toute seule Eligor 101287	Renault R8 Gordini 1964 white Minichamps 430113554	Sbarro S20 Porsche 2007 dark grey metal A.B.C. 257	Toyota Yaris II 5-doors 2006 red Cararama
Peugeot 505 break Dangel 4x4 bronze metal Prestige Turbo PM96	Porsche 911 Turbo S 2010 grey metallic Porsche Promo Minichamps wap0200010a	Renault 4CV Tolee 1950 BP Prestige pm89p	Renault Sherpa Cape To Cape 2009 Eligor Camions 113874	Scania R124/400 Echelle Pompiers New-Ray 15573f	Triumph Bonneville Speed Record 182.45 Mph September 1955 Johnny Allen bizarre bz502
Peugeot 907 dark grey met Edicola	Porsche 911(964) Carrera RS 1992 white Spark s2044	Renault 4X4 1400kg C truck Service D'incendie Du Var Fire Engine Solido 150117	Renault Wind Concept Car light blue Edicola	Seat Leon Mk.1 Cupra R 2003 black Neo 43816	Vauxhall Cavalier Sri Mk.II (Opel Ascona) silver black Vanguards va19806
Peugeot Hoggar concept car 2003 grey met Edicola	Porsche Boxster Spyder 2010 white Porsche Promo wap0201010a	Renault Estalette Sinpar Castor Pompiers Feux de Forests Drouville Eligor 101293	Rolls Royce Phantom I Jarvis Torpedo close 1928 blue Ilario 43047f	Skoda Octavia 2004 Abrex: Nehodovy Servis 43abx001fb; Prerost & Svorc Auto 43abx001fa	Vauxhall Cresta Friari break 1961 mountain rose/swan white Oxford vte001
Peugeot Moonster concept car Francfort 2001 chrome Edicola	Porsche Cayenne Diesel 2010 dark blue metal Minichamps AP0200030B	Renault Filitee yellow Edicola	Rolls Royce Phantom I Jarvis Torpedo softop 1928 blue Ilario 43047f	Skoda Octavia Combi 1997 Abrex: Klokocka 43abx002fd; Reserved 43abx002fc; Service Mobil Abrex 43abx002xe	Vauxhall Nova 1300SR (Opel Corsa) red Vanguards va11400
Peugeot RC black Edicola	Porsche Cayenne S 2010 yellow Porsche Promo Minichamps wap0200060b	Renault Fluence concept car beige met Edicola	Rolls Royce Silver Ghost Doctor Coupe Dansk closed 49RE 1920 bordeaux black Ilario il43046f	Skoda Octavia Combi Policia Abrex 43abx002zf	Vector W8 1991 yellow Spark s0796
Peugeot RCZ 2010 white Norev 473860	Porsche Cayenne S Hybrid 2010 white Porsche Promo Minichamps wap0200040b	Renault Golette Truck Garage Moderne yellow Solido 143508	Rolls Royce Silver Ghost Doctor Coupe Dansk open 49RE 1920 bordeaux black Ilario il43046c	Skoda Octavia Taxi 2004 AAA Abrex: blue dynamic uni 43abx001xdj; sahara beige metal 43abx001xdy; silver 43abx001xda	Venturi Fetish roadster blue met Edicola
Phanomen Granit 24 Poste Reichspost Premium ClassXXs 11550002	Porsche Cayenne Turbo 2010 black metal Minichamps AP0200050B	Renault Laguna Concept Car blue Edicola	Rover P5B cream/green Neo 43345	Talbot Sunbeam Lotus II 1982 blue metal IXO clc208	Volkswagen ECO Racer Spider orange Edicola
Plymouth Deluxe coupe 1935 black Brooklyn brk90a	Porsche Panamera 2009 red metallic Porsche Promo Minichamps wap02000119	Renault M210 Sides Feux de Forests Sapeurs Pompiers de Paris KIT resine MVI K192	Saab 900 Turbo 16S Aero 1992 black Neo 43657	Talbot Sunbeam Metropolitan Police Vanguards va11301	Volkswagen T2a Combi Camping orange Premium ClassXXs 11329
Porsche 356A coupe 1959 blue Minichamps 400064221	Praga V35S cargo Czech Army truck military green Abrex 002h1	Renault Master Zodiac Pompiers Intervention Subaquatique Eligor 114043	Saab 9000i 1988 Blue Neo 43661	Toyota Avenis 2009 white Minichamps 400166900	Volkswagen T2a Combi pick-up Zundapp Service Premium ClassXXs 11352
Porsche 911 Carrera 3.2 cabriolet Looksmart red ls202; yellow ls202a	Praga V35S container Czech Army truck military green Abrex 004h1	Renault Megane Trophy yellow Edicola	Saab 96GL 1979 green metal Neo 43681	Toyota Avenis break 2009 black Minichamps 400166910	Volvo C30 2006 Blue Metal Cararama
Porsche 911 Carrera 3.2 targa Looksmart: dark red metal ls204a; dark silver	Railton Cobham Saloon 1936 green Lansdowne Models LDM79	Renault Nepta Concept Car 2006 Salon de Paris Norev 517979	Volvo V70 break Ocean Race 2008 blue metal Motorart 92033	Volvo V70 break Ocean Race 2008 blue metal Motorart 92033	Volvo V70 break Ocean Race 2008 blue metal Motorart 92033

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



Гарфорд-Путиловский (Сергеев)



45-мм САУ ЗИС-30 (Сергеев)



БА3-6402 (YVS-Models)



Газогенераторный ГАЗ-АА (Сергеев)



PM3-8 на шасси ЗИС-5 (Сергеев)



БА3-64022 (YVS-Models)



Урал-32551 (Спутник М43)



Бронеавтомобиль Ижорского завода на шасси ГАЗ-АА (Сергеев)



К3КТ-7428 (Scale Model Maz)



Урал-32552 (Спутник М43)



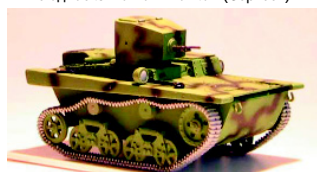
Газогенераторный на шасси ГАЗ-АА с однокатной ошиновкой (Сергеев)



MA3-503A (Scale Model Maz)



Урал-375 (Спутник М43)



Т-37А плавающий (Сергеев)



MA3-504 (Scale Model Maz)



Урал-4320 СОБР (Спутник М43)



Ursus A 1929, Польша (Сергеев)



Бронеавтомобили Ижорского завода на шасси ЗИС-5 (Сергеев)



MA3-509 (Scale Model Maz)



Урал-55571 (Спутник М43)



Ursus А с танкеткой ТКЗ (Сергеев)



Компрессорная станция ЛГПО на шасси ЗИС-5 (Сергеев)



MA3-509 (Scale Model Maz)



YA3-39094 (Тантал new)



PM3 на шасси ЗИС-11 (Сергеев)



ЗИС-5 пожарный углекислотного тушения (Сергеев)



MA3-511 (Scale Model Maz)



YA3-39099 (Тантал new)



ЗИС-41 газогенераторный (Сергеев)



ЗИС-5 для перевозки бочек (Сергеев)

Фото www.rimolpexx.ru, www.scaleworld.ru, www.1001autodel.ru, www.kitmeri.com, www.model-sar.ru, www.model-sar.ru, www.sevenmodels.net.ru, m143.ru, редакции, Сергей Лосвиненко (Киев), Виктор Алексеев, Александр Говоруха и фирм-изготовителей

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



YA3-39099 Инкассация (Тантал new)



YA3-39099 камуфлированный Гвардия (Тантал new)



YA3-3962 санитарный (Тантал new)



YA3-3962 санитарный (Тантал new)



YA3-39099 МЧС (Тантал new)



YA3-39099 камуфлированный звезда (Тантал new)



YA3-3962 Почта России (Тантал new)



YA3-3962 ООН (Тантал new)



YA3-39099

YA3-39099 (Тантал new)



YA3-39099 Налоговая полиция (Тантал new)



YA3-3962 МЧС (Тантал new)



YA3-3962 ООН (Тантал new)



YA3-39099 ППС (Тантал new)



YA3-3962 Инкассация (Тантал new)



YA3-3962 МЧС (Тантал new)



YA3-3962 санитарный (Тантал new)



YA3-39099 Связь (Тантал new)



YA3-3962 ООН (Тантал new)



YA3-3962 МЧС (Тантал new)



YA3-3962 Дети (Тантал new)



YA3-39099 ООН (Тантал new)



YA3-3962 Пожарная часть (Тантал new)



YA3-3962 Дежурная часть (Тантал new)



YA3-3962 со звездой (Тантал new)



YA3-39099 ВАИ (Тантал new)



YA3-3962 Аэрофлот (Тантал new)



YA3-3962 ППС (Тантал new)



YA3-39625 (Тантал new)



YA3-39099 ГОСОХОТИНСПЕКЦИЯ (Тантал new)



YA3-3962 Инкассация (Тантал new)



YA3-3962 ГИБДД (Тантал new)



BA3-2109 такси 322-223 (Тантал new)

«ШЕСТЬДЕСЯТ ШЕСТОЙ»

Страницы биографии ГАЗ-66

Андрей КОЛЕВАТОВ,
г. Орлов, Кировской обл.

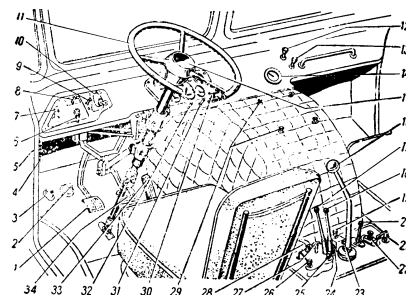
Фото и рисунки из архива автора



Как и предполагалось, основная масса грузовиков поступила в Армию, а автомобили из первых партий оказались в военных училищах, в Пограничных войсках КГБ СССР, в береговых подразделениях ВМФ, в строевых частях сухопутных войск и в бригадах воздушно-десантных войск. Причём десантники сразу запросили специальную модификацию, пригодную для парашютного десантирования. Разработка эскизно-технического проекта проводилась в соответствии с договором № 166 от 16 июля 1963 г., заключённым между Горьковским автозаводом и в/ч 52694. Тактико-технические требования к проектируемому автомобилю были определены техническим заданием ЦАВТУ от 6 мая 1963 г. Основные требования заказчика предусматривали наличие кабины со съёмной или складывающейся верхней частью для обеспечения максимального габарита по высоте подготовленного к десантированию автомобиля не более 1860 мм; время готовности к десантированию и к работе после десантирования ограниченное до 5 мин; наличие выключаемой подвески и эластичного гнезда аккумуляторной батареи, обеспечивающего надёжную работу АКБ при парашютном десантировании; в полу грузовой платформы необходимо было предусмотреть швартовочные кольца и узлы крепления парашютных систем в уложенном состоянии и снимаемого с автомобиля оборудования. Кроме того, предъявлялись специальные требования по герметичности агрегатов автомобиля, исключающие подтекание горючего, смазки, эксплуатационных жидкостей и электролита из АКБ при понижении давления до 0,8 кг/кв.см. Поскольку ранее уже проводились подобные опыты с автомобилем ГАЗ-62, конструкторы Горьковского автозавода разработали десантный вариант ГАЗ-66Б, предназначенный для парашютного десантирования. Два опытных образца такого грузовика были изготовлены летом 1965 г. От серийных машин они отличались доработанной кабиной из условий заданного ограничения по высоте 1860 мм со складывающимся матерчатым верхом, откидывающейся рамкой ветрового окна и съёмными металлическими бо-

ковинами дверей. Необходимо отметить, что корпус стандартной кабины для повышения жёсткости был основательно усилен. В передней части изменилась конструкция поперечной балки и её связь со стойками передка с одновременной заменой панели облицовки радиатора. В задней части изменилась конструкция поясной траверзы и её связь с замочными стойками с более развитой заделкой стоек на основании кабины, дверные проёмы открытой конструкции сделали более жёсткими. Верхние съёмные боковинки дверей имели глухое неподвижное стекло и открывающуюся поворотную форточку. Пришлось разработать новый откидной кронштейн крепления фары-искателя, а зеркало заднего вида установить на трубчатой телескопической стойке типа ГАЗ-51, как было выполнено на опытных ГАЗ-66. Кстати, чтобы уложиться в габарит 1860 мм при подготовке автомобиля к десантированию требовалось снять с вала рулевое колесо и закрепить его на задней стенке кабины. Грузовую платформу машины оснастили швартовочными элементами, кольцами и скобами, уменьшили и высоту решётчатых деревянных бортов с 890 до 717 мм; кроме того предусмотрели крепления для тента, мешка с самим тентом и запасного колеса, которое при десантировании снималось со своего держателя и закреплялось на полу кузова в горизонтальном положении. Вопросы, связанные с размещением на автомобиле парашютных систем и отключением подвески путём установки деревянных брусков между балками ведущих мостов и лонжеронами рамы, решались совместно с организацией п/я 641, занимавшейся разработкой средств десантирования.

