

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 6/2010 моделизм

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



Федеральное государственное учреждение культуры
Томский государственный музей

РЕСТАВРАЦИЯ МОДЕЛЕЙ
LANCIA AURELIA GIARDINETTA
КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ МАСТЕРСКОЙ АЛЬФ
ШЕСТЬДЕСЯТ ШЕСТОЙ
АВТОМОБИЛИ МИЛИЦИИ
АВТОМОБИЛИ MARMON-HERRINGTON
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ
ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

С Новым годом!

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

VV.M Co. Ltd.

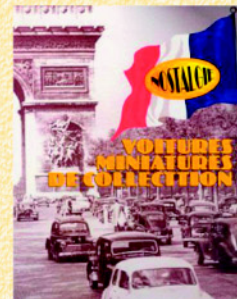
ДИСТРИБЬЮТОР № 1 в РОССИИ



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 6/2010 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, 6(72)
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 и 8
Автомобили 2003 года – Renault Megane II,
Mazda 6 и Fiat Stilo, 6
А. Бармасов
Реставрация моделей, 9
О. Баринов
Lancia Aurelia Giardinetta, 12
С. Добров
Слёт коллекционеров в Екатеринбурге, 16
И. Сунцов
Каталог моделей мастерской АЛЬФ, 17
Зарубежные новинки, 19
Отечественные новинки, 22
«Шестьдесят шестой», 25
А. Колеватов
Автомобили Magmon-Herrington, 26
С. Егоров
Автомобили милиции, 33
Ю. Дубков
Автолегенды. Геометрия и гармония, 38
М. Храмов
Справочная информация. Каталог моделей в
масштабе 1:72, 39
XVI Олдтаймер галерея И.Сорокина, 4-я стр.
обложки

Дорогие друзья и коллеги!

*Продолжается подписка на первое
полугодие 2011 года и на весь 2011 год.
Подписка осуществляется только через
редакцию.*

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

*Стоимость подписки мы немного уве-
личили – 500 руб. на полугодие и 1000 руб.
на год. Стоимость годовой подписки с дис-
ком осталась без изменений – 1200 руб.*

*Не забывайте указывать в переводе за
что высланы деньги.*

*Так же можно купить журналы на дис-
ке в формате PDF. Диск содержит: годо-
вой комплект журналов в цвете, каталог
моделей, 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, 2009 и 2010 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 **500 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 Stanislav, 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 помещение ВОС), тел. 495-680-15-61
Киммерия – пл. Ганецкого, д. 1 (в помещении кинотеатра «Варшава», тел. 8-926-881-66-66, 8-926-908-08-08, 8-925-226-26-26 (ежедн. с 11.00 до 21.00)
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).

Воронеж: магазин «**Машинки**» – ул. Моховая, д. 31, тел. (812) 579-83-62
магазин «**Машинки**» – Московский вокзал, тел. (812) 579-83-62
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

Брянск: **Магазин** – ул. Фокина, д. 43, цокольный этаж, тел. 9-905-177-77-05

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



Вторник, 11 ноября 2008 г.
Ferrari 308GTB Rally (Bburago)

Недавно моя коллекция пополнилась очередной Ббуражкой-Феррари. На этот раз это модель Ferrari 308GTB в раллийной версии. Мне очень нравится форма кузова этой модели. Рельефный, динамичный клиновидный профиль. В нём удачно развиты черты первого серийного среднемоторного Ferrari 206 Dino. Этот же кузов лёг позднее в основу таких выдающихся моделей как Ferrari 288GTO (1985) и Ferrari F40 (1987).



Эта модель итальянской фирмы Bburago выпущена, по всей видимости, несколько ранее остальных моих Ferrari. За этот факт говорят некоторые нюансы модели – панель приборов, отличая заодно с кузовом, «опущенные» боковые окна дверей и «глянцевое» днище (не шагренёв).



Традиционно для Bburago, модель хорошо отлита, окрашена и собрана. Аккуратно нанесены декали. Кстати, декали подвигают меня на мысль снять их и получить «чистую» модель Ferrari 308 (не раллийную), правда, оснащённую раллийной «люстрой» фар. Только вот не знаю, стоит ли это делать, или оставить всё как есть.



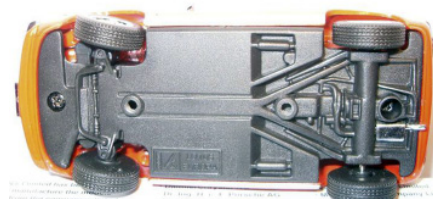
Понедельник, 17 ноября 2008 г.
Lotus Europa Special (Hongwell)

Первый серийный «среднемоторный» (двигатель расположен в пределах колёсной базы, за стенкой салона) Lotus, дебютировал в 1966 г.

Изначально автомобиль проектировался как гоночный. Как раз в те времена набирала силу среднемоторная компоновка спортивных и гоночных автомобилей и фирма Lotus находилась на гребне этого процесса. Было принято решение запустить эту модель в серийное производство и широкому продаж. Модель оснащалась стеклопластиковым кузовом на хребтовой раме, независимыми подвесками всех колёс и двигателем Renault (от модели «16», ставшей «Автомобилем года»). Кузов автомобиля имел очень низкий профиль и ярковыраженный «короб» моторного отсека. При виде в профиль модель напоминает «пикап». По причине особенностей налогового законодательства Великобритании Lotus Europa продавался клиентам как в виде готового автомобиля, так и в виде «Кит-кара» – набора деталей для самостоятельной сборки. Модель, постепенно модернизируясь, выпускалась вплоть до 1975 г., когда на «конвейер» встал знаменитый Lotus Esprit, кстати, построенный на усовершенствованном шасси Lotus Europa.



Масштабная модель, выпущенная фирмой Hongwell, оставила очень приятное впечатление. Она очень качественно отлита, собрана и окрашена. Мне досталась модель ещё старого образца, с открывающимися дверцами и поворотными колёсами. Очень порадовал хороший уровень детализации модели. Также приятны характерные для этой модели «цековки» (выполненные золотистой краской обводки кузовных панелей кузова). Элемент, пришедший с гоночных Lotus Формулы 1 1970-х гг., фирменная раскраска титульного спонсора – табачной фирмы «Джон Плайер Специал». Из недостатков могу отметить только слишком «жирную» обводку лобового стекла серебрировкой – несколько портит модель.



В-общем я очень доволен обновкой.

Вторник, 25 ноября 2008 г.
BMW Z4 Roadster (Hongwell)

По моему мнению, одно из самых удачных воплощений дизайна последних моделей BMW от Криса Бэнгла. Модель полностью соответствует принципам, которые Бэнгл закладывает в свои



модели – поверхности кузова напоминают каркас, обтянутый «кожей». Апогеем этого стиля является концепт-кар BMW Gina Concept нынешнего года Z4 гармонично вписывается в ряд родстеров BMW (BMW 328 – BMW 507 – BMW Z1 – BMW Z3 – BMW Z8) являясь логическим продолжением развития этой линейки модельного ряда фирмы. Машина имеет динамичный профиль, классические пропорции с длинным носом, маленькой кабиной и короткой задней частью. Боковина кузова украшена элегантной подштамповкой, контур которой напоминает мне кузова Bugatti конца 1920-х гг. и карет. Прелести внешнего вида машины подкреплены прогрессивной технической начинкой, обеспечивающей отменную управляемость машины и незаурядные динамические характеристики.



Масштабную модель фирмы Hongwell выпала возможность приобрести в «старом» исполнении – с открывающимися дверцами и поворотными передними колёсами. Ещё одним бону-



сом для меня явилось то, что модель оснащена «поднятой» крышей. Из-за наличия подвижных элементов, к модели есть некоторые претензии. Так щели вокруг дверей великоваты и слишком заметны на серебристом металлизе. Зеркала на дверях установлены несколько кривовато, а сама водительская дверь закрывается неплотно. На разную глубину утоплены в кузове фары, и «ноздри» облицовки радиатора тоже не желают правильно становиться в своём проёме. Щель между передним бампером и кузовом великовата, но это уже стало характерным для «бюджетных» моделей. Наличие этих «нюансов» наталкивает меня на мысль, что Hongwell правильно делает,

что «упрощает» свои модели – в более простом исполнении они смотрятся гармоничнее. Хотя и так – созерцание этой машины доставляет мне огромное удовольствие.

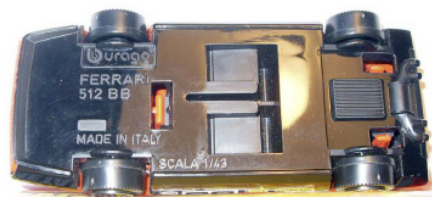


Среда, 17 декабря 2008 г.
Ferrari 512BB Daytona (Bburago)

ВВ – Berlinetta Boxter была революционной моделью для фирмы Ferrari. Она появилась в 1971 г. к Туринскому автосалону. Если до этого Ferrari ассоциировались с мощным, скоростным автомобилем с V-образным 12-цилиндровым двигателем, расположенным спереди, то модель Ferrari 365GT4 BB оснащалась оппозитным 12-цилиндровым двигателем, расположенным сзади в пределах колёсной базы. До этой модели такое компоновочное решение применялось фирмой лишь в автоспорте, концепт-карах и на младшей модели линейки Ferrari – Dino, оснащённой 6-цилиндровым двигателем. Новая машина воплощала в себе высшие достижения техники, опробованные в автоспорте. При таком же объёме двигателя как у модели Ferrari 365GTB/4 Daytona мотор новинки был гораздо компактнее и позволял понизить центр тяжести машины. Четыре распредвала в головках его цилиндров приводились зубчатым ремнём, а не цепью, как у предшественницы. Кстати сказать тогда по оппозитной схеме фирмой Ferrari строились моторы гоночных болидов Формулы 1. Элегантный и стремительный дизайн кузова машины развивал идеи, воплощённые ателье Pininfarina в концепт-каре Ferrari P6 Berlinetta Speciale (1968). Мо-



дель Ferrari 365GT4 BB производилась серийно с 1973 по 1976 гг., когда ей на смену пришла модель Ferrari 512BB. По сравнению с предшественницей, новая машина получила двигатель «расточенный» до объёма в 5 л, немного модифицированным кузовом с более широкой колёй. Новый двигатель развивал мощность 340 л.с. и при этом позволял разогнать машину до 272 км/ч, а «до сотни выстреливал» за 5,6 с – очень даже неплохие показатели для середины 1970-х гг. В таком виде машина выпускалась с 1976 по 1981 гг., когда двигатель модели оснастили впрыском топлива Bosh K-Jetronic а саму машину более широкими покрышками Michelin TRX. После модернизации модель стала именоваться Ferrari BB 512i и выпускалась до 1984 г., когда её сменила Ferrari Testarossa.



Масштабная модель Ferrari 512BB выпущена итальянской фирмой Bburago. Сделана она довольно-таки примитивно, что уже стало традиционным для моделей этой фирмы (в 43-м мас-

штабе), но при этом очень качественно. Качество литья, окраски и сборки модели на высоте. Соответствие масштабу очень хорошее. Меня немного смущают декали гоночной раскраски – возможно, я их со временем сниму. Интересная особенность модели: весь нижний пояс и деталь днища выполнены из пластика. Соответственно, закрепить его традиционным для Ббурого способом (с помощью деталей-замков) не получилось. Поэтому итальянцам пришлось делать защёлки на кузове, а передняя часть днища одевается на облицовку радиатора, отлитую заодно с кузовом. В целом, не смотря на убогие колёса и прочие особенности Bburago, модель очень приятная и оставила у меня хорошее впечатление.



Среда, 17 декабря 2008 г.
Ferrari Testarossa (Bburago)

Поспорить с этой машиной по количеству всевозможных плакатов, постеров, календарей и т.п. вряд ли сможет ещё какой-нибудь автомобиль. В старших классах школы и в техникуме она мне попадалась на глаза, пожалуй, чаще всех остальных «иномарок» вместе взятых. Она была изображена везде: на наклейках, вкладышах от жвачки, тетрадах и даже пакетах. Впрочем – эта слава весьма заслужена.



Пришедшая в 1984 г. на смену модели Ferrari BB512 Testarossa она явилась логическим продолжением модели-предшественницы. Модель получила имя знаменитой гоночной машины Ferrari 1950-х гг. Ferrari Testarossa дословно означает – рыжая голова – головки цилиндров двигателя автомобиля были окрашены в красный цвет. Оппозитный 12-цилиндровый двигатель был взят от модели Ferrari BB512, но был оснащён четырьмя клапанами на каждый цилиндр. Мощность двигателя инженерам Ferrari удалось довести до 390 л.с. Благодаря практически полностью алюминиевому кузову масса машины уменьшилась на 71 кг. Максимальная скорость достигла 290 км/ч, а разгон до отметки 100 км/ч уменьшился до 5 сек. Радиаторы охлаждения двигателя, в отличие от Ferrari BB512 были перенесены из переднего в моторный отсек. Это определило главную особенность кузова – невероятно широкую заднюю часть (без малого 2 м) и характерную решётку воздухозаборников радиатора на боковинах. Традиционная «облицовка радиатора» в этой машине использовалась для подачи воздуха в кондиционер и к передним тормозным механизмам. Дизайн машины был разработан в ателье Pininfarina Леопольдо Фиораванти. Любители марки Ferrari отмечали, что по сравнению с агрессивным Ferrari BB512 дизайн новинки был более «мягким». Действительно – клиновидный, динамичный силуэт машины сглаживается плавно, волной, поднимающейся подштамповкой на боковине кузова, визуалью скрывающей «расширение» задней части. Очень соответствуют той эпохе многочисленные решёт-

ки воздухозаборников на кузове (под задней даже скрыта светотехника), а боковые воздухозаборники с многочисленными рёбрами были позже повторены в младшей модели «348».



В 1992 г. была проведена модернизация модели. Это было связано с появлением более скоростного конкурента – Ламборгини Дьябло. В ходе модернизации мощность двигателя была повышена до 428 л.с., а максимальная скорость возросла до 313 км/ч. Модель получила индекс Ferrari 512TR.

Позже, в 1994 г., после очередной модернизации, мощность двигателя подняли до 441 л.с., что позволило поднять «максималку» до 322 км/ч. В таком виде машина, получившая индекс Ferrari F512M, выпускалась до 1996 г., когда ей на смену пришла новая модель – Ferrari 550 Maranello, на этот раз уже переднемоторная – как все классические Ferrari.

Несмотря на всю простоту, выпущенной итальянской фирмой Bburago, масштабной модели хотелось бы в который уже раз отметить очень хорошее качество их литья. Особенно это заметно на таких моделях как Testarossa – с большим количеством тонких элементов (решётки воздухозаборников). Также хорошо и качество покраски, тонкие элементы не залиты краской. Промеры показали достаточно чёткое соответствие модели заявленному масштабу.

Машинка мне досталась, к сожалению, далеко не в идеальном состоянии, поэтому со временем, при возможности, её придётся заменить, но пока я удовлетворён и такой.



Четверг, 18 декабря 2008 г.

Не удержался и решил всё-таки показать «семейное фото» своих Ferrari от Bburago. Ведь это одни из любимых моих моделей. Красиво смотрятся вместе – не правда ли?

Как я понял, по базовым моделям мне теперь не хватает только моделей Ferrari F50 Coupe (Hardtop) и Ferrari 550 Maranello. Ну что же – как говорилось в известном фильме – будем искать.

Четверг, 25 декабря 2008 г.

Вместе с Буражками-Феррари ко мне «приехали» ещё несколько моделей довольно интересных автомобилей.



Porsche 928S4 (Bburago)

Вся история фирмы Porsche неразрывно связана с её автомобилями заднемоторной компоновки. В начале 1970-х гг. возник проект по за-

мене довольно свежей и популярной тогда модели Porsche 911 новой, более совершенной, машиной. Прототип новинки был испытан к 1973 г., но из-за энергетического кризиса её серийное производство пришлось отложить на несколько лет. Porsche 928 дебютировала на Женевском автосалоне 1977 г. Новинка имела двигатель – расположенную спереди V-образную восьмёрку объёмом 4,5 л и мощностью 240 л.с. Трансмиссия машины выполнялась по схеме «transaxle», т.е. коробка передач, для лучшей развесовки, была отнесена к заднему мосту и заблокирована с его редуктором. Porsche 928 оснащался независимой подвеской всех колёс – двух рычажной передней и хитрой, подруливающей, задней. Вся эта высокотехнологичная начинка была упакована в обтекаемый кузов интересного дизайна, который одним из первых оснащался «интегральными» бамперами, не нарушающими внешних обводов. Интересной деталью были убирающиеся фары, которые в убранном положении как бы лежали на капоте заподлицо с его поверхностью, а в поднятом были похожи на глаза лягушки. Машина имела отточённую управляемость и очень хорошие динамические характеристики. Также на высоте был комфорт – просторный салон машины имел роскошную отделку. Качества машины были по достоинству оценены специалистами, и она получила титул «Автомобиль 1978 г.».



Вопреки ожиданиям менеджеров Porsche 928 не смогла заменить Porsche 911. Энтузиасты марки признали её больше «туристической» нежели «спортивной» машиной. Также довольно высокая цена новинки не способствовала её популярности.

Фирма Porsche постоянно модернизировала своего флагмана – так в 1980 г. появляется модель Porsche 928S, в 1986 – Porsche 928S4, в 1992 – Porsche 928GTS. Модель сняли с производства в 1995 г.

В конце 1990-х гг. мне довелось встретиться с Porsche 928. Когда мы занимались своей техникой, мотоциклами в гаражах, там «завёлся» Porsche 928. Ребята долго с ним что-то «мутили» – он довольно длительное время простоял со снятым двигателем. Но вот однажды, катаясь на своей «Яве» я встретил этот Porsche 928 на ходу. Тогда меня поразил рык V-образной восьмёрки. Такой сочный звук, что я его надолго запомнил. Я развернулся, догнал его и ехал рядом, слушая звук его мотора до самого гаража.



Теперь о масштабной модели. Модель от Bburago порадовала. Всё как всегда у них – скромненько, без изысков, но – со вкусом. Модель аккуратно отлита, окрашена и собрана. Хорошо передаёт прототип. На ней даже не очень смущают типичные Bburago'вские колёса. На первый взгляд модель поразила своими размерами.

Живьём Porsche 928 воспринимается компактнее. Пришлось промерить модель – масштаб выдержан достаточно точно. Возможно, в будущем, я и поставлю себе в коллекцию более подробную модель этого интересного автомобиля, но пока и эта модель оставила довольно хорошее впечатление.



Вторник, 6 января 2009 г.

FIAT Panda 45 (Bburago)

Итальянская фирма FIAT всегда славилась своими компактными автомобилями. Тут можно вспомнить и FIAT 500 Topolino (1936), FIAT 600 (1955), FIAT Nuova 500 (1957). Развитием последней модели стал заднемоторный FIAT 126, выпущавшийся так же и в Польше. К концу 1970-х гг. заднемоторная компоновка утратила свою актуальность в классе компактных автомобилей, и руководство фирмы FIAT приняло решение выпустить переднеприводный компактный автомобиль. Новинка – FIAT Panda дебютировала в 1980 г. на Женевском автосалоне. Автомобиль имел угловатый 3-дверный кузов дизайна Джуджаро (Italgasign). Дизайн машины был довольно функциональным и аскетичным – плоские панели кузова, плоские стёкла за что и получил прозвище «Ящик». Новинка находилась как-бы на стыке двух классов модельного ряда фирмы FIAT – она была чуть побольше сверхкомпактного FIAT 126, но чуть меньше FIAT 127. Поэтому двигатели машина получила от обоих предшественников. Меньший – расположенный продольно двухцилиндровый, воздушного охлаждения, 650 см3, 30 л.с. – от FIAT 126 (Panda 30), а больший – расположенный поперечно, 4-цилиндровый, водяного охлаждения, 900 см3, 45 л.с. – от FIAT 127 (Panda 45). Оба мотора были достаточно простыми по устройству, экономичными и долговечными. Благодаря достаточно вместительному кузову хэтчбек, низкой цене и невысоким эксплуатационным расходам FIAT Panda довольно быстро завоевал популярность у потребителя – особенно у европейской молодёжи. Позже на рынке появилась полноприводная модификация Panda 4x4, что так же расширило круг потребителей. В 1986 г. Panda прошла модернизацию. Нижневальные двигатели были заменены более совершенными – с распредвалами в головках цилиндров. Модификации стали называться Panda 750 (34 л.с.) и Panda 1000 (44 л.с.). Помимо Италии FIAT Panda выпускался в Испании как SEAT Marbella, а так же в Португалии и Греции. В конце 1980-х гг. FIAT Panda рассматривался как кандидат для массового производства у нас в стране – на строящемся заводе в Елабуге. К сожалению, этим планам так и не сужде-



но было сбыться. Модель Panda продержалась в производственной программе FIAT более 20 лет. Её производство завершилось только в 2003 г. За всё время производства Panda она была растажирована в более чем 4 млн экз. Всего было предложено более 60 модификаций машины. Сейчас на FIAT производится преемница этой модели с тем же названием.



Масштабная модель Panda выпущена итальянской фирмой Bburago. Сделана она довольно хорошо, полностью в традициях фирмы. Качественное литьё с рельефной проработкой поверхностей и линий разёма кузовных элементов, хорошая окраска, аккуратная сборка. Но есть пара моментов значительно ухудшающих модель. Во-первых, это масштаб. Он довольно значительно «просажен» и находится где-то в районе 1:39, т.е. модель значительно крупнее, чем должна была быть. Итальянцы, по всей видимости, подгоняли масштаб модели под универсальные колёса. Колёса же, в свою очередь, значительно портят модель. Если диаметр их ещё более-менее вписывается в облик машины, то их непомерная для Panda ширина никуда не годится. Но, несмотря на эти недостатки, модель интересна мне своим прототипом. Чтобы её масштаб не бросался в глаза, придётся её просто поставить вместе с большими машинами.



Четверг, 8 января 2009 г.

Jeep CJ7 Renegade (Bburago)

История фирмы Jeep восходит к одному из самых знаменательных автомобилей в истории автомобилестроения, символу Второй Мировой войны, легендарному «Джипу» – Willys MB (он же Ford GPW). Собственно из индекса Ford и произошло имя марки, а позже и название целого класса автомобилей. Индекс произносился как «Джи-Пи-Ви», сокращённо – «Джип». После войны, когда армии США стало не нужным производство огромного количества джипов, их решили вывести на гражданский рынок под индексом CJ (Civilian Jeep). Модель встретили с энтузиазмом благодаря её невысокой цене, простоте в ремонте и обслуживании. Особенную популярность новинка получила у фермеров. На многочисленных рекламных плакатах машина показана в качестве стационарного двигателя для привода всевозможных агрегатов (циркулярные пилы, насосы, электрогенераторы), как тягач для всевозможных сноповязалок и даже как пропашной трактор с плугом. Чтобы расширить круг потребителей машины разрабатывались её новые варианты. Так появился первый в США послево-



енный цельнометаллический универсал Jeep Station Wagon, фургон Panel Delivery Truck, вечно популярные в США пикапы, грузовик-чок-головастик FC 150 и даже родстер Jeepster. Джипы выпускались как в полно- так и в заднеприводном исполнении. Облик гражданского Jeep окончательно сложился к 1953 г. с появлением нового его поколения CJ5. В 1960-х гг. большие джипы-универсалы, построенные на базе CJ сменились более комфортабельными современными моделями Wagoneer. Позже к Wagoneer добавилась «младшая» модель Cherokee. Производство же моделей CJ продолжалось. И вот в 1976 г., к 200-летию юбилею США, дебютировало

очередное поколение наследника легендарного Willis – CJ7. Принципиально модель не отличалась от своего заслуженного предшественника – та же рамная конструкция, те же неразрезные мосты на рессорах, такой же простой открытый кузов с мягким складным верхом, даже дизайн – результат эволюции «дедушки». Модель лишь увеличилась в размерах, чтобы повысить вместимость кузова (колёсная база и ширина постепенно росли), да получила более мощные и современные 4- и 6-цилиндровые двигатели. Плюс к тому, немного повысился комфорт машины. Модель CJ7 выпускалась вплоть до появления в 1986 г. очередного наследника – модели Wrangler. Версия Renegade являлась более комфортабельной по отношению к базовой модели и оснащалась более широкими колёсами на литых дисках.