Первый опытный образец ГАЗ-66, согласно утверждённой программе, прошёл войсковые и пробеговые испытания в объёме 25 тыс. км в период с августа по декабрь 1965 г. Второй образец ГАЗ-66Б подвергся трёхкратному парашютному десантированию (20, 23 октября и 12 ноября 1965 г.) на базе в/ч 52526, после чего с ноября по декабрь совершил пробег протяжённостью 5167 км (с учётом заводской обкатки в объёме 1300 км



Расположение органов управления автомобилем

1—педаль сцепления; 2—насос обдува ветрового стекла; 3—ножной переключатель света; 4—шестисельная розетка; 5—кнопочный предохранитель; 6—переключатель указателей поворота; 7—центральный переключатель света; 8—переключатель датчика указателя уровня бензина; 9—выключатель поворотной фары; 10—выключатель зажигания и стартера; 11—рулевое колесо; 12—ручка привода заслонки обдува ветрового стекла; 13—ручка привода заслонки воздухопритока; 14—авансометр контроля давления в шинах; 15—кнопка сигнала; 16—рычаг коробки передач; 17—рычаг выключения переднего моста; 18—рычаг переключения переднего редуктора коробки; 19—переключатель магнитного клапана и электродвигателя вентилятора подогревателя; 20—рычаг коробки отбора мощности; 21—кран переключения бензобаков; 22—выключатель часов; 23—кнопка предохранителя подогревателя; 24—выключатель свечи подогревателя; 25—ручка ручного управления дроссельными заслонками; 26—ручка воздушной заслонки; 27—рукоятка крана управления системой регулирования давления в шинах; 28—рукоятка стояночного тормоза; 29—болты крепления кронштейнов прибора ПНВ; 30—рукоятка управления жалюзи радиатора; 31—выключатель вентиляторов отопителя; 32—выключатель плафона кабины; 33—педаль дроссельных заслонок; 34—педаль тормоза

общий пробег составил 6467 км). Испытания автомобилей по асфальтированному и бетонному шоссе проходили по маршруту Бронницы—Тамбов и по окружной бетонной дороге в районе гг. Бронницы—Воскресенск, по грунтовым дорогам, бездорожью и местности на участках испытательной трассы НИИ-21. В результате тщательной проверки машин в разнообразных эксплуатационных условиях и на различных видах дорог надёжность и работоспособность были признаны удовлетворительными, а выявленные дефекты и неисправности во многом были характерны и аналогичны для серийных автомобилей ГАЗ-66 (система охлаждения и выпуска отработанных газов, КПП, редукторная коробка, тормозная система и др.). Интересно, что специфических дефектов, возможной причиной которых могло стать трёхкратное парашютное десантирование, за всё время испытаний отмечено не было. В итоге автомобиль ГАЗ-66Б был принят на вооружение воздушно-десантных войск приказом Министра Обороны СССР от 2 марта 1966 г. за № 38. Правда, ограничения производственные возможности Горьковского автозавода, вызванные необходимостью осва-



Понтонный автомобиль ДПП-40 на шасси ГАЗ-66-05. Звено в раскрытом виде. Год выпуска — 1966.

Продолжение, начало в предыдущем номере

ивать серийный выпуск десантной модификации вездехода со специальной кабиной, не позволили организовать производство столь нужных ВДВ автомобилей, да и руководство ГАЗа не проявило должной заинтересованности в этом вопросе. Вскоре выпуск ГАЗ-66Б (в несколько доработанном варианте) был освоен на 38 Опытном заводе МО в г. Бронницы, когда из Горького прибывали серийные автомобили, после чего их переоборудовали под требования ВДВ. Весьма любопытно, что используя грузовик ГАЗ-66Б как транспортную базу, за очень короткий период времени на это шасси различными организациями было разработано и освоено в серийном производстве большое количество всевозможных специализированных автомобилей для нужд ВДВ. Помимо базового автомобиля ГАЗ-66Б, который использовался как транспортный грузовик и тягач артиллерийских систем, стоящих на вооружении ВДВ, на его шасси выпускалась реактивная система залпового огня БМ-21В — своеобразный 12-ствольный десантный вариант знаменитой установки «Град», командно-штабная машины и передвижная радиостанция, ремонтная мастерская МРС—ДАТ, авто-топливозаправщик ТЗ-2-66Д.

Наиболее интересным изданием стал понтонный парк ДПП-40, созданный по заданию Инженерного комитета на Навашинском судостроительном заводе (главный конструктор Ю.А.Латкин). Основной сборочной единицей наплавного моста или паромы являлось складное звено, в конструкции которого использовались лёгкие и высокопрочные алюминиево-магниево-сплавные сплавы, а для повышения плавучести были разработаны специальные пневмокаркасные надувные поплавки, выполненные в виде веера. Комплект парка ДПП-40 состоял из 33 понтонных автомобилей и одного транспортного со вспомогательным имуществом, мог десантироваться вместе с автомобилями парашютным способом, что обеспечивало высокую готовность парка к действию после приземления. По своим тактико-техническим характеристикам ДПП-40 значительно превосходил все отечественные и зарубежные понтонные парки, к примеру, в сравнении с подобным американским парком М4Е6 время наводки наплавного моста нашего парка было уменьшено более чем в 10 раз. Десантный понтонный парк ДПП-40 на автомобилях ГАЗ-66Б резко повышал оперативную подвижность подразделений ВДВ, действующих в тылу противника. После тщательных всесторонних испытаний понтонный парк был принят на вооружение Воздушно-десантных войск, а его серийное производство организовали всё на том же Навашинском судостроительном заводе. Остаётся лишь добавить, что в дальнейшем, в связи с совершенствованием средств десантирования и с целью унификации с серийной продукцией от кабин с мягким верхом отказались и десантные машины стали отличаться только комплектацией.

Нельзя не отметить и другую не менее интересную разработку горьковчан, выполненную на базе автомобиля ГАЗ-66 с использованием его основных узлов и агрегатов. Начавшись в инициативном порядке в период 1964—1968 гг. на заводе проводились опытно-конструкторские работы над машиной повышенной проходимости ГАЗ-34 с колёсной формулой 6х6. Для проведения испытаний и отработки конструкции за это время было построено не менее трёх опытных образцов, представлявших собой трёхосный вариант ГАЗ-66 грузоподъёмностью 3000 кг. В качестве силовой установки использовался V-образный восьмицилиндровый двигатель ЗМЗ-41 рабочим объёмом 5,53 л и максимальной мощностью 140 л.с. от брони-



рованной разведывательно-дозорной машины БРДМ-2. От серийного мотора ЗМЗ-66 он отличался увеличенным с 92 до 100 мм диаметром цилиндра и ходом поршня, составлявшим 88 мм вместо 80 мм у ЗМЗ-66. Возросший с 29 до 36 кгс•м крутящий момент двигателя обеспечивал увеличенной в размерах машине удовлетворительные тягово-динамические характеристики. Несмотря на наличие ряда новых узлов, связанных с применением трёхосной схемы transmis-

сии и ходовой части, удалось добиться высокого уровня унификации с базовым автомобилем ГАЗ-66, который достигал почти 75%. В перспективе данное обстоятельство позволяло с минимальными затратами освоить серийный выпуск ГАЗ-34 на имеющихся производственных площадях с использованием действующего оборудования. Машина получилась отличной, впрочем, учитывая огромный опыт конструкторов КЭО ГАЗ в создании вездеходной техники, другого результата и быть



Автомобиль ГАЗ-66-11 закреплённый на парашютной платформе подготовлен к авиадесантированию. Год выпуска 1990.



Автомобиль ГАЗ-34. Опытный образец. 1966 г.

не могло. На сравнительных испытаниях на полигоне НИИ-21 в Бронницах она показала гораздо лучшие результаты проходимости, чем аналогичные по грузоподъёмности автомобили Московского автозавода ЗИЛ-157К и ЗИЛ-131. Это обстоятельство во многом и предопределило дальнейшую судьбу ГАЗ-34. Руководство Центрального автомобильного управления Министерства обороны сочло нецелесообразным выпускать одновременно несколько разных по конструкции машин одного класса грузоподъёмности, непроизвольно вынужденных конкурировать между собой именно в то время, когда на вооружение был принят новый автомобиль ЗИЛ-131 и в Москве разрабатывалось его серийное производство при сохранении выпуска прежней модели ЗИЛ-157К. В связи с этим дальнейшие работы над трёхосным вариантом ГАЗ-66 официально были прекращены.

Весьма любопытно, что, начиная с апреля 1968 г., когда в Горьком завершился выпуск предшественника ГАЗ-63 «шестьдесят шестой» остался практически единственным грузовиком повышенной проходимости в широком диапазоне грузоподъёмности начиная от 0,8 т (УАЗ-452Д) и заканчивая 3 т (ЗИЛ-157К), поэтому хотя и в ограниченных количествах, но всё же стал поступать и в народное хозяйства страны. Для повышения эффективности использования, большая часть выделяемых фондов на автомобили для гражданских нужд отгружалась в качестве шасси на специализированные заводы, где, прежде чем отправиться к потребителю, на них монтировали специальные кузова и различное оборудование. Множество предприятий самых разных отраслей задействованы на изготовлении спецтехники на базе ГАЗ-66: пожарные машины и молоковозы, цистерны для перевозки воды и топливомаслозаправщики, передвижные отделения связи и ремонтные мастерские, медицинские автомобили и буровые крановые машины, да разве перечислишь всю гамму надстроек, которые составляли более сотни наименований. Не на шаг не отставали от производителей народнохозяйственной техники и оборонные предприятия. Так, разработанный Всесоюзным проектно-конструкторским и технологическим институтом мебели кузов-фургон К-66 на долгие годы стал основой для размещения оборудования радиостанций, командно-штабных машин, топопривязчиков, армейских мастерских и даже передвижной кухни-столовой ПСК-125. Широкое распространение в войсках получил также кузов-фургон К-66Н, имеющий несколько меньшие габаритные размеры. Шасси ГАЗ-66 в больших количествах применялись для создания на его базе подвижных агрегатов аэродромного обслуживания и различных специальных заправщиков авиационной техники. Отлично зарекомендовал себя «шестьдесят шестой» в артиллерии, где использовался в качестве тягача лёгких артиллерийских систем, а также в составе миномётных комплексов 2К21 «Василёк» и 2С12 «Сани». Находился ГАЗ-66 и на службе у военных медиков — автоперевозочная АП-2, санитарный автомобиль АС-66, дезинфекционно-душевая установка ДДУ-66 — далеко не полный перечень спецтехники медицинского назначения. Неудивительно, что в связи с такой широкой популярностью новым горьковским вездеходом серьёзно заинтересовались иностранные потребители автомобильной техники. А у автозавода появились дополнительные экспортные заказы.