Масштабную модель Jeep от Bburago я долгое время не хотел покупать из-за её откровенно игрушечного вида. Он, в основном, обусловлен пресловутыми стандартными колёсами Bburago. Так было до тех пор, пока мне не попалась эта интересная конверсия. На ней родные «бураговские» колёса заменены

ны на колёса от саратовских правительственных ЗИЛов. Получилась довольно интересная модель. Правда, теперь её нельзя назвать «Ренегатом» – это скорее базовый CJ7. В остальном – модель приятно удивила – традиционное для Bburago качественное литьё (особенно заметно в исполнении сквозных прорезей решётки радиатора), хорошая окраска и сборка, а также полное отсутствие различных «излишеств». Единственный недостаток, который хотелось бы дополнительно отметить – это слишком сильный угол наклона рамки лобового стекла при постановке его на замок. В остальном – вполне приятная модель, не идущая ни в какое сравнение с той «игрушкой», которая легла в её основу.



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 модели;

Лучшая зарубежная фирма-изготовитель отече-

ственных моделей.

Любая модель может быть представлена в нескольких номинациях.

В конкурсе могут принимать участие, как специально номинированные изготовителями модели, 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.



Трактор К-744 «Кировец» с плугом (Cudalba-model)



Автокран 8Е-210 на шасси Урал-375 (конверсия Аркадия Лучко)



ЗИС-110Б (конверсия модели Де Агостини)



Porsche Cayene Convertible (конверсия GM-Art)



Аэродромный пожарный автомобиль АА-7,2-55(4320-30) с системой «Пурга» (конверсия)



Автомобили 2003 года – Renault Megane II, Mazda 6 и Citroen C3



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



Renault Megane II

Первое место в европейском конкурсе «Автомобиль 2003 года» занял, набрав 322 балла (почти половина высших оценок), французский Renault Megane II.

В 2004 г. специалисты Renault разработали новый 90-сильный дизель 1,9 dCi для Renault Megane. Новый мотор устанавливается на Renault Megane хэтчбек, а также на спортивные версии хэтчбека, седана и универсала. Даже при незаурядной экономичности новый мотор способен разогнать Renault Megane хэтчбек до 100 км/ч за 12,9 с, а его максимальная скорость составляет 175 км/ч.

Масштабные модели Renault Megane II:



Renault Megane 2003 dark grey Norev 17605



- Renault Megane 2003 fire Eligor 100865
- Renault Megane 2003 red Solido soa203716
- Renault Megane 2-doors Sport 2003 Renault 225836
- Renault Megane 4-door sedan 2004 beige Angora Norev 517630
- Renault Megane 5-door 2003 beige met Eligor 100841
- Renault Megane 5-door 2003 blue met Eligor 100842



Renault Megane berl avec Malle 2003 Renault 224098

- Renault Megane berl verte avec Malle 2003 Renault 224097
- Renault Megane berline 2004 Eligor eli01006



Renault Megane break 2004 beige met Eligor 100893



Renault Megane break 2004 red Eligor 100877
Renault Megane Buggy Schlessler Paris-Dakar Norev 880031

- Renault Megane CC 2004 blue Norev 17619
- Renault Megane CC 2004 grey (inside grey) Norev 517624

Renault Megane CC Tour de France 2004 Pik & Croq Norev 17623

Renault Megane coupe Rally France 2005 Manzagol 1st CB COM cbck1003

Renault Megane coupe Sport 2.0 16v Gren 2003 Norev 17604

Renault Megane coupe-cabriolet 2003 Solido 8152



Renault Megane coupe-cabriolet 2006 grey Norev 517627



Renault Megane estate 2004 Fire brigade Eligor 00955

Renault Megane estate 2004 Vehicule de Direction Eligor 00941

Renault Megane II 3-doors Norev



Renault Megane II 5-doors Solido



Renault Megane 5-door 2003 silver met Eligor 118594

Renault Megane Police Eligor 100860



Renault Megane RS 2004 blue metallic Jouef jou02052

Renault Megane RS Sport 2004 orange Jouef jou02050

Renault Megane RS Sport 2004 light blue metallic Universal Hobbies 2051

Renault Megane RS Sport 2004 orange metallic Universal Hobbies 2050

Renault Megane Tour De France 2004 Roche 1st CB COM cbck835

Renault Megane Trophy Version Salon de Paris 2004 Norev 517981



Mazda 6

Второе место в европейском конкурсе «Автомобиль 2003 года» заняла японская Mazda 6, набрав 302 балла (30 первых-вторых мест из 58 возможных). Mazda 6 отличается спортивный характер с лучшими в своём классе показателями управляемости и динамики, что соответствует её рекламному слогану: «Fun to use, fun to drive».

В 2004 г. Mazda 6 заняла седьмое место в опубликованном британским изданием Fleet News списке самых надёжных моделей. Перед публикацией эксперты исследовали 739 тыс. автомобилей, состоящих на балансе 50 крупнейших прокатных контор Англии. И в списке самых надёжных марок Mazda также заняла седьмое место.

Масштабные модели Mazda 6:
Mazda 6 2002 red Mtech MT019B
Mazda 6 2002 yellow Mtech MT019A



Citroen C3 2005 green Norev 155340

Citroen C3 Monster V6 4x4 Proto Courty 2003 Rally 4x4 Jemmpy jmp240



Citroen C3 Norev 155302



Citroen C3 Norev 155303



Citroen C3 Pluriel «Euretyres» 2006 Norev 155386

Citroen C3 Pluriel «La Vache Qui Rit» Tour de France Norev 155388



Citroen C3 Pluriel 2003 grey fulminator Norev 155383



Citroen C3 Pluriel 2003 sable Norev 155380
Citroen C3 Pluriel Norev 155383
Citroen C3 Pluriel Tour De France «Pic And Croq» Norev 155385 10
Citroen C3 restyle vert Ethel Norev 155340



Citroen C3 street car 2003 wine-red metallic Norev 155304



Citroen C3

Третье место в европейском конкурсе «Автомобиль 2003 года» со 167 баллами занял французский Citroen C3, в чьём облике видны мотивы легендарного «народного автомобиля по-французски» — Citroen 2CV.

Citroen C3 1.6 попал в финал проводимого Южно-Африканской гильдией автомобильных журналистов (The South African Guild of Motoring Journalists) конкурса «Автомобиль 2002 года».

Масштабные модели Citroen C3:
Citroen C3 2002 Solido soa203527



Citroen C3 2003 silver metallic Norev 155305

**КАТАЛОГ
МАСШТАБНЫХ
МОДЕЛЕЙ**
ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

Vector Models

Масштабные модели 2010



Vector Models

Вышел в свет «Каталог масштабных 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 «Элекон». Мастерские же вообще никогда своих каталогов не выпускали.

Каталог можно приобрести в модельных магазинах Москвы (Протопоповский пер., д. 9 и пл. Ганецкого, д. 1) и Ярославля (Центр. рынок, модуль 306), интернет-магазинах www.kimmeri.com, www.yarautomodels.ru, 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.

КОНКУРС «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



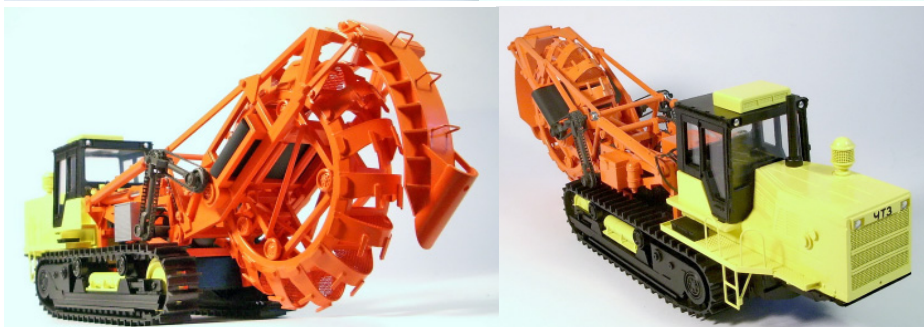
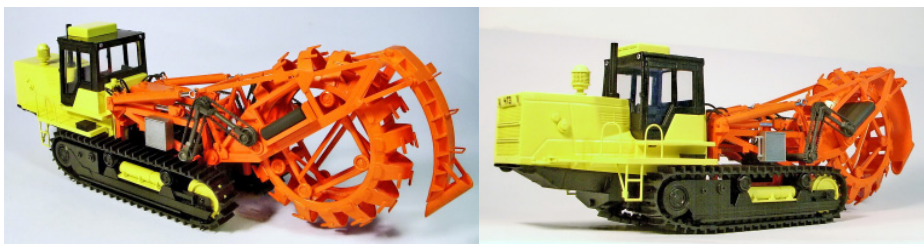
Здравствуй!

В прошлом году я предлагал на конкурс, который ежегодно проводится Вашим журналом, свою модель трактора Т-150К.

Хочу и в этом году принять участие в конкурсе в номинации «Лучшая конверсия года» со своей новой моделью роторного экскаватора ЭТР-224А.

О модели: за основу была взята модель гусеничного трактора в масштабе 1/43 производства Челябинского «ПРОМТРАКТОР». Использовались только кабина и капот исходной модели. Раму и гусеничный движитель пришлось изготовить заново (из-за увеличенной длины), но с использованием «фабричных» гусеничных лент (их пошло 4 шт. - по две на каждый движитель). Остальная надстройка с ротором и гидравликой изготовлена полностью самостоятельно из полистирола. Количество изготовленных деталей посчитать сложно – но не ошибусь, если скажу, что не менее ста. Окрашена модель в соответствии с прототипом краской REVELL.

В дополнение: когда модель роторного экскаватора была готова, возникла идея дополнить её трейлером. В этой связи под конверсию пошла модель МАЗ-7310 производства казанского «ЭЛЕКОНА» – на её основе была построена модель тягача МАЗ-73131. Трейлер



не что иное, как ЧМЗАП-9990 – наверняка самый распространённый полуприцеп-тягеловоз во всем пространстве СССР. Его уменьшенная в 43 раза копия сделана из полистирола с использованием самодельных колёс, изготовленных одним киевским мастером.

Если фотографии описанных выше моделей найдут место в Вашем журнале – буду очень признателен. Ведь нет большей радости для моделиста, чем поделиться своей работой с широкой аудиторией коллекционеров, модельеров и сочувствующих этой теме людей.

С уважением, Алексей Самохин. Киев.