Здесь необходимо сделать небольшие отступления и напомнить, что в декабре 1964 г. в Военном представительстве № 149 произошло разделение функциональных обязанностей, в результате чего были созданы две группы — первая обес-



Опытный образец автомобиля ГАЗ-34 с колёсной формулой 6х6. Испытательный полигон НИИ-21. Бронницы. 1968 г. Шины модели К-12А



Автомобиль ГАЗ-66-02. Июль 1968 г.



Экспортный автомобиль ГАЗ-66-02. 1972 г.

печивала выполнение заказов автомобильного управления, вторая — бронетанкового управления МО СССР. В виду прекращения производства амфибии ГАЗ-46 (МАВ) в 1961 г. была упразднена военная приёмка начальника инженерных войск. Тем не менее, в 1965 г. согласно Постановлению ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 17.09.65 № 805-331 в обязанности Военного представительства на ГАЗе был вменён контроль качества изготовления и технической приёмки автомобилей, поставляемых заводом на экспорт. В результате штат ВП № 149 увеличился с 33 до 160 чел.

и для осуществления контроля всех структурных подразделений ГАЗа было создано 14 рабочих групп. Первые партии экспортных ГАЗ-66 отправились за рубеж в 1967 г. Чтобы расширить рынок сбыта автомобилей и проверить работоспособность вездехода в условиях жаркого климата всесоюзное объединение «Автоэкспорт» в 1969 г. организовало большой рекламный пробег автомобилей Горьковского автозавода по территории Афганистана, Пакистана и Ирана. В состав колонны вошли два ГАЗ-66, два ГАЗ-53А и командирская «Волга». Не раз водителям-испытателям Бо-

рису Копылову и Аркадию Толстолуцкому приходилось демонстрировать чудеса проходимости, всё на что был способен «шестьдесят шестой». Как и следовало ожидать, с харужными покупателями был заключён ряд выгодных солидных контрактов на поставку горьковских машин. Кстати, очень скоро помимо Афганистана и Ирана, ГАЗ-66 экспортировался уже в 50 стран мира, среди которых были Вьетнам, Монголия, Болгария, Куба, Северная Корея, ГДР, Ангола, Сирия, Эфиопия, Бельгия, Финляндия, Турция, Польша, Югославия и многие другие. Правда, при поставках грузовиков в тропические государства специалисты завода столкнулись с тем, что резинотехнические изделия, деревянные детали кузова, тенты, приборы электрооборудования и окраска не выдерживают местных условий и подвергаются разрушению. Пришлось в сжатые сроки, оперативно в зарубежных командировках изучать воздействие тропического климата, дождей, повышенной влажности и других факторов на работоспособность машин и на местах устранять выявленные дефекты. Очень быстро на заводе разработали и освоили выпуск специальных модификаций ГАЗ-66 для работы в условиях тропического климата: ГАЗ-66-51, ГАЗ-66-52, ГАЗ-66-54, ГАЗ-66-55. Машины оснащались изделиями из материалов, устойчивых к воздействию природных условий стран экспорта, использовались специальные краски, влагоустойчивые приборы и электропроводка, пропитанные спецсоставами тент и деревянные изделия, для устранения паровых пробок в системе питания устанавливался электрический бензонасос, система охлаждения дополнялась расширительным бачком и т.д. Благодаря проведенным мероприятиям рекламации на экспортные автомобили резко сократились.

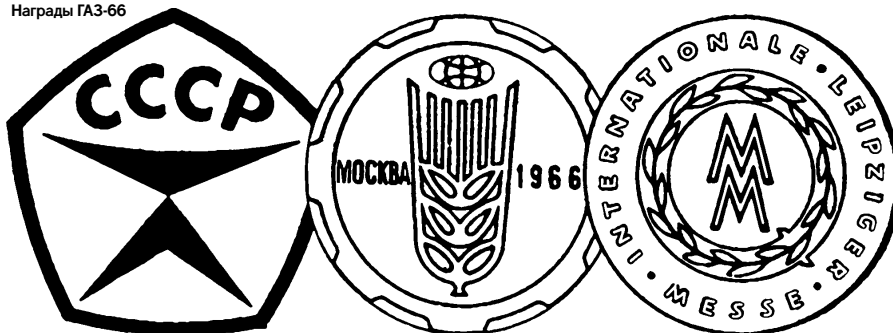
Так автомобиль ГАЗ-66 постепенно, шаг за шагом завоевывал признание и популярность у потребителей не только в СССР, но и далеко за его пределами. Наступила пора получать его создателям «дивиденды» за удачную конструкцию вездехода. На международной выставке «Современные сельскохозяйственные машины и оборудование» в Москве в 1966 г. грузовик ГАЗ-66 был удостоен золотой медали. Вторая золотая медаль автомобилю присуждена на Международной весенней ярмарке 1967 г. в г. Лейпциге (ГДР), а 28 ноября 1969 г. базовому ГАЗ-66-01 и его модификациям решением Государственной аттестационной комиссии был присвоен Государственный знак качества.

На последнем событии стоит остановиться более подробно. С лёгкой руки мэтра нашей автомобильной истории Л.М.Шугурова (трёхтомник «Автомобили России и СССР», Часть 2, — М.: ИЛБИ, 1994, С. 113) по всем изданиям пошло гулять заблуждение, ставшее сегодня классикой жанра, что ГАЗ-66 первое изделие отечественного автопрома, удостоенное столь высокой награды. Смее вас заверить, что это не правда, и при всём уважении к замечательной машине и её создателям, автомобиль ГАЗ-66 не являлся первым обладателем Государственного знака качества. На самом деле пальма первенства здесь принадлежит самосвалу БелАЗ-540А, другому уникальному и выдающемуся изделию советской автомобильной промышленности. Автомобиль БелАЗ-540А с новым ярославским 12-цилиндровым дизелем ЯМЗ-240 совершил настоящую революцию среди большегрузного карьерного транспорта и с полным правом первым среди отечественных автомобилей в июне 1967 г. (на целых два месяца раньше ГАЗ-66) был удостоен Государственного знака качества, о чём сегодня не принято вспо-



Испытания в климатической камере. ГАЗ-66-05 образца 1973 г.

Награды ГАЗ-66



Карьерный самосвал БелАЗ-540А со Знаком Качества



БелАЗ-540А — первый отечественный автомобиль удостоенный Государственного Знака Качества в 1967 г.

минать. Присуждение этого почётного титула предъявляло очень высокие требования по качеству продукции, её надёжности, долговечности, совершенству на уровне аналогичных зарубежных образцов. Знак качества, действительно, нужно было заслужить. А для этого требовалось осуществить целый комплекс мер конструктивного, производственного, технологического, экономического характера, не менее жёстких, чем требования современных международных стандартов ISO. Заслуженное второе место в получении заветного «пятиугольника» лучших образцов советской промышленности несколько не умаляет заслуг создателей легендарного вездехода ГАЗ-66. Была проделана огромная работа, прежде чем автомобиль получил Государственный знак качества. С начала массового производства в его конструкцию внесли более 300 изменений. Около 100 из них были направлены на устранение дефектов в производстве и отказов в эксплуатации, 70 — на повышение эффективности производства, 65 — на повышение технико-экономических показателей и остальные изменения поэтапно внедрения новых элементов конструкции перспективной разработки. Так, в конце 1965 г. шины модели И-111 с рисунком протектора «косая расчленённая ёлка» заменили шинами К-12А Кировского шинного завода с рисунком протектора, который до сих пор встречается на бронетранспортёрах БТР-60ПБ, БТР-70, БТР-80, хотя сами шины по размерам и нагрузочным характеристикам не взаимозаменяемы с ГАЗ-66. Была усилена подвеска и повышена жёсткость картеров ведущих мостов, улучшено электрооборудование, доработаны сцепление и раздаточная коробка, модернизированы система охлаждения и элементы выпускной системы. В 1967 г. внедрили новую кабину с усиленным силовым каркасом и изменённой панелью облицовки радиатора, используя удачные технические решения при работе над кабиной десантного ГАЗ-66Б. Немало изменений касалось двигателя автомобиля: в 1964 г. изменили размеры отверстия в головке цилиндров для слива масла в картер двигателя, что снизило эксплуатационный расход масла и дымление мотора; исключили «подсос воздуха» в месте крепления впускного коллектора, увеличили толщину пружин клапанов с целью устранения их поломки. В 1966 г. планочное крепление выпускных коллекторов заменили беспланочным с крепёжными болтами, что исключило случаи их деформации; уменьшили выступание направляющих втулок кла-

Автомобиль ГАЗ-66-02 со Знаком Качества. Май 1973 г.



панов в выпускной канал для устранения подгорания. В 1968 г. внедрили новые прокладки головки цилиндров, изменили стопорение гаек шатунных болтов, установили жаропрочные стальные гайки крепления выпускного коллектора, применили новый бензонасос повышенной производительности. Больше всего изменений было внедрено в 1969 г. накануне аттестации на Государственный знак качества: повысили долговечность водяного насоса, усилили задний фланец блока цилиндров, увеличили твёрдость кулачков распределительного вала, внедрили усиленный держатель заднего сальника коленвала. А самое главное доработали коробку передач, повысив жёсткость валов и изменив передаточные отношения первой передачи (с 6,48 на 6,55) и передачи заднего хода (с 7,9 на 7,77). На автомобилях ГАЗ-66-01 и ГАЗ-66-02 внедрили контактно-транзисторную систему зажигания с коммутатором ТК-102. Дело в том, что на автомобилях с восьмилитровыми высокооборотными двигателями угол замкнутого состояния контактов прерывателя-распределителя очень мал, в результате чего при обычной системе зажигания контакты быстро обгорают снижая надёжность мотора. Применение контактно-транзисторной системы зажигания резко снижало искрение контактов и на порядок увеличивало безотказность работы. Как видим, присвоению Знака качества предшествовала целая масса мероприятий, направленная на улучшение эксплуатационных параметров ГАЗ-66.

Ещё одно распространённое заблуждение, свя-

занное с присвоением знака качества, состоит в том, что якобы под эту программу руководителям предприятий разрешалось поднимать цену на аттестованные изделия аж на 20%. К сожалению, такие утверждения не соответствуют действительности. Безусловно, большой объём работ при подготовке изделий к Государственной аттестации на присвоение знака качества заставлял изготовителей идти на определённые затраты, связанные с модернизацией производственных мощностей, совершенствованием технологии, внедрением новых конструктивных разработок, что в конечном итоге повышало потребительские качества товара. Поэтому, чтобы материально заинтересовать производителей в выпуске высококачественных изделий соответствующего уровня Государственный комитет СССР по ценам (Госкомцен) утвердил поощрительные надбавки к оптовым ценам. Как правило, размер таких надбавок составлял 1—3% от оптовой цены изделия, но никак не фантастические 20%. Так, базовая цена автомобиля ГАЗ-66 в 1976 г. составляла 3500 руб., а поощрительная надбавка за знак качества была утверждена в размере 50 руб., что в процентном выражении составляло всего 1,4% (для справки приведём цены того времени на другие грузовики: ГАЗ-53А в 1976 г. стоил 2457 руб., ЗИЛ-130 — 3021 руб., ЗИЛ-131 — 5800 руб., ЗИЛ-157К — 3465 руб.). Таким образом, присвоение Государственного знака качества продукции не приносило её производителям какую-то сверхприбыль, но в некоторой степени стимулировало выпуск качественных товаров. Кроме того, аттестация действовала всего три года, после чего приходилось вновь проходить эту процедуру. Автомобиль ГАЗ-66 вторично был аттестован на Государственный знак качества в декабре 1972 г., в третий раз — в декабре 1975 г., в четвёртый — в конце 1978 г. и т.д. Пластмассовая эмблема знака качества в виде светло-серого пятиугольника с 3 января 1970 г. крепилась на передней панели кабины над правым подфарником. К сожалению, в начале 1982 г. эту красивую эмблему упразднили, а изображение знака качества появилось на фирменной табличке рядом с выбитыми номерами двигателя и шасси. Многократная аттестация машины заставляла автозаводцев уделять постоянное внимание техническому уровню сходящей с конвейера продукции, что было не так просто. В качестве характерного примера следует заметить, что даже такие широко распространённые и хорошо известные модели горьковских автомобилей, как ГАЗ-24-01 «Волга», ГАЗ-52 и его модификации, ГАЗ-13 «Чайка» Государственного знака качества не имели, а аттестовывались только по первой категории качества.



Автолавка 3719 на шасси автомобиля ГАЗ-66-01 образца 1975 г.

Испытываемый автомобиль для РККА не годен...

Александр КИРИНДАС,
Фото предоставлены автором. Москва

В первой половине XX в. вопросу использования доступного местного топлива (дрова, уголь, торф) придавалось большое значение. Подразумевалось, что при этом сократится стоимость эксплуатации двигателей и будет разгружен транспорт от излишних перевозок жидкого топлива из районов добычи в потребляющие районы. В СССР вопрос использования местного топлива был особенно актуален для лесной отрасли, хозяйственных заведений пенитенциарной системы, военного ведомства и ряда иных структур.

Твёрдое топливо не могло быть непосредственно использовано в двигателях внутреннего сгорания — процесс выработки горячего газа из твёрдого топлива получил название «газификации», а устройство для газификации было названо «газогенератором». В результате газификации из твёрдого топлива образуются помимо собственно горячего газа также и отходы, в частности золы и шлаки. Горючий газ может содержать различные примеси. Выход горячего газа, зол, шлаков и содержание примесей существенно зависят от типа применяемого топлива и устройства газогенератора, что не позволило разработать универсальный многотопливный газогенератор для массового использования. На автомобилях и тракторах нашли применение газогенераторы трёх основных типов, наиболее оптимальные для конкретного вида топлива и конструктивно заметно отличающиеся друг от друга. Традиционно выделяют прямой, обратный и горизонтальный процессы газификации. В первом случае направление движения продуктов газификации совпадало с направлением перемещения окислявшегося топлива сверху вниз, во втором было противоположно и шло снизу вверх, в третьем шло поперечно. Например, для содержащих смолы топлив (древесные чурки, торф, бурый уголь) применяли газогенераторы с прямоточным движением газа и топлива. Для газификации топлив, не выделяющих смол и с малым количеством золы (до 3–4%), нашли применение газогенераторы с поперечноточным движением газа в топливе (горизонтальный процесс).

По соображениям экономического характера в качестве базовых для создания газогенераторных машин использовались коммерческие автомобили, соответствующим образом дооборудованные. Автомобильные бензиновые двигатели при переводе их на генераторный газ существенно теряли в мощности. Если учесть, что газогенераторы обладали значительными собственной массой и габаритами, то становится понятным, почему эксплуатационные параметры газогенераторных автомобилей по сравнению с базовыми конструкциями сильно снижались. Тем не менее, возможность использования доступного твёрдого топлива была весьма привлекательной. Поэтому газогенераторные автомобили составляли существенную часть парка. Так по данным ГАИ НКВД СССР на 1 мая 1942 г.

Вид спереди



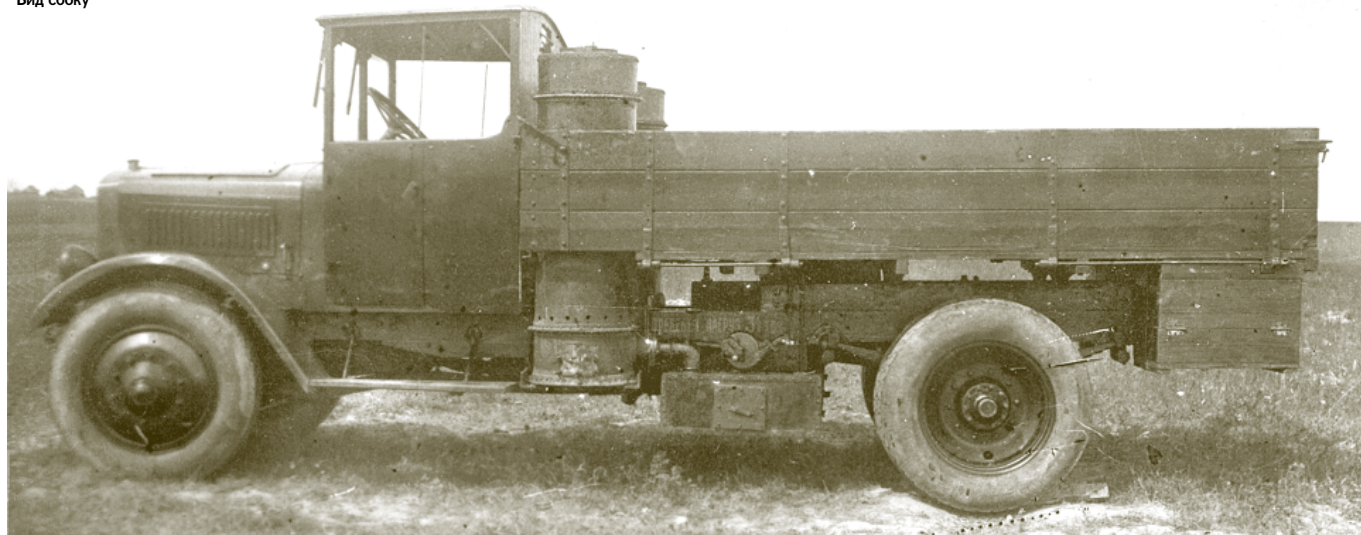
Вид сзади



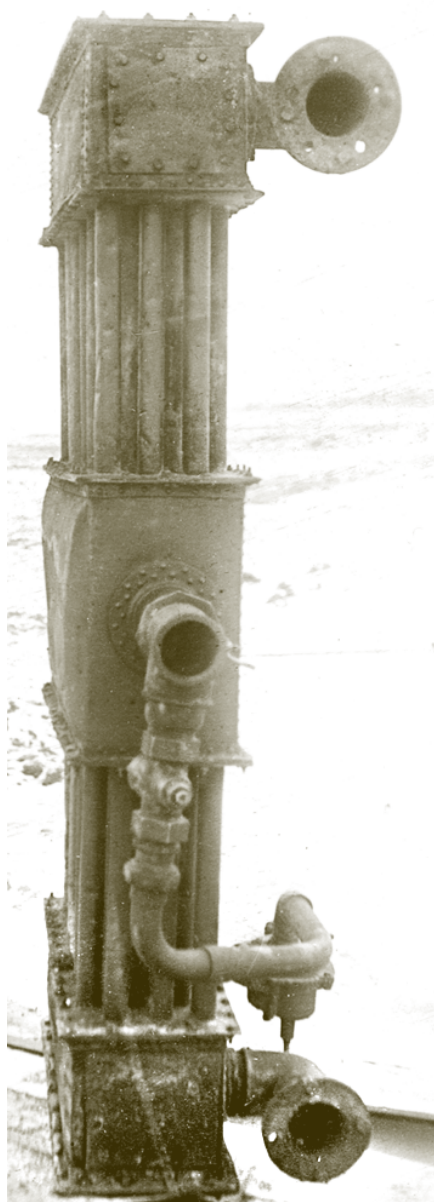
в народном хозяйстве имелось 29 970 газогенераторных автомобилей ГАЗ и ЗИС и 153 025 грузовых ГАЗ и ЗИС работавших на бензине. В некоторых отраслях, например в лесной, газогенераторные машины составляли абсолютное большинство. В то же время в крупных городах преобладали обычные автомобили.

Если количество газогенераторных ГАЗов и ЗИСов измерялось десятками

Вид сбоку



Радиатор (охладитель)



тысяч, то газогенераторные версии грузовых автомобилей завода в Ярославле никогда не были массовыми и существовали в единичных экземплярах.

Одним из таких автомобилей был газогенераторный вариант грузовика Я-5 поступивший на государственные испытания в конце зимы 1932–1933 гг. В официальной переписке он назывался «автомобиль Я-5 с газогенераторной установкой».

На автомобиле были смонтированы два работающих на древесном угле генератора с сухим обратным процессом генерации. Высота генераторов составляла 1620 мм, диаметр 500 мм. Ёмкость шахты 100 кг и двух загрузочных ящиков 88 кг. Установка имела трубчатый радиатор с металлическим (стружка) газоочистителем размером 1900x800x390 мм. Вес одного генератора составлял 148 кг, вес радиатора 205 кг, одного комплекта арматуры 34 кг. Вся установка весила 706 кг.

Отношение испытателей к машине было неоднозначным. Было отмечено, что газогенератор и приводы к нему сделаны «крайне кустарно». Но вместе с тем сама газогенераторная установка в эксплуатации замечаний практически не вызвала: «Конструкция испытываемого автомобиля с точки зрения генерации достаточного количества газа удовлетворительна. Радиус действия (туда и обратно) на древесном угле, при смеси 40–50% берёзы и 60–65% осины и ели, при влажности $W=10\%$, по запасу угля 65 клм». Такие проблемы как длительный розжиг топлива и трудоёмкость обслуживания были общими недостатками газогенераторных автомобилей вообще.