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 магазине

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

РЕСТАВРАЦИЯ МОДЕЛЕЙ

Олег БАРИНОВ (г. Тюмень),
Фотографии автора

У кого из нас не случались досадные поломки моделей: то нечаянное падение с полки, то неосторожное движение домочадцев или не аккуратная работа почты, при доставке посылки. А иногда к нам в коллекции попадают модели от наших знакомых: найденный в старом чулане выдавший виды и «побороздивший» в своё время песочницы ЗИЛок, или обнаруженный в кладовке ГАЗик и за ненадобностью, а также зная ваше увлечение, подаренный вам. Эти старые находки, несомненно, греют сердце коллекционера, и возникает желание вернуть им первозданный вид или, хотя бы, немного «подлечить». Сталкиваясь с подобным, я и решил поделиться своим опытом реставрации моделей.

КУЗОВ ИЗ МЕТАЛЛА

Довольно распространённая поломка – отломленные петли, «уши», скобы. На попавшем в мои руки ЗИЛе я боролся с этим следующим способом. Для восстановления сначала выровнял края скола надфилем, далее, засверлил отверстие для установки усиливающей арматуры – куска медной проволоки, вставил её на суперклею. Из полистирола выточил недостающий элемент, посадил на клей и заровнял наждачкой.

Из полистирола же изготовлен утраченный задний борт. Применение полистирола обуславливается в первую очередь тем, что он легко обрабатывается и его удобно клеить.



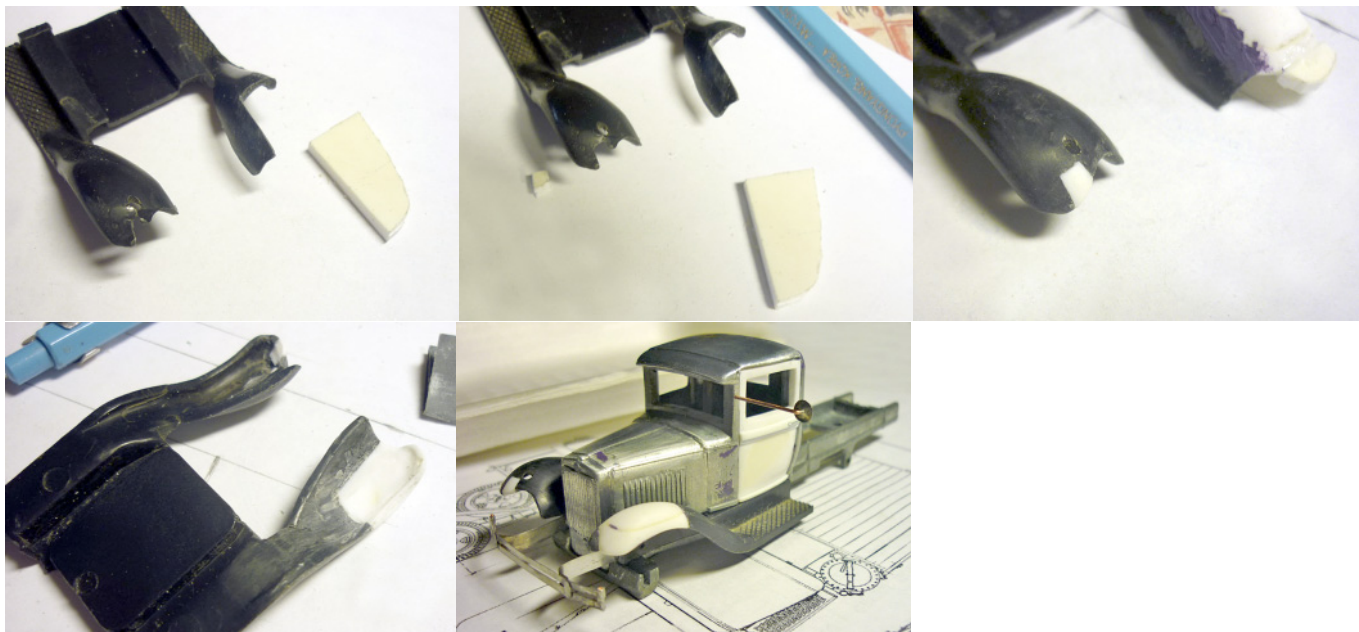
КУЗОВ ИЗ СМОЛЫ

Если поломка случилась на кузове из смолы, работа более тонкая: детали мелкие, а сама смола материал хрупкий, поэтому арматуру ставить рискованно. Там, где было за что зацепиться, сделал вышеописанным способом, там, где от петли ничего не уцелело – сточил её остатки, и вклеил новую из пластика на суперклей. Осталось зашпаклевать, зашкурить и покрасить. Прочность соединений и внешний вид не хуже изначального.



КРЫЛЬЯ

Если на модели присутствовали крылья, которые подверглись повреждениям, то метод реставрации схож с восстановлением смоляного кузова. Так же местам слома придаём ровные стороны, что бы было удобнее подгонять «заплаты». Технологии те же. Важно только изначально установить пригодность и совместимость клея.



КАПОТ

Отсутствующий капот можно изготовить из полистирола. Сначала делаются заготовки, повторяющие контур будущей детали, собираются, как слоёный пирог на клею и затем обрабатываются напильником и наждачной бумагой. После придания общей формы, уменьшаем её ещё на 1 мм по периметру – такой толщины приклеим полоски полистирола, имитирующие нижнюю горизонтальную выштамповку. Продольные выштамповки протачиваем надфилем. В месте их схождения на передней части капота нужно сделать закругление. Для этого вклеиваем небольшой полистироловый треугольничек. После, с помощью наждачки и шпаклёвки дорабатываем участок.

Жалюзи с боков можно изготовить несколькими способами: просто наклеить тонкие полосочки полистирола и затем наждачкой придать им надлежащий вид, или, если есть желание сделать жалюзи сквозными – вырезать ровный квадрат по размеру всей решётки и вклеить нужное количество тонких горизонтальных полосок.

В завершении, можно попытаться изготовить эмблему на передней части. В данном случае, даже с не очень правильной эмблемой модель будет смотреться лучше, чем совсем без неё. Эмблема завершает общий узнаваемый облик капота. Тем более из-за её малого размера для того, что бы разглядеть орехи, нужно смотреть с очень близкого расстояния. Я попробовал изготовить буквы из тонкого тянутого литника, загибая и тут же сажая на клей и обрезая модельным ножом лишнее. После высыхания наждачкой можно доработать их контур.



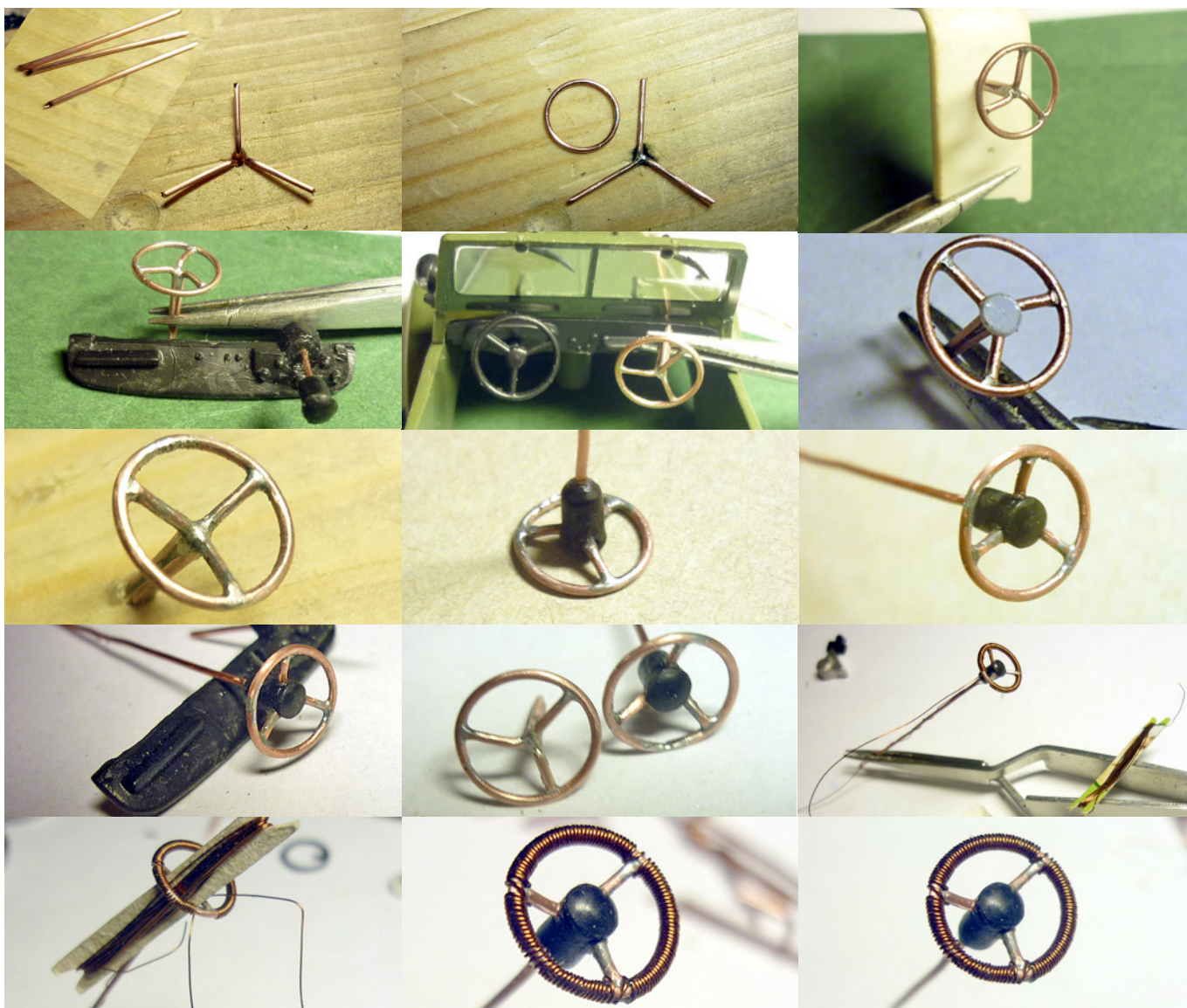


РУЛЬ

Технология изготовления: от медной проволоки отрезаем три одинаковых куска, просверливаем отверстие в доске, вставляем проволоочки примерно до половины, загибаем и разводим в стороны, что бы получилось три равных угла. Для точности, можно воспользоваться транспортиром. Далее спаиваем всё вместе. На следующем этапе сгибаем и спаиваем кольцо, диаметром, как у будущего руля, обрезаем у «тройника» лишние концы и впаиваем его в кольцо. Примерка показала, что размеры в норме, теперь нужно обточить трёхжильную стойку до нужного диаметра, приклеить по центру кружок – сигнал и можно красить.

Второй вариант: начало такое же, только перекладины будущего руля впаиваем не в плоскости круга, а немного под конус. Можно оставить и так, у некоторых рулей спицы расположены наклонно, но можно пойти дальше. Сердцевину, которая соединена пайкой, откусим кусачками. В «ступице» от старого руля или трубочке подходящего диаметра просверливаем три радиально расположенных по окружности отверстия и вставляем в них поперечины руля на суперклею. Можно добавить немного специфичного колорита в виде оплётки.

Вышеперечисленные способы не есть единственно верные и правильные, просто являются одними из вариантов. Был бы рад, если кому-то мой опыт окажется полезным.



LANCIA AURELIA GIARDINETTA

Сергей ДОБРОВ,
г. Тольятти

Фотографии предоставлены автором

Попытайтесь представить себе работу итальянских кузовщиков 50-х гг. прошлого века и в вашем воображении всплывёт много красочных картинок, ярких имён, стилевое разнообразие кузовов, но вряд ли среди них будет универсал с деревянными панелями.

Первые универсалы, предназначенные, как мы бы сейчас сказали, для активного отдыха, появились в США. Это были так называемые «woodie», машины, построенные с использованием деревянных панелей кузова. Расцвет производства таких кузовов в Америке пришёлся на кон. 1930-х — нач. 40-х гг. Новый всплеск моды на эти машины пришёлся на послевоенный период в связи с дефицитом металла.