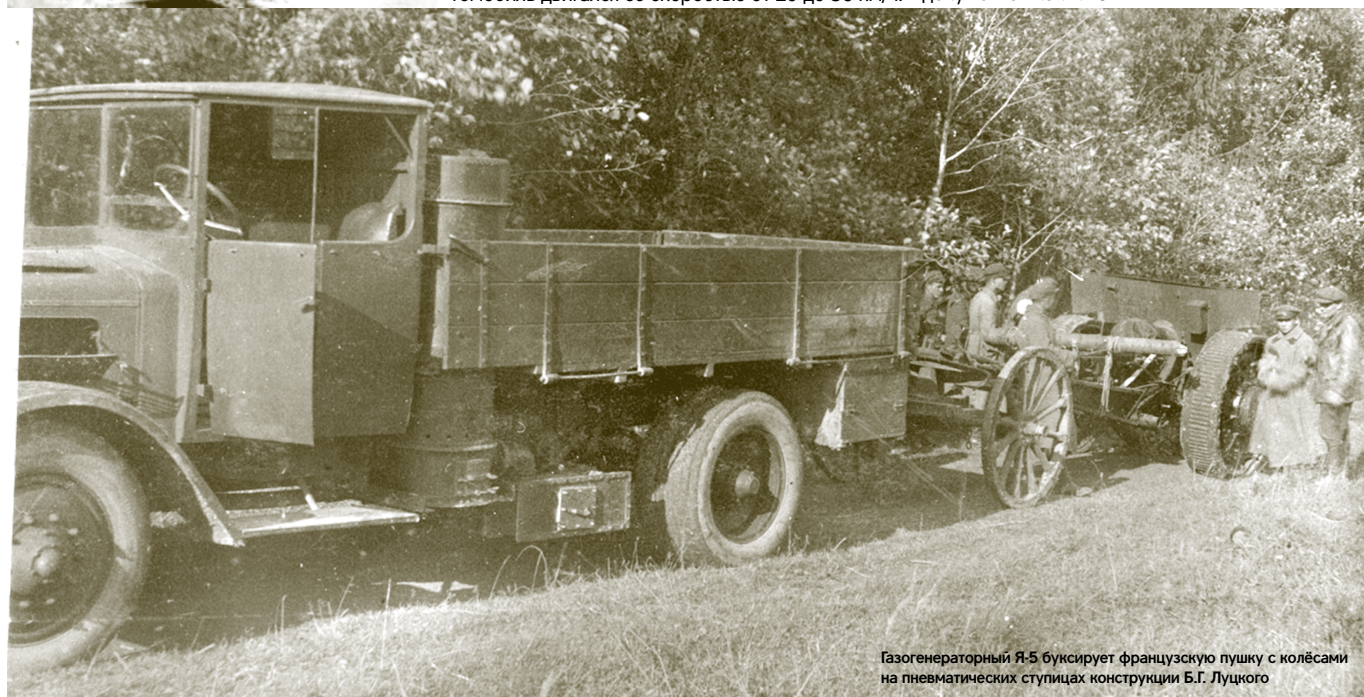
По общей компоновке было высказано существенное замечание: «Недостаточно изолирована кабинка от газогенераторов, при большой нагрузке углём генераторы разогреваются настолько, что кабинка начинает загораться». Данный недостаток был существенным, но потенциально устранимым. Однако от дальнейшей доработки газогенераторного Я-5 решили воздержаться. С газогенераторной установкой мотор в 90 л.с. развивал около 50–60% мощности, что существенно снижало грузоподъёмность и заметно ухудшало динамику. Не надо забывать и про собственный вес (разумеется в ущерб полезному грузу) газогенераторной установки. Поэтому максимальная грузоподъёмность газогенераторного Я-5 составляла 3 т. На шоссе автомобиль двигался со скоростью от 19 до 30 км/ч.

Генератор



В то время как базовый вариант с грузом в 3 т на том же участке мог развить скорость до 58 км/ч.

В конечном итоге газогенераторный Я-5 признали негодным для военной службы, поскольку автомобилем грузоподъёмностью 5 т остро не хватало и их использование в газогенераторном варианте со значительным снижением грузоподъёмности было нецелесообразно. Поэтому автомобиль серийно не строился, а изготовленный образец был передан в эксплуатацию и некоторое время использовался военными в качестве транспортного средства, числившийся в отчетных документах как «Я-5».



Газогенераторный Я-5 буксирует французскую пушку с колёсами на пневматических ступицах конструкции Б.Г. Луцкого

КАК КОРОЛЕВСКИЕ ЛОДКИ

По материалам зарубежных изданий.
 Фото из архива журнала и фирм-производителей.
 Перевод Виктория Нечаева

Исключительным личностям — исключительные машины. Автомобили, на которых разъезжали президенты, папы, принцы и короли являются темой сегодняшней нашей статьи.

Германия часто сопоставляла автомобильную промышленность со своей политической властью. Своего апогея эта тенденция достигла в 1930-е гг., что видно на примере роскошного Mercedes 770.

Величественный Mercedes и сдержанный Volvo

Знаменитый Mercedes Гитлера «Mercedes d'Hitler», модель которого в своё время была изготовлена фирмой Marklin, выпускается сегодня итальянской RIO. Эта миниатюра выполнена в чёрном цвете с опущенным тентом, флагами в передней части, с открывающимся капотом, воспроизведенным двигателем и трансмиссией. Фирмой RIO выпущено три версии модели: с открытым и закрытым верхом, с фигурками Гит-

Воспроизведенный в миниатюре Mercedes 770 фирмы Marklin сегодня является величайшей редкостью



Этот автомобиль выпущен не только RIO, но и IXO, Minichamps, EMC. Они больше соответствуют оригиналу



Mercedes 770 (RIO) с фигурками Гитлера и водителя



Mercedes 770 (Mini Miniera на базе RIO) с фигуркой Роммеля



Mercedes 770 (Mini Miniera на базе RIO) с фигурками водителя, Гитлера и Муссолини во время приезда последнего в Мюнхен (1938)



лера и водителя. Недавно были выпущены римейки этих моделей. Фирма Miniminiера выпустила в продажу специальную версию, воспроизводящую ситуацию, когда машина была использована для визита в Берлин Benito Mussolini. Три статуэтки представляют фюрера, дуче и шофера. Данная модель также в несколько измененном виде выпущена фирмами RIO и Minichamps (кабриолет, автомобили германского кайзера и японского императора). Великолепная модель автомобиля кайзера Вильгельма была изготовлена и мастерской EMC.

Этот Mercedes 300 фирмы RIO с фигурками Аденауэра и Кеннеди изображает визит последнего в Германию



После войны Конрад Аденауэр берёт в свои руки судьбу страны и, как всегда при этом именно Mercedes возит канцлера (смена автомобиля произошла только после прихода к власти в Германии канцлера Герхарда Шрёдера, модель его Volkswagen выпущена фирмой Minichamps, как и модель Volkswagen канцлера Ангелы Меркель). Машина представляет собой кабриолет так называемой «300-й серии», который станет знаменитым и будет в дальнейшем именоваться Mercedes Adenauer. Фирма RIO выпустила очень красивую модель Mercedes 300L, которая напоминает о визите Д.Ф. Кеннеди в Западный Берлин. «Я являюсь жителем Берлина» («Ich bin ein Berliner») — воскликнул он перед берлинской стеной. Две фигурки, представляющие Кеннеди и Аденауэра, были установлены перед задними сиденьями миниатюры, но странно, что фирма RIO не изготовила фигурку водителя.

Volkswagen Phaeton W12 Герхарда Шрёдера (Minichamps)



В соседней с Германией Австрии в прошлом существовала известная автомобильная фирма Graft und Stift. Благодаря фирме Cursor, изготовившей для представительских целей MAN-OAF модель автомобиля австрийского кайзера, она



Австрийский Graft und Stift 40/45HP 1913 г. с кузовом-фэтон был автомобилем Австрийского императора. Речь идет о редкой модели изготовленной фирмой Cursor; модель также мало известна, как и сам оригинал

существует в масштабе 1:43. Это фэтон модели 40/45HP 1913 г. с хромированной рамой ветрового стекла и комплектом медных принадлежностей. Флаг австро-венгерской империи, установленный впереди крыла, воспроизведен очень точно, так же как и помещённая перед осветительными приборами доска с гербом и гербы на задних дверях.

Lancia Astura Cabriolet изготовлена фирмой ABC и является точной копией автомобиля на котором ехал Адольф Гитлер во время своего визита в Рим в 1938 г.



Если есть страна, где по-настоящему любят автомобиль, то это — Италия! Однако, копии официальных автомобилей там редки. Маленькая кустарная мастерская Orette, продукция которой реализуется магазином «Омнибус», изготовила модель автомобиля Lancia Astura Cabriolet, выпускавшегося в 1930-е гг. Миниатюра выполнена из смолы и укомплектована двумя фигурками, одна из которых является водителем, а другая — Дуче, приветствующим толпу почитателей. Фирма ABC изготовила намного более качественную копию той же Lancia Astura. Прототип модели был изготовлен в 1938 г. — именно когда она использовалась во время визита в Рим немецкого канцлера. Модель выполнено очень тщательно, особенно хромированные детали, колёса и внутренний интерьер. К сожалению, ABC не установила фигурок в этой модели. В

Lancia Flaminia Preziديziale Belmonte (PB Models)



1960-х гг., другая Lancia имела честь возить главу государства. Речь идет о модели Lancia Flaminia со специально установленным кузовом кабриолет — модель была изготовлена в смоле небольшой мастерской PB Models.

В Швеции изготавливают автомобили двух автомобильных марок — Saab и Volvo. В перечне продукции последней можно найти и королевский автомобиль. В 1950-х гг. король Густав VI пользовался очень мощным седаном Volvo PV831 с 6-цилиндровым двигателем. Его модель была изготовлена фирмой Robeddie из мельхи-

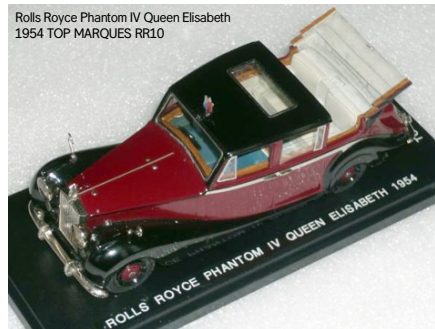


Шведский король Густав VI в 50-х гг. прошлого века пользовался импозантной и внушительной Volvo PV831 (Robeddie)

ора и окрашена в тёмно-синий цвет с хромированными деталями и шинами с белыми флипперами. На задних дверях помещены королевские гербы, изготовленные из позолоченной декали. Это величественно и в духе страны!

Святой Георгий и «Дух экстаза»

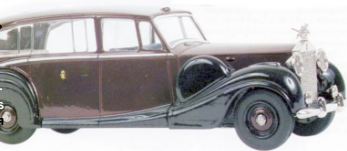
По другую сторону Ла-Манша Daimler перевезли правителей, до тех пор, пока страсть по Rolls Royce лорда Mountbatten, дяди герцога Эдинбургского, и эксцентричность леди Docker позволили, наконец, Rolls Royce «установить свои колёса» на мощёном дворе Букингемского дворца. К сожалению, в мире моделей существует



Rolls Royce Phantom IV Queen Elisabeth 1954 TOP MARQUES RR10

очень мало моделей королевских Daimler. Фирма Rextoys изготовила лишь Rolls Royce Phantom IV, который использовался во время коронации королевы Елизаветы и ставший впоследствии «number One». Он отличается своим окрашенным в бордовый цвет кузовом, имеет застеклённую крышу и маленький фонарь голубого цвета над ветровым стеклом. Фигурка на пробке решётки радиатора, изготовленная Charles Sykes была заменена личным гербом королевы — Святым Георгием Победоносцем, повергающим дракона. Полное соответствие оригиналу, в том числе радиатор со статуэткой и хромированные бампера — эта миниатюра великолепна!

Фирма Rextoys выпустила великолепную модель Rolls Royce Phantom IV которая использовалась во время коронации королевы Елизаветы. Начиная с этого дня этот Rolls Royce будет именоваться «number One».



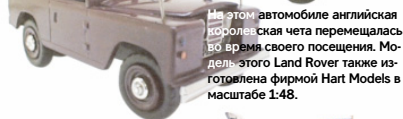
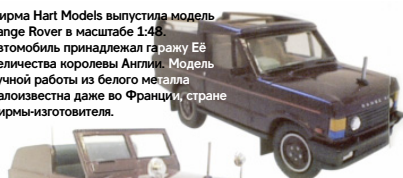
Rolls Royce Phantom V логично пришёл на смену Rolls Royce Phantom IV. На шасси машины был установлен специальный кузов фирмы Mulliner-Park Ward, который отличается полностью застеклённой задней частью крыши, позволяющей видеть знатных особ. Модель этой очень красивой машины была изготовлена фирмой Spot-On в обычном для неё масштабе 1:42. Светящиеся фары и задние огни, функционирующие от батареек, дополняли её. Четыре фигурки расположены в салоне: водитель, полицейский Скотланд Ярда, королева Елизавета и её супруг.

Фирма FYP-Creations предложила очередную версию Rolls Royce Phantom VI. Эта модель ручной работы очень высокого качества с кожаным салоном. Небольшим тиражом были изготовлены два варианта: один с четырьмя фигурками, представляющими водителя, адъютанта, королеву и её мужа. На пробке радиатора помещена



Rolls Royce Phantom V имел специальный кузов с большой площадью остекления, позволяющей видеть пассажира. Эта модель изготовлена фирмой Spot-on в обычном масштабе 1:42. Сегодня эту модель приобрести практически невозможно.

Фирма Hart Models выпустила модель Range Rover в масштабе 1:48. Автомобиль принадлежал герцогу Её Величества королевы Англии. Модель ручной работы из белого металла малоизвестна даже во Франции, стране фирмы-изготовителя.



На этом автомобиле английская королевская чета перемещалась во время своего посещения. Модель этого Land Rover также изготовлена фирмой Hart Models в масштабе 1:48.



Фирма FYP Creation выпускала великолепную модель Rolls Royce Silver Wraith. Этим автомобилем пользовалась королева Великобритании во время своего визита по Африке.



Из Канады к нам пришла модель Buick McLaughlin на которой король Георг VI перемещался во время визита к своей американской кузине. Эта модель выполнена из белого металла фирмой Mini Auto

серебряная статуэтка, изображающая Святого Георгия Победоносца, поражающего дракона. Вторая модель изготовлена не только без статуэтки Святого Георгия, но и без талисманно-классики на пробке радиатора — Spirit of Ecstasy («Духа экстаза»). Обе модели настоящие драгоценности и, вероятно являются наиболее красивыми из когда-либо изготовленных моделей официальных машин. Помимо этого Rolls Royce Canberra III, FYP-Creations предлагает очень красивую модель Rolls Royce Phantom V с кузовом фирмы Park-Ward, предоставленную Её Величеству королеве-матери в феврале 1962 г. Тент, изготовленный в опущенном положении, позволяет восхищаться кожаным салоном.

Наиболее удобная для бронирования «машина-простолюдинка» Land-Rover является также частью гаража Букингемского Дворца. Land-Rover Royale Parade был востребован королевской четой во время её визита в Ирландию в 1977 г. Модель изготовлена в масштабе 1:48 английской фирмой Hart Models из «белого металла». Она выкрашена в бордовый цвет, в передней части капота помещено древко для штандарта, а зеркала заднего вида, бампера и диски колёс хромированы (очевидно, для любителей приукрасить). В том же масштабе фирма предложила и копию автомобиля Range Rover, который Её Величество Королева Англии использует по сей день. Оборудование этого автомобиля полностью соответствует Land-Rover с бронированным кузовом.

Не возможно оставить английский двор, с его блеском и пышностью, не упомянув очень красивую карету-ландо (Landau) с упряжкой из четырёх лошадей, изготовленную фирмой Corgi. Существует две версии изготовления кареты. По

В ознаменование празднования столетия со дня рождения королевы-матери, фирма Corgi выполнила эту замечательную колыску запряжённую четверкой лошадей.



одной из них она была изготовлена для празднования юбилея коронации королевы Елизаветы, а по второй — для празднования столетия со дня рождения королевы-матери. Фирма Corgi сделала превосходную модель, этой кареты, которая отмечена, главным образом, своим оформлением и точностью деталей. Фигурки, представляющие королеву-мать и принца Чарльза очень реалистичны. Нельзя закончить разговор об автомобилях, являющихся частью гаража Букингемского дворца, не упомянув две миниатюры, заслуживающие быть включёнными в эту тему коллекции. Первая — это Rolls Royce Silver Wraith, которым пользовалась королева во время своей поездки по Африке. Речь идет об автомобиле, кузов которого установлен мастерской Hooreg на шасси ALW 11, принадлежавшем в 1955 г. г-ну Бриану Сэрвооду Смитту, губернатору Нигерии, впоследствии выкупленному Nubar Gulbenkian. Следуя своим принципам при изготовлении моделей-копий, которые предписывают создание только высокоточных и высококачественных моделей, фирма FYP-Creations создаёт миниатюры, содержащую очень красивые, изготовленные фототравлением детали и кожаную внутреннюю отделку салона. Вторая модель — Buick McLaughlin, автомобиль, в котором ездил король Георг VI во время своего визита в Канаду в 1939 г. Она представлена в каталоге «Mini Auto Emporium» канадской фирмы моделей ручной работы. Модель полностью изготовлена из мельхиора, окрашена в королевский бордовый цвет с белым салоном и королевской эмблемой, в виде геральдического щита, на верхушке ветрового стекла.



Cadillac V16 на котором разъезжал президент Рузвельт. Модель с тремя фигурками в салоне выпустила фирма Rextoys.

Драма в Далласе, загадка в Москве

Так как мы переместились через Атлантический океан, то настал момент поинтересоваться автомобилями, которыми пользовались в разное время хозяеваи гостями Белого дома. Первый из них Cadillac V16 президента Ф.Д. Рузвельта. Миниатюра представляет собой шестиместный кабриолет с откинутым тентом. Копия отличается от обычной модели только наличием sireны на переднем крыле, штандартов, которые надо устанавливать самим коллекционерам и надписью «Police Don't Pass» («Полиции не обгонять») на багажнике. В салоне модели помещены три фигурки, представляющие водителя, адъютанта и президента Ф.Д. Рузвельта, одетого в чёрное приталенное пальто и носящего чёрную шляпу-цилиндр. Начиная с президента Дуайта Эйзен-



Приход Дуайта Эйзенхауэра ознаменовал эпоху радикальных перемен. Первый человек Соединенных Штатов Америки отныне участвует в параде сидя в белом Cadillac. Эта миниатюра выпускалась фирмой Vitesse и сегодня является редкостью.

хауэра (в США происходит смена эпох... Позади кризис 1939 г., «Новый курс» и война. Для различных парадов «Айк» (прозвище президента Д. Эйзенхауэра) использует облаченный в хром белый кабриолет марки Cadillac. Его модель выпускали фирма Vitesse с фигурками водителя и самого американского президента, приветствующего толпу. В передней части установлены: справа — государственный флаг США, слева — президентский штандарт. В 1961 г. Lincoln Motor Co. поставляет Белому дому специальный пре-



С 1961 по 1977 гг. Lincoln X100 нес службу американским президентам. Модели выполнены фирмой Minichamps и напоминают о трагических событиях связанных с гибелью Джона Фицджеральда Кеннеди в Далласе и о его поездке в Берлин



зидентский автомобиль, «одетый» фирмой Hess and Eisenhardt, с прозрачной съемной крышей который получил обозначение X-100. Копия этого автомобиля, выпущенная фирмой Minichamps, превосходна: кузов, окрашенный в голубой металл, совершенные элементы хромирования, очень точно детализированный интерьер. В салоне находятся фигурки президента Дж. Кеннеди, его жены, водителя, охранника, секретаря. Спереди на флагштоках закреплены государственный флаг и президентский штандарт. Эта модель-копия напоминает о трагических событиях в Далласе, когда президент Джон Фицджеральд Кеннеди был убит. Миниатюрная копия



Тот же Lincoln X100, переоборудованный после покушения на Кеннеди, президента Линдона Джонсона



этого автомобиля во время посещения президентом Дж. Кеннеди Берлина в 1963 г. также выпущена фирмой Minichamps в несколько изменённом виде. Полностью переделанная после этих трагических событий, машина оставалась в службе до 1977 г. Её модель так же выпущена фирмой Minichamps.



Президентский лимузин Буша



Президентские Cadillac и Suburban Барака Обамы (Luxury)



Если повернуть свои взоры на восток, то можно обнаружить кое-какие сюрпризы. Бытует мнение, что русское автомобилестроение в эпоху монархии практически не существовало. Но если обратить свой взор на императорский гараж, то в нём можно было увидеть автомобили не только зарубежных (Renault, Delaunay-



Модели автомобилей Руссо-Балт из царского гаража (АИАТ)



Belleville, Mercedes-Benz, Rolls Royce и многих других известных марок), которым Его Величество Николай II оказывал большее доверие, но и отечественные от Руссо-Балт и «Лесснерь». С конца 1970-х гг. завод «Родон» (г. Маркс) приступил к выпуску серии моделей автомобилей Русско-Балтийского вагонного завода. В неё вошли и две модели из императорского гаража. Это Руссо-Балт лимузин 1912 г. (А-32) и Руссо-Балт лимузин-берлин 1913 г. (А37). К чести «Родона», выполненные в металле модели очень точно повторяют все линии кузовов прототипов, в своё время изготовленных в экипажных мастерских



Копии французской Delaunay-Belleville двух видов изготавливала небольшая московская мастерская «Project Master 43»



П.Г. Арсеньева. Копии имеют богатую проработку мелких деталей: латунные ручки дверей, задний фонарь, поручни, наружное зеркало заднего вида, открывающийся капот, под которым находится тщательно выполненный двигатель. К сожалению, в дальнейшем изготовитель отказался от некоторых внешних деталей, открывающегося капота и тем самым (упростив производство) ухудшил производимое моделями впечатление. Исчез и номер на днище миниатюр. Копии французской Delaunay-Belleville двух видов изготавливала небольшая московская мастерская «Project Master 43». Ею изготовлены миниатюры 45CV и 75CV SMT («Sa Majeste le Tsar» — «Его Величество Царь»). Модели выполнены из смолы с большим количеством мелких металлических деталей. На Delaunay-Belleville 75CV SMT — царском спецзаказе отлично проработаны молдинги из жёлтого металла.

После октября 1917 г. Императорский Его Величества гараж перешёл к новой власти — Совету Народных Комиссаров (Совнарком). Председатель Совнаркома Владимир Ильич Ленин использовал для поездок и Renault, и Turcat-Mery образца 1908 г., но в большей степени Rolls

Этот Rolls Royce В.И. Ленин использовал для поездок в Горки. Его копия в миниатюре выполнена французской фирмой CCC.



Royce, среди которых и автомобиль с гусеничным двигателем системы инженера Адольфа Керреса. Миниатюра, к сожалению не точно передающая прототип, выпускалась небольшой французской мастерской ручной работы CCC. Позднее все официальные автомобили будут внушительными и импозантными, это ЗИС, ЗИЛ, ЗИМ или ГАЗ «Чайка».

Л-1 «Красный Путиловец» (Vector)



Одной из первых попыток изготовить отечественный автомобиль для первых лиц был Л-1 («Ленинград-1») Красный Путиловец 1933 г. яв-

Л-1 «Красный Путиловец» (АГД)



Л-1 «Красный Путиловец» (EMC)



лвавшийся практически полной копией американского Buick 30-90. Модели этого автомобиля изготавливали мастерские АГД, Vector-Models, но бесспорным шедевром стала миниатюра киевской мастерской EMC.



ЗИС-101 (Русский Вариант (вверху) и КАН)

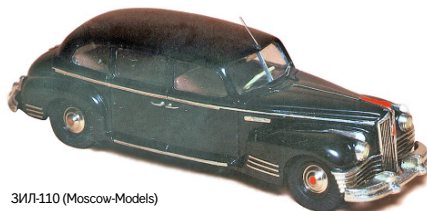


Модели-копии автомобилей ЗИС-101, ЗИС-102, ЗИС-101А и ЗИС-102А по дизайну сходные с автомобилем Buick 1935 г. первой выпустила студия «Moscow-models». Позднее её начинания подхватили «Русский вариант», «Русская коллекция», АГД, ЛОМО-АВМ, БИЗ, ДИК, Kherson-Models, студия КАН, издательство De Agostini в своей журнальной серии «Автолегенды СССР», а так же ООО «Ферран» в серии «Наш автопром».