Постепенно рынок Европы затребовал такие же автомобили, но уже на европейских шасси. Одними из первых на это требование откликнулись итальянские мастера кузовных дел Viotti и Frua. В 1947 г. они совместно построили универсал на базе Alfa Romeo 6С 2500 Coloniale.

А началось все с того, что один состоятельный итальянец захотел иметь автомобиль с деревянными панелями боковин - как у его родственника из США, но не Ford, а родную и горячо любимую Alfa Romeo. Автомобиль довольно быстро построили, однако по неизвестной причине заказчик от него отказался, но сама идея прижилась. И уже в 1950 г. на Viotti был построен другой универсал, теперь на шасси Lancia Aurelia. Поэтому не удивительно, что стилистически и конструктивно кузова этих Lancia и Alfa Romeo были практически идентичны, хотя Lancia Aurelia была 4-дверной, а Alfa Romeo 6С 2500 2-дверной.

Одна из старейших в Италии кузовных компаний Viotti была основана в 1921 г. Витторино Виотти как ремесленный кузовной магазин, но вскоре стала промышленным подрядчиком Fiat с собственной производственной линией и хорошей репутацией. Но это была туринская, а не миланская фирма. Именно географический фактор явился главной причиной, почему дальнейшее развитие универсалов с деревянными панелями было связано с Lancia и Fiat, а не с Alfa Romeo.

Во время войны в результате бомбардировок союзников завод Viotti был уничтожен, и с 1946 г. он стал рядовым поставщиком. Но по-прежнему



му фирма являлась постоянным источником новых идей. А в 1950 г. Fiat купил компанию Viotti для использования её в качестве «придворного» консультанта и специалиста по кузовному дизайну, и вплоть до закрытия в 1964 г. фирма Viotti выполняла эту миссию.

Однако Fiat не запрещал Viotti изготовление кузовов ручной работы на других шасси — мастера должны были иметь необходимую практику для своего творческого развития и поиска новых решений. Это обстоятельство и позволило построить 47 универсалов на базе Lancia Aurelia. А имя Giardinetta, которое можно перевести с итальянского языка как «садовник», было запатентовано именно специалистами Viotti. Позже Fiat использовал его и для своих моделей.

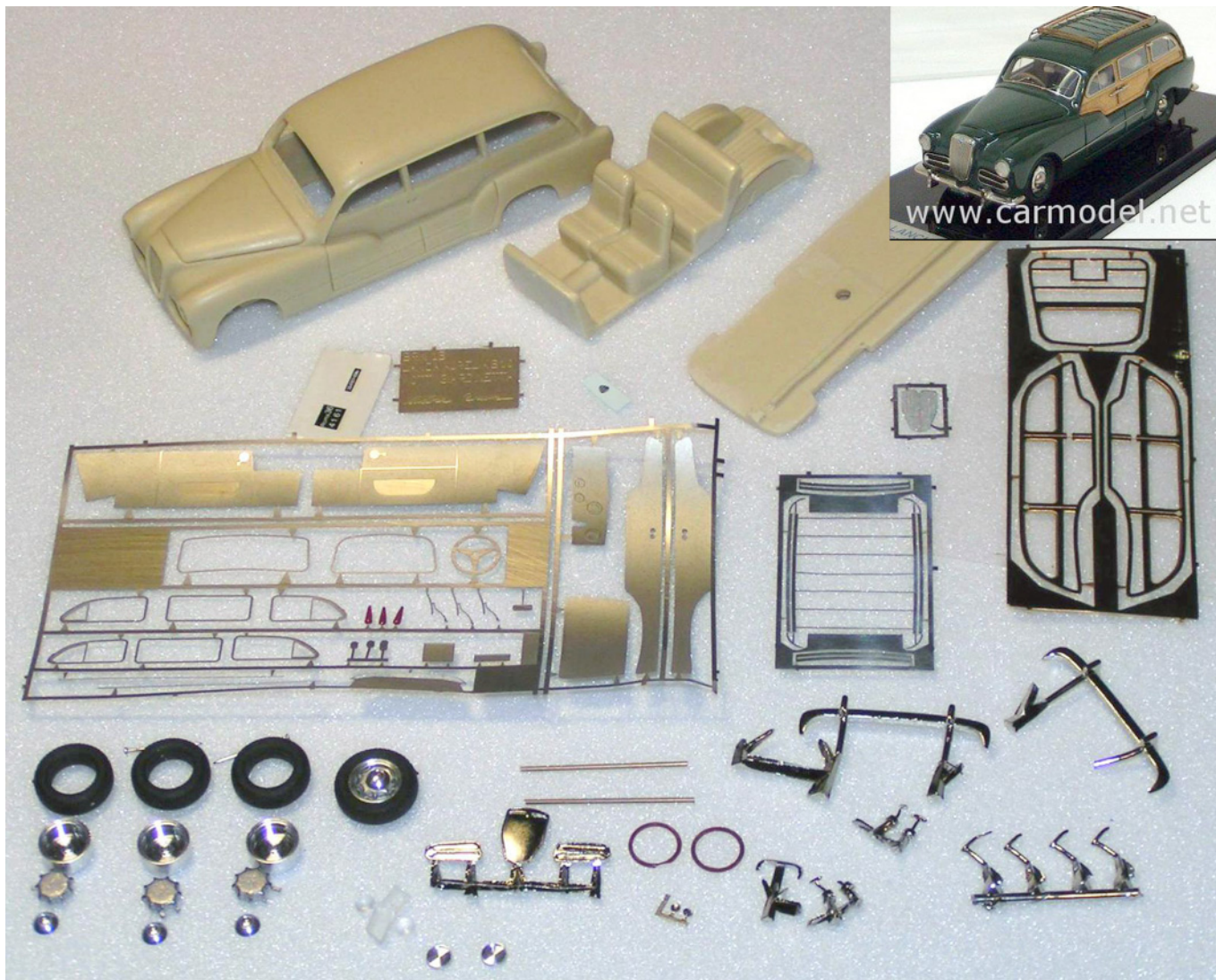
А между тем базовая Lancia Aurelia была самым передовым серийным автомобилем своего времени. Созданная в 1950 г. Aurelia стала первой работой Джанни Ланча, присоединившегося к компании своего отца несколькими годами ранее. Кстати, младший Ланча не без оснований полагал, что кузов универсал, который должен стать типичным автомобилем в ливрее для фермера или оптовика фруктов и овощей, мало подходил для Aurelia. Однако он всё же принял во внимание запросы от некоторых крупных итальянских дилеров и позво-

лил Viotti построить несколько десятков универсалов на удлинённой платформе с колёсной базой 2,91 м.

Первым в серии Aurelia появился седан В10, оснащённый двигателем объёмом 1574 см. куб. и мощностью 60 л.с. Это был первый седан в мире, получивший V-образный 6-цилиндровый двигатель. Для снижения веса различные кузовные панели, например капот и двери, были изготовлены из алюминия. Сцепление и 4-ступенчатая коробка передач были смонтированы в задней части в виде одного блока с дифференциалом и даже тормозами (схема Transaxle). Автомобиль стал более совершенным с точки зрения распределения веса и снижения неподрессоренных масс на задней оси. В результате получился прекрасно управляемый автомобиль с чёткими реакциями и балансом балерины.

Универсал Giardinetta выпускался три года (с 1950 по 1952). Примечательно, что из выпущенной полсотни машин чуть более половины (тридцать) имели деревянные панели, охватывающие двери практически целиком. У остальных панели покрывали только верхнюю половину дверей. В основном автомобиле были построены на шасси В51 с 1,5-литровым двигателем и только два или три экземпляра были собраны на шасси В53 с 2-





литровым двигателем. Универсал от Viotti весил 1250-1300 кг, а его максимальная скорость составляла 125 км/ч (133 км/ч на шасси B53).

До наших дней сохранилось только два автомобиля. Один из которых был обнаружен в поле на Сардинии (в некоторых источниках говорится о Сицилии), и, хотя он был заброшен, оставался по-прежнему необыкновенно оригинальным и полностью комплектным. Полная реставрация находки была проведена на фирме КСА в... Милане. Что поделать — ирония судьбы!

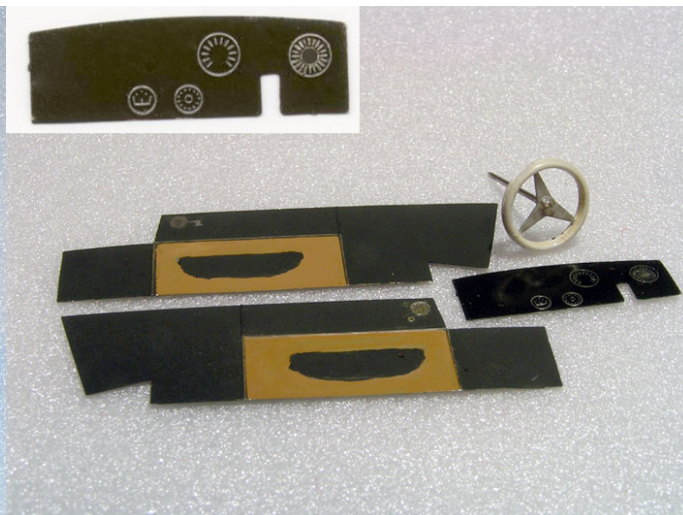
Как и в любой другой работе по реставрации предметов старины важны детали, так и эта

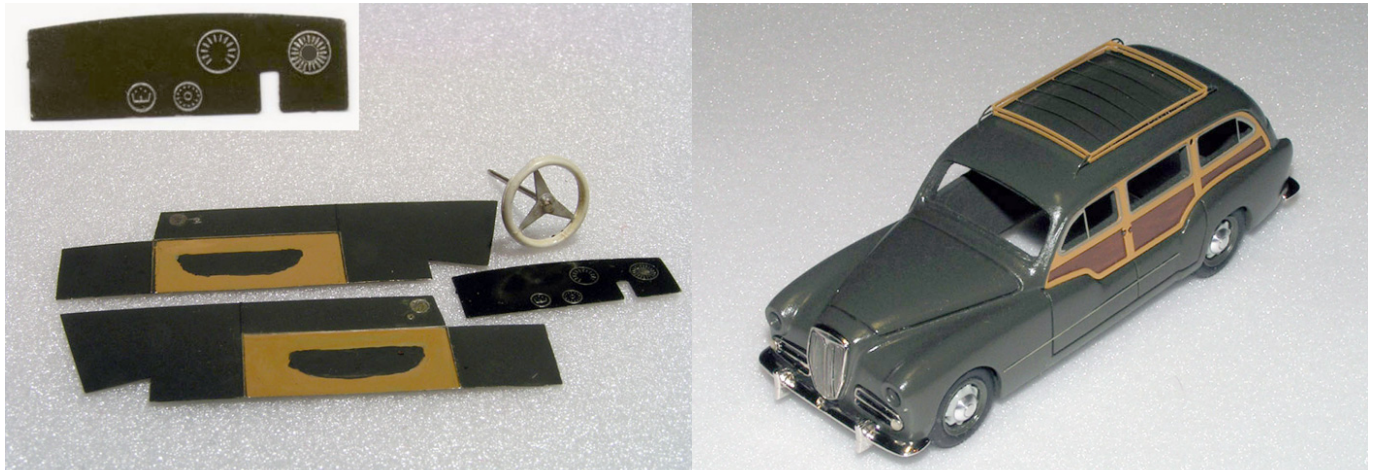
Giardinetta теперь демонстрируется в комплекте с восстановленными деревянными лыжами и палками 1950-х гг. А как же - автомобиль для активного отдыха! По завершению реставрации автомобиль был показан на нескольких конкурсах элегантности, прежде чем в 2005 г. был продан за 204100 евро на аукционе Bonhams в Монако.