ЗИС-101А (Наш Автопром)



ЗИС-102 (Русский Вариант)



ЗИС-110 (Moscow-Models)



ЗИС-110 (VMM)

И.В.Сталин пользовался главным образом лимузином ЗИС-110 похожем по дизайну на Packard 180 образца 1942 г. и оснащённым 8-цилиндровым двигателем объёмом 5500 см3. Модель этого автомобиля изготавливали в разных вариантах: студия «Moscow-models», мастерские «Русский вариант», ALF, Kherson-models, VMM (в двух видах — обычном и машина Патриарха), издательство De Agostini в своей журнальной серии «Автолегенды СССР», а так же ООО «Ферран» в серии «Наш автопром» из разных материалов и в разной степени соответствия прототипу.

ЗИЛ-111 (Херсон-Модель)



ЗИЛ-111Г (Автолегенды СССР)



Н.С. Хрущёв и Л.И. Брежнев использовали для передвижения новый представительский автомобиль — лимузин ЗИЛ-111, который выпускался в различных вариантах (лимузин, кабриолет открытый и закрытый), что тоже нашло своё отражение в моделях ручной работы. Их выпускали мастерские АГД (ЗИЛ-111, ЗИЛ-111Г), Vector-

ЗИЛ-115 (Агат)



ЗИЛ-117 (Агат)



ЗИЛ-114 (Китай, ручная работа)

ЗИЛ-115 (AS-Scalemodels)



www.1001automodel.ru

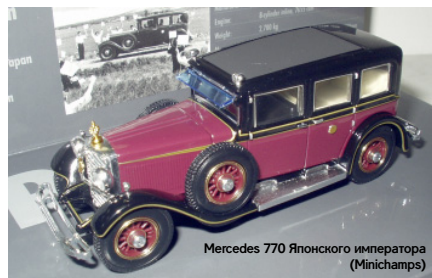
models (ЗИЛ-111, ЗИЛ-111Г, ЗИЛ-111Д), ДИК (ЗИЛ-111Г), Киммерия (ЗИЛ-111).

Позднее им на смену пришли ЗИЛ-115, ЗИЛ-117 и ГАЗ-13 «Чайка», модели которых выпускаются в г. Марксе. Изготовлены модели хорошо, все четыре двери, багажник и капот у них открываются (у ГАЗ-13 капот не открывался). У модели ЗИЛ воспроизведены мотор, антенны и эмблемами на капоте. Флажок и флажки отсутствуют. Позднее, уже в XXI ограниченной партией была выпущена модель ЗИЛ-115 с добавлением мелких элементов, хромирования и штандарта Президента России. Кроме этого ограниченным тиражом выпускалась версия ГАЗ-13 «Чайка» с электрифицированными фарами и задними красными габаритными фонарями. Модель ГАЗ-14 «Чайка» выпускал в металле Горьковский автомобильный завод, сначала малой серией в качестве сувенира для ветеранов производства, а затем и для всех желающих (хотя, всем, как всегда не хватало). Миниатюра имеет открывающийся капот и под ним — имитацию двигателя. Модель ГАЗ-13 по заказу ООО «Премьер Игрушка» выпустила также китайская фирма Welly в разнообразной окраске, мало соответствующей реальным прототипам. Так же эта модель была выпущена издательством De Agostini в своей журнальной серии «Автолегенды СССР».

Так же издательством De Agostini была выпущена модель представительского автомобиля ЗИЛ-114.

Модели кабриолетов на базе ЗИЛ-115 и ЗИЛ-117 в том виде, в каком их представил «Агат» (путём отпиливания крыши) реальных прототипов не имели.

Япония столь же загадочна, как и её представительские автомобили. Нам известны лишь две модели в масштабе 1:43, воспроизводящие автомобили, на которых ездил Император Хиро Хито (Hiro Hito). Речь идет о Nissan Prince, изготовленном фирмой Diapet с открывающимися дверями и капотом. Модель покрашена в черный цвет, а на боках слева и справа изображен позолоченный цветок хризантемы — эмблема императорской власти. Второй моделью является выпущенный фирмой Minichamps Mercedes 770K.



Mercedes 770 Японского императора (Minichamps)



Китайский лимузин (Centuri Dragon)



Несколько моделей китайских представительских автомобилей выпустила фирма Century Dragon. Это лимузины моделей Red Flag Hong QI CA770, Red Flag Hong QI CA770TJ (парадный) и Red Flag Hong QI CA770TJ (открытый).

В Ватикан и в другие места

Но у многих глав государств и коронованных особ нет возможности иметь в своём распоряжении представительский автомобиль национального производства или же они не нашли в своей стране автомобиль, соответствующий их общественному положению. Для этих целей нашлись престижные зарубежные марки, получившие их благословение.

Rolls Royce короля Испании (Rextoys)



Так король Испании и генерал Франко были верными клиентами фирмы Crewe. Они использовали некоторые модели автомобилей марки Rolls Royce, а именно два Phantom IV. В версии лимузин, её модель была изготовлена фирмой Rextoys.



Citroen C6 изготовленный RR Miniatures не принадлежит Ватикану. Но он был востребован при поездках Папы по Риму

Ватикан находится, очевидно, в том же положении. В довоенное время миланский дилер концерна Citroen предлагает Его Святости специально изготовленный кузов Citroen C6 со всеми позолоченными принадлежностями. Копия этого автомобиля была изготовлена фирмой RR Miniatures. В 1929 г. Папский престол приобрёл Fiat 325N, модель которого сперва выпустила фирма Solido, а затем и Verem. Модель воспроизведена с фигурками водителя и Папы. Епископский гараж позднее приобретает один Cadillac V16 Coupe de Ville, который в миниатюре изготавливала фирма Rextoys. Модель окра-

Лимузин Папы Иоанна XXIII Mercedes 300D (RIO)



шена в тёмно-синий цвет. В неё помещены фигурки водителя и в передней части и папы Пия XII сзади. Приходит и Mercedes время возить Папу. Первым стал Mercedes 300 с кузовом кабриолет, модель которого выпустила фирмы RIO, и фигуркой Папы Иоанна XXIII но без водителя.

Mercedes 600 Папы Павла VI (Vitesse)



Следующим автомобилем стал Mercedes 600 с красивым кузовом ландоле. Модель изготовлена фирмой Vitesse. Водитель сидит впереди, а фигурка папы Павла VI стоит сзади. Во время

Rolls Royce Phantom V Mulliner Landaulet шейха Бахрейна (TRL Models)



своего визита в Лион в 1986 г. папа Иоанн-Павел II пользовался автомобилем Renault Espace, специально оборудованным для этой цели. Его копия в смоле была хорошо воспроизведена фирмой S2M63. В задней открытой части модели стоит фигурку Папу Римского.

Некоторые модели автомобилей Rolls Royce

так же занимали свои места в гаражах глав различных государств и коронованных особ. Этими автомобилями были: Rolls Royce Phantom IV Эмира Кувейта (модель выпущена фирмой Rextoys); Rolls Royce Phantom VI State Landaulet Mulliner Park-Ward 1985 г. Султана де Селангор и Rolls Royce Phantom V Landaulet правителя Бахрейна (модели обоих изготовлены фирмой FYP-Creations). Фирма Vitesse изготовила модель Mercedes 600 с кузовом ландоле одного из африканских королей с фигуркой (правда, что за



Mercedes 600 африканского короля (Vitesse)

король изображён в каталоге фирмы не уточняется). Что касается правителя Туниса, то он обладал Talbot, аналогичным автомобилю из Елисейского дворца, но окрашенному в голубой цвет. Его миниатюрная копия была изготовлена Ma Collection. Модель отличается от выпущенной раньше цветом специальным флага в передней части на флагштоке.

Мы не претендуем на всю полноту освещения данной, довольно интересной на наш взгляд темы коллекционирования. С каждым годом появля-



Talbot бей Туниса (Ma Collection)

ется всё больше и больше моделей представительских автомобилей, выполненных на всё более высоком техническом уровне. Надеемся, что наша статья послужит подспорьем для коллекционеров, желающих собрать в своих коллекциях копии столь прекрасных автомобилей.



Mercedes 600 Японского Императора

Самый.*

БОЛЬШОЙ.**

Ritmotex.ru
масштабные модели почти по всему миру

*Самый посещаемый интернет-магазин масштабных моделей в Рунете.

**90 производителей, 4300 товаров



WWW.KIMMERIA.COM
 МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ

НАШИ
 МАГАЗИНЫ:

г. Москва, ул. Дубнинская, д. 2, корп. 6
 тел. +7(926)5940825 +7(926)8816666
 г. Киев, Московский проспект, д. 6
 тел. +38(050)5035693 +38(067)777760



ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН масштабных автомобилей мира

Агат-М • Тантал • Элекон • СарЛаб • Вектор-модель • ФИНОКО
 Киммерия • САИС • Компаньон • Saragama • Херсон-модель
 студия "КАН" • AD-MODUM • KV • DeAgostini и многие другие

Всегда большой выбор моделей на любой вкус!



1:43

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

ЛОКОТРАНС 2010

Годовая подписка 2010 №№1-12 1920 руб.

Второе полугодие 2010 №№7-12..... 960 руб.

Оплата почтовым переводом по адресу: РОССИЯ 140100
 Московская обл., г.Раменское, а/я 38. Ивониной Ирине
 Александровне / На почтовом переводе в разделе "Для
 письменного сообщения" кратко укажите содержание
 заказа (ЛТ 1-12/10) и проверьте правильность написания
 оператором почтовой связи вашего адреса / В стоимость
 заказа входит оплата почтовой доставки по России /

Возможна поквартальная оплата подписки на журнал.

ЛТ 2010 №№7-9 - 480 руб.

Дополнительная информация e-mail: lokotrans@mail.ru

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

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

Редакция журнала оставляет за собой право на редакци-
 рование текста объявления, а также право отказа в опублико-
 вании объявления, содержащего антиобщественные призывы,
 обвинения в адрес физических и юридических лиц, коммер-
 ческую рекламу.

За достоверность информации в объявлениях редакция
 ответственности не несет.

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

е) советского и зарубежного пр-ва (много
 редких), а также книги, журналы, открытки
 пор истории и устройству авто-, мототранс-
 порта (1921-97). Украина (0512)22-42-21, +38-
 067-606-59-58

• 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.
 (495)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»

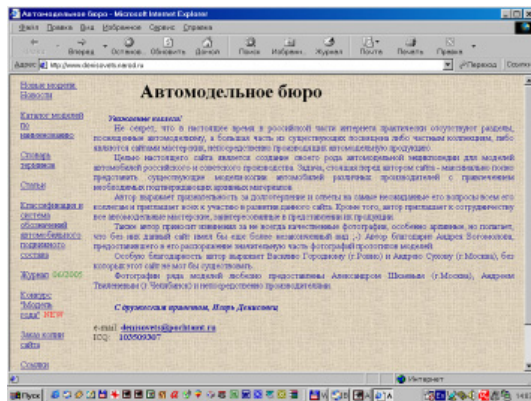
1. Полноцветная версия журнала «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2009 г.
2. Каталог моделей, выпущенных в 2009 г. в формате PDF
3. Фотографии с московских автомобильных выставок 2008 г.
 4. Adobe Acrobat Reader

Системные требования: Pentium 200; ОЗУ — 32Мб; ОС —

Windows 95/98/ME/2000/XP; разрешение — 800х600; CD-

ROM.