КИТ

Набор для модели Lancia во многом повторяет таковой для модели Fiat 8V этой же фирмы. Упаковка на сей раз была даже более надёжной, чем у модели Fiat - кроме пузырьковой плёнки свободное пространство коробочки было заполнено пе-

нопластовыми «червячками». Однако в процессе удаления облоя выяснилось, что кузов всё-таки имеет повреждения: по левому борту были трещины на трёх из четырёх стоек крыши. Может технологический брак? Скорее всего. Пришлось заклеивать контактным клеем. А в остальном кузовок так же довольно крепкий с толстыми стенками, держать в руке при обработке можно смело и крепко. Качество лицевой поверхности на этой модели значительно лучше, чем у Fiat 8V, никакой шагрени, раковины были только на днище. Днище модели на сей раз из смолы, но тоже примитивное с имитацией одной лишь выхлопной трубы и местом





для приклейки идентификационной пластины с названием фирмы и модели.

«Деревянные» панели бортов и обивки салона, а это фототравление, были деформированы. И это, судя по фото других китов фирмы, похоже на «фирменный» знак ABC Brianza. Все детали пришлось выравнивать, аккуратно прокатывая их круглой деревянной палочкой на картонной подложке. Окантовки деревянных бортов тоже фототравление, но из более толстого металла жёлтого цвета. Облицовка радиатора просто порадовала тонкостью проработки ажурной паутины. Но позже это оказалось серьёзной проблемой. Дверные ручки в виде литых хромированных деталей — приятная мелочь. Фары в этом наборе великолепные — яркий алюминиевый корпус и прозрачная линза. И снова в наборе галантерейные булавки - вал руле-

вого колеса и рычаг КПП.

На схеме сборки показано запасное колесо, на днище вдоль двери задка есть место для его установки. Но вот самой «запаски» нет и в помине.

Сборка

Окантовки боковых окон идеально, без зазоров встали в посадочные места в «деревянных» панелях боковин. А вот окантовка ветрового стекла оставила зазор по контуру проёма.

Глубина пазов на кузове для установки молдингов выбрана ровно на нужную глубину. Так, что после финишного покрытия кузова лаком вид идеальный.

А вот ажурная облицовка радиатора потребовала буквально ювелирной работы. Перемычки крепления на рамке фототравления намного шире, чем прутья самой детали. В результате неаккурат-

ного отделения слабой детали от жёсткой основы возможно повреждение облицовки, что собственно и произошло в моём случае. Причём я это предполагал и не использовал щипцы, а отрезал плавно маникюрными ножницами. Пришлось рихтовать деталь иголкой сначала в руках, а потом ещё в процессе приклейки на «морду».

Оказалось, что поверхность двери задка сферическая. Так, что весь «сэндвич» из трёх деталей пришлось выгибать в двух направлениях.

Багажник крыши хоть и состоит всего из трёх деталей, но оказался далеко не прост. Сложность состояла в том, что крыша сферическая, а багажник должен повторять её форму. Так, что согнуть борта багажника, как предполагалось ранее, одним движением по линейке оказалось не возможно. Пришлось постепенно в несколько приёмов



пинцетом подгибать каждый прутик по отдельности. В итоге багажник сам принял сферическую форму. Передний и задний борта стали четко в распор между боковыми. И это здорово облегчило сборку багажника — осталось просто капнуть контактный клей во внутренние углы. Далее окраска кистью, сверху лак. Собранный багажник четко встал в выполненные на крыше кузова миниатюрные углубления. Во время окончательной сборки в эти углубления иголкой капнул клей, а затем поставил багажник.

Загадкой была сборка кузова, панели с сидениями и днища. С одной стороны панель с сидениями можно прикрутить к панели днища, а затем вставить в кузов. Но беда в том, что панель в сборе с сидениями прямо в кузов не входит, нужно заводить за арки задних колёс. Но если всё в сборе с днищем, то последнее этому же и мешает. Прикручивать сидения к днищу уже на кузове тоже неудобно — поддержать их нет возможности. В общем, пришлось с помощью надфиля обеспечить прямую сборку с уже подсобраным днищем.

Для сборки колёс никаких базовых элементов нет. Поэтому приклейка хромированных колпаков требует определённых усилий для устранения эксцентриситета.

Колею колёс выполнил по размерам оригинала, и колёсные пары четко встали в крылья. Никаких доработок по кузову не потребовалось. Из-за отсутствия полных данных по оригиналу, высоту модели и клиренс выставлял по фото.

Для установки дворников не было никаких ориентиров (например, как для багажника крыши). Поэтому приклеить их и при этом не испачкать модель клеём далеко не просто. Пришлось применить народную хитрость - приклеить их к стеклу слюной. Да-да, слюна тоже хороший клей для лёгких деталей. А позже иголкой капнул лак в места контакта дворников с кузовом.

Модель

А при сравнении готовой модели с фотографией оригинала в разных ракурсах нарушений пропорций мною не обнаружено. Колея и база колёс оказались абсолютно в масштабе. Значит, делаем вывод о соблюдении масштаба модели. Отлично!

Досадно, но у модели не предусмотрен довольно примечательный элемент экстерьера - наружное зеркало.

В отличие от модели Fiat, интерьер просто убогий, полное разочарование. Даже вся панель приборов это плоская фототравлённая деталь с картинками-раскрасками а-ля гравюра «сделай сам».

Рулевое колесо на поверку оказалось не совсем



то, какое должно быть. Да оно трёхспицевое, но расположение спиц должно быть не под углом ~120°, а под углом 90° (Т-образное расположение). А сам руль задуман неплохо: каркас фототравлённый, а на него сверху и снизу приклеиваются два кольца полукруглого сечения — получается круглое сечение «баранки».

На схеме сборки показано, что рычаг КПП ставится на пол между сиденьями. Но на фото салона оригинала его там нет, скорее всего, он на рулевой колонке. Но она на модели тоже в виде булавки и рычаг крепить, в общем-то, и не к чему.

Вопросы вызвала «деревянная» окантовка двери задка. Она явно отличается по рисунку от оригинала Lancia Giardinetta и скорее похожа на дверь той самой Alfa Romeo 6C 2500! К сожалению, у меня есть фотография вида сзади только одного автомобиля Lancia Aurelia Giardinetta. Учитывая историю оригинала, можно предположить, что такая дверь могла быть на ранних кузовах Lancia. Но, зная, что у ABC Brianza есть модель и Alfa Romeo 6C 2500, можно заподозрить и недобрую унификацию.

Идентификационная табличка на днище гласит следующее: «Lancia Aurelia B10 Viotti Giardinetta».

Но ведь универсалы носили индексы B51 и B53. «Десятка» была у седана.

Багажник крыши в собранном виде смотрится довольно таки правдоподобно. Это, пожалуй, самая интересная деталь модели. И я решил её подчеркнуть. В истории про восстановленный оригинал особо подчеркиваются дополнительные аксессуары - лыжи и палки 1950-х гг. Этот момент не оставил меня равнодушным — нужно делать лыжный комплект.

Исходные размеры комплекта выбрал «под себя». Лыжи изготовил из шпона, оторванного от листа фанеры (прошлого века!). Для верности придал лыжам переменный продольный профиль. Носки загнул, распарив их в горячей воде. А вот с палками пришлось повозиться. Взял из древнего пластикового набора (фары, дворники и зеркала - были когда-то такие) самое большое круглое зеркало диаметром 3мм и высверлил в нём отверстие. Затем на полученное кольцо крест-накрест наклеил две пары ниток. «Лапы» покрасил и зачистил нитки от махры, а в перекрестье четырёх ниток вставил булавку, окрашенную под дерево. При этом «лапы» сохранили подвижность. На другой конец палок наклеил петли из ниток.



В ЕКАТЕРИНБУРГЕ СЛЁТ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ

Иван СУНЦОВ,
г. Екатеринбург
Фотографии автора



9 октября в Екатеринбурге прошел слёт коллекционеров масштабных моделей автомобилей.

Уже в 9 часов утра к Выставочному Центру на ул. К. Либкнехта стали подъезжать иногородние гости на автомобилях.

В 9.30 подъехали организаторы слёта — Эдуард Дринко и Сергей Зимин.

Около 10 ч. началась продажа входных билетов, и участники слёта начали занимать столы для расстановки моделей.

Хотелось бы подробнее остановиться на участниках слёта.

Представителями завода Промтрактор (г. Челябинск) была показана большая и очень интересная экспозиция моделей собственного производства: Урал-542301, Урал-532302, самосвал Урал-63685. Кроме грузовиков Промтрактор показал многочисленные варианты моделей бульдозера Б10, трактора Т10; трубоукладчика ТР20.01.01; виброкатка ВК24.01.01 и специально выпускаемую для завода «УралВагонЗавод» модель «летающего танка» Т-90С.

В этом году на слёт приехал моделист-коллекционер из г. Ижевска Игорь Николаевич Швецов. Он самостоятельно изготавливает многочисленные копии вездеходов на базе моделей «Нивы», УАЗа и других автомобилей.

Сергей Галыгин из г. Троицка привёз на слёт свои модели автокранов «Челябинец» на базе Урал-4320 и модели тяжёлых автогрейдеров. Все модели Сергея отличаются высокой детализацией и помещены в витрины. Возле его моделей всегда были посетители, которые с интересом рассматривали модели, сделанные его руками. Пожалуй, модели Сергея Галыгина были лучшими на слёте в этом году.

Так же в слете принимал участие магазин моделей из г. Каменск-Уральский в лице Дениса Владимировича Некрасова.

Максим Бурухин из г. Екатеринбурга расставил модели производства «Элекон», НАП, «Агат», «Автолегенды» и др. (числом свыше 300) на огромном столе.

Рядом с Максимом расположились гости из г. Тобольска Андрей и Михаил Баклановы, которые привезли с собой на слёт модели собранные из КИТов «Финоко», конверсии «Элекона» и «Автолегенд». Моделисты из Тобольска на слёт приезжают уже второй год подряд.

Константин Главизнин из г. Челябинска привёз на слёт киты «Финоко» (Германия) из смолы (ЛАЗ-695, ЛАЗ-697, ЛиАЗ-677, ПА3 и др.), а его земляк Сергей Владимирович Ефсеев показал модели времен СССР.

Неплохую подборку моделей показал Сергей Стороженко. Были выставлены модели польской журнальной серии, новой серии «Автомобиль на службе», модели Ist, VMM и др. Рядом с Сергеем расположил свои модели

модели «Элекона», «Автолегенды» и немного Ist.

Замыкала круг участников слёта большая экспозиция магазина «Хобби-моделс» (г. Екатеринбург)

По словам участников и гостей, слёт прошёл на хорошем уровне, коллекционеры вдоволь пообщались, познакомились, обменялись визитками, контактами, пополнили свои коллекции моделей, ненужные модели продали. У многих были с собой фотоаппараты, и мимо объектива ничего интересного коллекционеры не пропустили.

Выражаем благодарность главным организаторам и спонсорам слёта коллекционеров в г. Екатеринбурге — Эдуарду Алексеевичу Дринко и Сергею Викторовичу Зимину, а также главному информационному спонсору слёта - Уральскому форуму моделлистов и коллекционеров масштабных моделей автомобилей.

Олег Владимирович Репин. Он представил модели ручной работы «Уральского сокола» и др. мастеров.

Интересные модели представил Амир Музафаров из г. Екатеринбурга

Также на слете выставляли модели Евгений Каратченя и Иван Сунцов, у Евгения было много моделей «Компаньона», серии «Автолегенды» и др. У Ивана —



Moscow-Tram-Collection.ru
московская коллекция моделей масштаба 1:43

БОЛЬШОЙ ВЫБОР МОДЕЛЕЙ В 43 МАСШТАБЕ

МАГАЗИН В МОСКВЕ:

площадь Ганецкого, д. 1, кинотеатр "Варшава"

Метро Войковская

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.

КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ МАСТЕРСКОЙ АЛЬФ



АР-НАТИ



АР-НАТИ с прицепом



АБР-4 на базе БА3-3783Д.
Разные годы выпуска и варианты
выполнения и окраски



АБР-4 на базе БА3-3783Д.
Разные годы выпуска и варианты
выполнения и окраски



БА3-3783Д.
Аварийно-техническая ЦСУ



БА3-3783Д.
Украинская милиция



Фургон цельнометаллический
БА3-3783Д.
Разные годы выпуска и варианты
окраски



Фургон цельнометаллический
БА3-3783Д.
Разные годы выпуска и варианты окраски



Санитарный БА3-3783СП.
Разные годы выпуска и варианты
выполнения и окраски



Санитарный БА3-3783СП



Тентованный БТР-40.
Разные годы выпуска



Бронетранспортёр БТР-152.
Разные годы выпуска и окраски



БТР-152 (варианты) на базе ГАЗ-417
www.writmonex.ru



Бронетранспортёр БТР-152.
Разные годы выпуска и окраски



Бронеавтомобиль Д-8.
Разные годы выпуска и окраски



Пикап ГАЗ-4.
Разные годы выпуска и окраски



Пикап ГАЗ-4.
Разные годы выпуска и окраски



Радиостанция АР-5 на базе ГАЗ-4.
Разные годы выпуска и окраски



Радиостанция АР-5 на базе ГАЗ-4



Санитарный на базе ГАЗ-4.
Разные годы выпуска и окраски



ГАЗ-6.
Разные годы выпуска и окраски



ГАЗ-6.
Разные годы выпуска и окраски



Газогенераторный ГАЗ-42.
Разные годы выпуска



Полугусеничный ГАЗ-60.
Разные годы выпуска

Продолжение в следующем номере

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

Фото www.alpimodel.com, www.tacot.com, www.modelcar.com, www.modelissimo.de u фирм-изготовителей



Alfa Romeo 147JTD Red Welly



Alfa Romeo Giulietta 2010 white Norev 770040w



Austin London taxi LTI TX4 green Oxford otx4007



Bedford HA van British Rail dark green Oxford oxa010



BMW 550i (F10) 2010 silver metal Schuco 7216



Brimont ETR 4X4 Plateau EDF-GDF Very lim ed Tacot MVI tac255m



Alfa Romeo 1600TI Super 1956 light blue-white M4 7133



Alfa Romeo Spider matt black Minichamps 400120333



Austin Low Loader taxi blue-black Oxford AT002



Bedford HA van Royal Mail red Oxford ha002



BMW 550i (F11) Touring 2010 black saphir Schuco 7201



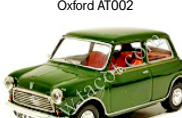
Bucciali TAV3 8-32 1932 black IXO mus032



Alfa Romeo 1900 Polizia Special Edition Brianza Classic Team Brumm s1026



Alpine A110 1973 blue Solido 14320700



Austin Mini 1000 Stripey 1976 brooklands green Vitesse 29507



Bentley Arnage R 2003 light blue & blue metallic Minichamps 433139400



BMW 550i (F11) Touring 2010 blue metal-tiefsee blue Schuco 7202



Bugatti Type 32 Tank 1923 special edition Brianza Classic Team Brumm s0915



Alfa Romeo 2300 Special Edition Brianza Classic Team Brumm s1023



Aston Martin DB4 coupe 1958 chromo Edicola ach017



Austin Princess carlton grey-light grey Oxford ap003



Bentley Continental S2 Cabriolet Parkward 1962 Twincam: blue metal 30234; bronze met 30232; dark green 30231; white 30233



BMW 700 Coupe Sport 1960 Red Minichamps 400023721



Bugatti type 57S 1936 special edition Brianza Classic Team Brumm s0912



Alfa Romeo 33 Coupe Prototipo Speciale Paris Autoshow 1969 yellow lim ed 60pcs Tecnomodel-tex04b



Aston Martin Vanquish V12 2001 chromo Edicola ach001



Autobianchi Giardiniera 1972 'Turbo Furbo' lim ed FTIA Switzerland 2010 white Brumm s1033b



Bentley Continental S2 Cabriolet Parkward soft top 1962 Twincam: blue metal 30246; blue 30245; ivory 30244; red 30243



BMW M3 (E30) DTM 1991 white plain body version Auto Art 59147



Bugatti type 57SC Atlantic special edition Brianza Classic Team Brumm s0913



Alfa Romeo 33 Coupe Prototipo Speciale Paris Autoshow 1969 yellow lim ed 60pcs Tecnomodel-tex04a



Audi 200 Quattro 20V 1990 grey metal Neo 43038



Autobianchi Giardiniera 1972 'Turbo Furbo' lim ed FTIA Switzerland 2010 yellow Brumm s1033-2



Bentley SIII Continental Mulliner Park Ward 1963 grey metal Neo 44160



BMW M3 Coupe GTS (E92) 2010 orange Premium ClassiXXs 0422185879



Bugatti type 57SC coupe Atlantic 1938 chrome Edicola ach004



Alfa Romeo 6C 2300B Lungo cabriolet 6 posti personal car Benito Mussolini black Gamma kik056



Audi A8 2010 ice silver Kyosho 5011008113



Barkas B1000 pick-up-canvas top fire engine Ist-models Cars&Co



Berce Chimique Meurthe et Moselle Pompiers Eligor Camions



BMW X3 2010 black saphir Schuco 0422162522



Bugatti Veyron 2009 white Top Gear Minichamps 519431100



Alfa Romeo 6C 2500SS spider Pininfarina personal car prince Ali Khan 1950 light blue Gamma kik054



Audi R8 2010 white Schuco 450740100



Barkas B1000 pick-up-canvas top VEB Deutsche Spedition Leipzig grey Ist-models Cars&Co



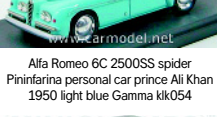
Berliet GBO 15 6x4 HC Citerne Coder Norev 690041



BMW X3 2010 red metal Schuco 0422162524



Buick Special M 40C phaeton 1938 homer gray poly Brooklyn bc015



Alfa Romeo Alfetta 1.8 1974 green Minichamps 400120204



Audi RS5 2010 ibis white Schuco 450740100



Barkas B1000 pick-up-canvas top fire engine Ist-models Cars&Co



Berliet GBO 15 6x4 HC Plateau Ridelle Norev 690042



BMW X3 2010 white Schuco 0422162523



Cadillac CTS-V 2009 blackout Edition Luxury 525bk



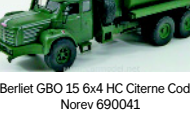
Alfa Romeo Giulietta 2010 black Norev 790040b



Audi Typ A 1910 blue Minichamps 437019031



Bateau Pneumatique Pompiers Sur Remorque Eligor Camions 120057



Berliet TBO tractor DE T100 Norev 690023



BMW X3 silver Welly



Cadillac CTS-V 2009 grey metal Luxury 500gry



Alfa Romeo Giulietta 2010 red metal Norev 790040r



Bedford HA Camper cream Oxford ha004



BMW 550i (F10) 2010 imperial blue Schuco 7217



BMW X6 (50) 2008 Ambulance Notartz Schuco 7214



Cadillac S62 Cabriolet Saoutchik 1948 black-lilac ABC 255B



Cadillac S62 Cabriolet Saoutchik 1948 black-purple Chromes 017



Audi RS5 2010 ibis white Schuco 450740100



Audi R8 2010 white Schuco 450740100



BMW X3 2010 white Schuco 0422162523



BMW X3 2010 red metal Schuco 0422162524



BMW X3 2010 black saphir Schuco 0422162522



BMW X3 2010 orange Premium ClassiXXs 0422185879



Audi A8 2010 ice silver Kyosho 5011008113



Audi R8 2010 white Schuco 450740100



BMW X3 2010 red metal Schuco 0422162524



BMW X3 2010 black saphir Schuco 0422162522



BMW X3 2010 orange Premium ClassiXXs 0422185879



BMW X3 2010 white Schuco 0422162523

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Cadillac S62 Cabriolet Saoutchik 1948 white-lilac ABC 255W



Citroen C4 2011 grey blue metal Norev 155441



Delage D8-120 Cabriolet Saoutchik 1939 General De Gaulle Chromes 013



Ferrari 250 Testarossa 1957 red Bburago



Fiat 500 cabriolet half open top 2009 Norev: grey london 770033hgl; grey f 770033hgf; grey tokyo 770033hgt



Ford Focus RS 2001 blue metal Cararama



Cadillac S62 Cabriolet Saoutchik semi close top 1948 mauve-purple Chromes 016



Citroen C4 2011 red metal Norev 155440



Delage D8-120 Cabriolet Saoutchik Milord Roof 1939 red metal Chromes



Ferrari 355 Berlinetta 1995 red Bburago



Fiat 500 cabriolet half open top 2009 Norev: pearl white flowers 770033hmf; pearl white london 770033hml; pearl white 770033hw



Ford GT40 2004 chromo Edicola ach006



Cadillac Seville Elegante Mk.I 1976 brown-gold Neo 43497



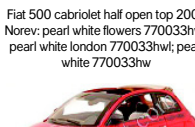
Citroen DS Corbillard 1968 funeral Padre Pio diorama RIO 4229d



Delage D8-120 Cabriolet Saoutchik Soft Roof 1939 white Chromes 014



Ferrari 430 Scuderia 2007 dark grey metal Bburago



Fiat 500 cabriolet half open top 2009 Norev: red F 770033hfr; red 770033hr



Ford Mustang GT 2006 Police Guaynabo City Puerto Rico IXO moc103



Cadillac V8 Imperial sedan 1930 chromo Edicola ach015



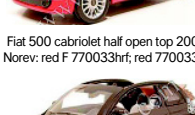
Citroen DS Fantomas white Provence Moulage pm033



Delage D8-120 letourneur & machand 1939 chrome Edicola ach008



Ferrari 430 Scuderia 2007 red Bburago



Fiat 500 cabriolet open top 2009 black flowers Norev 770033obf



Ford Taunus P6 15M coupe metal 1968 green-black Neo 43331



Chevrolet Camaro LT 1978 red Neo 44125



Citroen DS3 2010 coffret 4 DS3 toits interchangeables lim 1300ps Norev 155283



Divers Sullair MS50 SPCR 6 Compressor for MVI K208 Eurocargo Kit resin MVI K203



Ferrari 575GTZ Zagato 2007 blue-ivory Looksmart ls373c



Fiat 500 cabriolet open top 2009 grey flowers Norev 770033ofg



Ford Transit 1974 Team Tyrrell Spark s0276



Chevrolet Corvette Stingray 1963 black IXO clic213



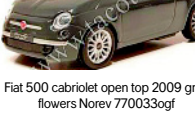
Citroen HY plateau double cabine Chateau Guillaume Eligor Autos 101325



Dodge Viper coupe 1993 red Minichamps 433144022



Ferrari California 2008 dark grey metal Bburago



Fiat 500 cabriolet open top 2009 pearl white flowers Norev 770033owf



GAZ M22 Volga 1960 beige Neo 43806



Chevrolet Corvette Stingray 1963 chromo Edicola ach024



Citroen Jumper 2009 Pompiers grimp SDIS 87 Norev 155922



Dodge Viper GTS cabrio 1993 red Minichamps 433144032



Ferrari California 2008 red Bburago



Fiat 500 cabriolet open top 2009 red flowers Norev 770033orf



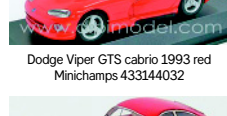
Gembala GTL 600 2009 black Spark s0732



Chevrolet Corvette ZR1 2010 metallic blue Spark s1533



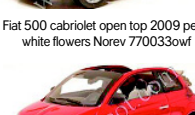
Citroen Type H van Arts Menagers 1950 Eligor 101046