Стоимость диска с пересылкой 400 руб. 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 являясь 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 авторитетными материалами и фотографиями.



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖУРНАЛ ОБ ОБЩЕСТВЕННОМ ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ И ПРОФЕССИОНАЛОВ

Формат А5, 40-44 содержательных страниц, яркая цветная обложка

Открыта подписка:

НА ЖУРНАЛ "ПАНТОГРАФ"

на 2 полугодие 2010 года

СТОИМОСТЬ ПОДПИСКИ:

300 руб. - с доставкой по России

450 руб. - с доставкой в страны СНГ

12 евро - с доставкой в дальнее зарубежье

Справки: pant@klax.tula.ru; pant@home.tula.net

В графе "сообщения" указать "4-6/2010"

Оплата почтовым/электронным переводом на адрес:
 300012, г. Тула, ул. Николая Руднева, дом 25/13, кв. 5, Денисову Д. 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 автомодели в коробках (1970-80-

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

- КУПЛЮ
- ПРОДАМ
- ОБМЕНЯЮ
- РАЗНОЕ

Почтовый адрес _____

СТАРИННЫЕ АВТОМОБИЛИ

ТЕХНИЧЕСКИЕ

АНТИКВАРИАТ

КУРЬЁЗЫ



XVI
ОЛДАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ
Ильи Саракина

7-10 ОКТЯБРЯ • КРОКУС ЭКСПО

WWW.OLDTIMER.RU

РЕКЛАМА

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



газета.ru



GZT.RU

FORD-T (1910) ПРЕДСТАВЛЕН
КОМПАНИЕЙ "КОЛЛЕКЦИОННЫЕ
АВТОМОБИЛИ ВЛЕН"

	Land Rover Freelander blue green metallic, beige интерьер / панель приборов black номер LR F160 Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 2003 dark green metallic, beige интерьер DB Land Rover issued Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 2003 + boat dark blue Hongwell (Cararama)
	Land Rover Freelander blue green metallic, grey beige интерьер LR F160 Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 2003 dark green, beige интерьер не рисованные задние фонари Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 2003 + boat silver Hongwell (Cararama)
	Land Rover Freelander orange / beige интерьер номер LR F160 Schuco (Junior Line)		Land Rover Range Rover 2003 dark green, beige интерьер рисованные задние фонари Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 4.6HSE black, beige интерьер номер LF 460H Hongwell (Cararama)
	Land Rover Freelander red, beige интерьер номер LR F160 Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 2003 dark blue metallic, beige интерьер не рисованные задние фонари Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 4.6HSE Carabinieri dark blue, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди и сзади EI PS301 / выхлопная труба black Hongwell (Cararama)
	Land Rover Freelander red, beige интерьер номер S PT 8007 Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 2003 blue metallic, beige интерьер рисованные задние фонари Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 4.6HSE dark blue Hongwell (Cararama)
	Land Rover Freelander red, beige интерьер / панель приборов black номер LR F160 Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 2003 dark red metallic (a little pink), beige интерьер рисованные задние фонари Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 4.6HSE dark green, beige интерьер номер LF 460H Hongwell (Cararama)
	Land Rover Freelander silver, beige интерьер номер LR F160 Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 2003 dark red metallic, beige интерьер рисованные задние фонари Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 4.6HSE dark green metallic, beige интерьер номер LF 460H Hongwell (Cararama)
	Land Rover Freelander silver, beige интерьер номер SPT 8007 Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 2003 Guardia Costiera Italy white, beige интерьер панель приборов grey баранка grey / номер спереди и сзади VTS 945 / выхлопная труба silver, silver text Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 4.6HSE dark green metallic, beige интерьер / панель приборов black номер LF 460H Hongwell (Cararama)
	Land Rover Range Rover + boat Coastguard UK dark blue, beige интерьер Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 2003 Policia Nacional Spain white, beige интерьер панель приборов grey баранка grey номер спереди/сзади DGP 8015 AD Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 4.6HSE dark red, beige интерьер панель приборов beige номер LF 460H Hongwell (Cararama)
	Land Rover Range Rover 2003 Ambulance France white, beige интерьер / grey панель приборов номер 4611 TF 45 спереди white, сзади yellow Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 2003 white, beige интерьер не рисованные задние фонари Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 4.6HSE dark red, beige интерьер панель приборов black номер LF 460H Hongwell (Cararama)
	Land Rover Range Rover 2003 Coastguard UK dark blue, beige интерьер grey панель приборов номер спереди/сзади S326 LHU / рисованная выхлопная труба Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 2003 white, beige интерьер рисованные задние фонари Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 4.6HSE gold metallic, beige интерьер номер LF 460H Hongwell (Cararama)
	Land Rover Range Rover 2003 Coastguard UK dark blue, beige интерьер / grey панель приборов номер спереди/сзади S326 LHU / не рисованная выхлопная труба Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 2003 + horse trailer silver Hongwell (Cararama)		Land Rover Range Rover 4.6HSE Green Hongwell (Cararama)

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



Land Rover Range Rover 4.6HSE Guardia Civil Spain white and green, beige интерьер панель приборов beige баранка beige / номер спереди/сзади PGC 9786F Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6 HSE Guardia Civil Spain white and green, black интерьер номер 0000 AAA no paint on window seal & side mole Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Guardia Civil Spain white and green, black интерьер панель приборов black баранка black / номер спереди/сзади 0000 AAA Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police UK light blue metallic, beige интерьер панель приборов black номер LF 460H Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police UK light blue metallic, SEA Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police UK light gold metallic, beige интерьер номер LF 460H Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police Korea white & azure, beige интерьер панель приборов black баранкаblack номер спереди/сзади Y72K ZSS / выхлопная труба black Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police France white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер 78N19304 спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police France white, beige интерьер панель приборов black баранка black номер 78N19304 спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police France white, beige интерьер панель приборов black баранка black, номер 78N19304 спереди white/сзади yellow, new light bar Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6 HSE Police South Korea номер black DB Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6 HSE Police South Korea номер Y72K ZSS Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6 HSE Police Spain white, black номер DB DPG 1343 AB Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6 HSE Police Spain white, beige интерьер панель приборов black номер DB DPG 1343 AB Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6 HSE Police Spain white, black интерьер 0000 AAA no paint on window seal & side mole Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police UK white & navy blue/yellow pattern checker, beige интерьер / панель приборов beige / баранка beige / номер Y72k ZSS спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police UK white & navy blue/yellow pattern checker, beige интерьер / панель приборов black, баранка black номер Y72k ZSS спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Police UK white & navy blue/yellow pattern checker, black интерьер / панель приборов black, баранка black номер Y72k ZSS спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Policia Municipal Spain white, black интерьер панель приборов black баранка black номер спереди/сзади DPG-1343-AB Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Politie Belgium white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер Y72K ZSS спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Politie Belgium white, beige интерьер панель приборов black номер FHV 698 Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Politie Holland white, beige интерьер номер Y72 ZSS Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Politie Holland white, beige интерьер панель приборов black, номер 74-CR-BK Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Politie Nederlands white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер Y72K ZSS спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Polizei Germany silver metallic, beige интерьер / панель приборов beige / баранка beige / номер спереди и сзади OS 2011 Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Polizei Germany silver metallic, black интерьер, панель приборов black, баранка black / номер спереди и сзади OS 2011 Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Polizei Germany silver metallic, black интерьер панель приборов black / баранка black / номер спереди и сзади OS 2011 в витрине Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Polizia Italy light blue, beige интерьер панель приборов grey номер D 5135 Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Polizia Italy light blue, beige интерьер панель приборов black баранка black номер спереди и сзади Polizia D5135 / выхлопная труба black Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE red, beige интерьер номер LF 460H Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Rendorseg Hungary white, beige интерьер панель приборов beige баранка black номер спереди и сзади RB 49-39 Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE silver, beige интерьер номер LF 460H Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE white, beige интерьер / панель приборов grey номер LF 460H Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Vogue blue metallic, beige интерьер номер VTS 945 Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Vogue dark green, beige интерьер номер VTS 945 Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover 4.6HSE Vogue dark green metallic, beige интерьер номер VTS 945 задние фонари рисованные Hongwell (Cararama)



Нам 15 лет! Представляем ключевых менеджеров:



Сергей Гришин

Координатор структуры “Скейл-Машинки”;
руководитель розничных магазинов
“Машинки” в Санкт-Петербурге;

mashinki@mail.ru



Анна Мербах

Оптовые поставки; интернет-магазин
“коллекционеры” (www.mashinki.ru)

scale-opt@mail.ru



Михаил Григорьев

Экспорт-импорт; персонализация на
масштабных моделях; хоккейные сувениры

scale-import@mail.ru



Владимир Грачев

Бизнес-сувениры всех направлений;
поставка настольных хоккеев
(www.tablehockey.ru)

scale-bs@mail.ru



Владимир Колесниченко

Руководитель мастерской “Скейл”
по производству моделей 1/43

scale-model@mail.ru



Владимир Минин

Логистика; склад; куратор мастерской

mmashinki-1@mail.ru



Центральный офис - СПб, Лиговский пр., 270; т/ф.: (812) 740-5541; www.mashinki.ru

Магазин “Машинки” - СПб, ул. Моховая, 31; т/ф.: (812) 579-8362; будни: с 10 до 20, вых.: с 11 до 19

Магазин “Машинки” - СПб, Московский вокзал; т.: (812) 457-9591; все дни: с 10 до 23.30

Магазин “Машинки” - (Франчайзи) - РБ, г.Уфа, ул. Достоевского, 83; т.: (347) 272-0678; все дни: с 10 до 20



«Наш Автопром» — для кого-то это экзотика в обилии иномарок на игрушечных полках и в автосалонах, для кого-то самые светлые воспоминания детства — поездка на машине тогда воспринималась как праздник. Под этой маркой мы собрали все интересные автомобили довоенного и послевоенного периодов, а также современные машины, которые мы видим на улице ежедневно.

Автомобили представлены в группах:

легковые и грузовые; пикапы и фургоны; спортивные и военные;

общественный транспорт.

В нашем ассортименте есть модели автомобилей заводов ГАЗ, ВАЗ, ЗИЛ, «Москвич», ЯАЗ, МАЗ, ЛАЗ, ПАЗ, ЛиАЗ, УралАЗ, ЗАЗ, и др.

Многие прототипы моделей «Наш Автопром» уже исчезли с улиц наших городов и посёлков, некоторые давно, некоторые — недавно. Их теперь можно увидеть только в любимых фильмах и на старых фотографиях. Тем приятнее взять в руки копию этих автомобилей и сделать их предметом своей коллекции или подарить ребенку.

Высококачественное литьё из металла, высокая степень копиинности и детализации выгодно отличает продукцию «Наш Автопром» от обычных игрушек. О таких машинках говорят: «Приятно взять в руки». Проект «Наш Автопром» — это команда, в которой работают настоящие любители автомобилестроения, знатоки истории автомобильной промышленности СССР и России. ООО «Феран» — держатель лицензий на точные масштабные копии автомобилей от всех заводов-производителей прототипов. Компания заказывает разработку моделей, оснастку для их изготовления, цветовую гамму и продает их в России, постоянно пополняя ассортимент новинками, которые интересны не только заядлым и начинающим коллекционерам, но и детям школьного возраста, только начинающим собирать машинки.

Более подробную информацию можно получить на сайте www.nashavtoprom.ru.