Ferrari 166MM Zagato Speciale Panoramica 1950 red IV-model ivm037



Ferrari F50 1995 red Bburago



Fiat 500 Decouvrable 1957 / Fiat 500 cabriolet 2009 grey-pearl white lim ed 500ps Norev 770049



Glas 1300GT cabrio 1966 silver Neo 43975



Chevrolet Suburban CIA 2009 black Luxury 650CIA



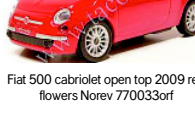
Citroen Type H van Calor Edicola ad089



Ferrari 212 Chia-Aigle (sn 0137E) 1951 red Avanti av001



Fiat 238 van 1974 Polizia RIO 4297



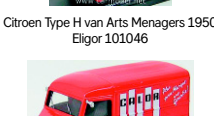
Fiat 508 Balilla 1935 Autocarro red-black RIO4295



Graham Paige Roadster Sharknose 1939 light blue Edicola cde013



Citroen 2CV AZU van Secours Police Routier 1954 Altaaya adg3-vevr



Citroen Type H van Calor Edicola ad089



Ferrari 246GT Dino 1968 red Bburago



Fiat 238 Van Gelati Alemagna Edicola ad076



Hanomag Kurier Benne 1958 orange Minichamps 439154001



Honda NSX Type-R black HPI



Citroen 2CV Pick-Up Pompiers Centre de secours de vertus Eligor Autos 101324



Cord 812 phaeton sedan cabriolet 1937 open capote black Edicola cde024



Ferrari 250 Europa Vignale s-n 0359GT 1960 red BBR 105c



Fiat Uno Way 2010 red Norev 772961



Honda NSX Type-R white HPI



Infiniti Essence Salon de Geneva 2009 blue metal Provence Moulage pm0049



Citroen C3 2009 cidule green Norev 155272



Daimler DS420 hearse Oxford ds002 Datsun 260Z 2+2 1975 (red) Neo 43985



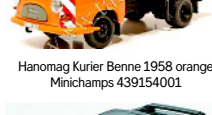
Fiat 500 cabriolet closed top 2009 black paris Norev 770033cbp



Ford F150 pick-up 1998 yellow Del Prado



Ford Focus RS 2001 blue metal Cararama



Ford Mustang GT 2006 Police Guaynabo City Puerto Rico IXO moc103



Citroen C3 Picasso 2009 alu grey metal Norev 155323



De Tomaso Guara 1994 red Alezan 175r



Ferrari 250 Testarossa 1957 black Bburago



Fiat 500 cabriolet half open top 2009 Norev: black f 770033hbf; black london 770033hbl



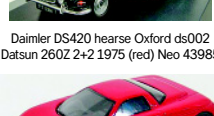
Ford F150 pick-up 1998 yellow Del Prado



Ford Focus RS 2001 blue metal Cararama



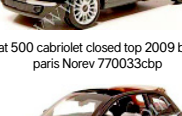
Citroen C3 Picasso 2009 alu grey metal Norev 155323



De Tomaso Guara 1994 red Alezan 175r



Ferrari 250 Testarossa 1957 black Bburago



Fiat 500 cabriolet half open top 2009 Norev: black f 770033hbf; black london 770033hbl



Ford F150 pick-up 1998 yellow Del Prado



Ford Focus RS 2001 blue metal Cararama



Citroen C3 Picasso 2009 alu grey metal Norev 155323



De Tomaso Guara 1994 red Alezan 175r



Ferrari 250 Testarossa 1957 black Bburago



Fiat 500 cabriolet half open top 2009 Norev: black f 770033hbf; black london 770033hbl



Ford F150 pick-up 1998 yellow Del Prado



Ford Focus RS 2001 blue metal Cararama



ISO Grifo IR8 Mk.II targa dark blue metal Neo 43432



Lamborghini Miura P400 1968 chrome Edicola ach003



MAN TGX V8 Tractor black Eligor Camions 114047



Mercedes E-Class Limousine silver Schuco 450732300



Mitsubishi Colt 3-doors 2010 Vitesse: black 29273; white 29272



Panoz Esperante GTR-1 1998 chrom Atlas



ISO Isocarro Cassone light grey Lilliput III083



Lamborghini Murcielago R-GT orange fluo lim ed 49ps MR Collection mr167se



Maserati GranTurismo MC GT4 2010 white Minichamps 400101200



Mercedes L408 Ambulance Rettungswagen Mannheim Schuco 3581



Mitsubishi Colt 5-door red Vitesse 29270



Pegaso Z102 1952 chromo Edicola ach014



ISO Isocarro van blue Lilliput III082



Lamborghini Urraco Prototipo Looksmart: orange IS375a; red IS375b



Maserati GT Coupe chrom Atlas Chrome Collection



Mercedes Racing Truck #1 Steve Pazzishe/ Lork silver black High Speed e1w



Mitsubishi I Miev Electric Car Japan Police black-white Vitesse 29283



Peugeot 205GTI 1.6L 1985 black Del Prado



ISO Rivolta GT red 1961 Neo 43426



Lancia Flaminia Coupe Lorayne Salon de Paris 1960 beige met Norev 783055



Massey Ferguson 65 Tracteur 1959 red Universal Hobbies 6045



Mercedes SLR McLaren 2004 chrome Edicola ach002



Mitsubishi Sapporo Mk.I 1982 silver metal Neo 43440



Peugeot 207 Bresil 2008 silver metal Norev 472761



Isotta Fraschini 8A cabriolet 1924 yellow-black RIO 4287



Land Rover Defender grey Cararama



Maybach Zeppelin 1932 chrom Atlas Chrome Collection



Mercedes SLS AMG 2009 blue metal Spark Model s1025



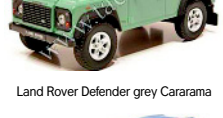
Monteverdi Safari 1976 red Neo 43627



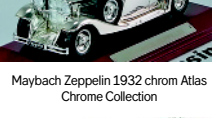
Peugeot 301 van Au Nain Bleu Edicola ad078



Isotta Fraschini 8A limousine 1924 red-black RIO 4281



Land Rover Freelander 2005 blue Cararama



Mercedes 170V Cabriolet Police dark green-black Schuco 2436



Mercedes Sprinter Pompiers GRIMP Solido 15012200



NSU Prinz 11958 ruby red-white Norev 831012



Peugeot 407 Coupe 2008 black Welly



Iveco Eurocargo 100E 18 Pompiers with Sullair compressor MVI 208cm



Land Rover Land Discovery 3 green High Speed hifb35s



Mercedes 1860 Actros Tracteur silver metal Eligor Camions 114102



MG TD Mk.II 1950 green Neo 43800



Oldsmobile 88 Super Fiesta wagon 1957 alcan white-charcoal poly Brooklyn brk121a



Peugeot 504 Break 1979 Dangel Gendarmerie Norev 475424



Iveco Eurocargo Pompiers Risques Technologiques Eligor Camions 114044



Lotus Elan 26R 1965 racing green Spark s0264



Mercedes 280SE (W111) 3.5 Coupe 1970 silver metal Minichamps 400038120



Minierva AL 1930 blue black Edicola cde027



Opel Commodore C 1978 green Neo 43690



Peugeot 605 Facelift 1998 dark red metal Norev 476501



Jaguar XJ12 Serie II 1975 green Minichamps 400130404



Lotus Elan S1 1962 yellow Spark s1237



Mercedes 300 limousine cabriolet soft top 1960 dark blue RIO 4121



Mini Concept Coupe 2009 Salon Frankfurt Premium ClassXXs 80422167712



Opel Olympia 1954 white Neo 43735



Peugeot D3A van Bouquet Du Nouveau Edicola ad083



Jaguar XK coupe silver High Speed hifb32s



Lotus Europa Special Kyosho: green 3075g; black 3075bk



Mercedes 300SL 1954 chrome Edicola ach012



Mini Countryman Cooper S 2010 dark grey metal-white Schuco 0422162264



Opel Rekord D 1975 gold metallic Minichamps 400044001



Peugeot J5 van Touring Secours Edicola ad095



Jaguar XK150 Coupe Bertone 1958 green met ABC 176



Magirus Duetz 150D F TLF16 truck fire Scala 1964 red black Signature 43015



Mercedes 500K 1935 chrome Edicola ach023



Mini Countryman Cooper S 2010 light white-black Schuco 0422162266



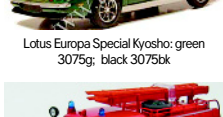
Opel Rekord D Caravan 1975 green Minichamps 400044011



Peugeot J7 van Cycles Peugeot Edicola ad070



Jensen Interceptor Mk.3 old english white Oxford j1007



Mercedes Atego Double Cabine FPT Desautel Pompiers Alerte 0002



Opel Rekord D Coupe 1975 metallic red Minichamps 400044021



Peugeot Partner Pompiers SDIS Haute Savoie Solido 15012400



Lamborghini Gallardo 2003 chrome Edicola ach009

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net
Peugeot Type H van Chicoree Williot Edicola ad093	Porsche 959 1985 red Looksmart Is290c	Renault Colorale 4x4 pompies Altaya adg1-vetr	Saab 95GL white 1979 Neo 43765	Toyota Mark II van GL fire fighting command car 1988 fire engine DISM-model 79089	Volkswagen T1 Samba minibus 1962 open Yatming: blue white ym43208wb; red white ym43208wr
 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net
Pierce-Arrow Silver Arrow 1933 chrome Edicola ach025	Porsche 959 chrom Atlas	Renault Dauphinoise van Gondolo Edicola ad081	Seat 850 Transicion Espanola 1975-1978 beige Atlas	oyota Mark II van GL fire road patrol car 1988 yellow DISM-model 79096	Volkswagen T1 Woodstock 1969 Atlas
 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net
Porsche 911(964)RSR 3.8 Shell Test Paul Ricard 1993 red-jurgen barth Spark S2069	Porsche 959 Looksmart: hite Is290b; silver Is290a	Renault Estafette Sinpar Benne 1968 orange Universal Hobbies 6055	Shelby Cobra 427 S-C 1965 black-white Stripes Solido 14311400	Toyota RAV4 red High Speed hf9235s	Volkswagen T3a Combi 112 Feuerwehr Premium ClassIXs 11406
 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net
Porsche 911(993)GT2 1996 red Solido 14331900	Porsche Cayman S 2009 Concept black Schuco 7304	Renault Estafette Sinpar Castor Pompiers lim ed 528ps EPM 101305	Siata 208CS 1952 Starline: blue 540230; red 540223	Trabant Kubel Grenztruppen olive-green lim ed 999ps IST-models by Cars&Co	Volkswagen T5 Combi Multivan London Ambulance Cararama
 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net
Porsche 911(996)Targa 2002 red High Speed hf9230s	Porsche Gemballa 600GTL 2009 black Spark Model s0732	Renault Estafette Sinpar Mini Camion Butagaz Eligor Autos 101300	Simca Aronde Chatelaine Simca Service Edicola ad063	Triumph Stag MkI 1971 blue Norev 350094	Volkswagen Touareg II 2010 Schuco: black 7417; silver metal 7416
 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net
Porsche 911(996)GT3-R 2000 orange Solido 14331800	Porsche Panamera 2010 red rubis metallic Minichamps ap02000119	Renault Estafette Sinpar Mini Camion Tanker Truck Total Eligor 101290	Simca CG coupe 1973 green IXO clc196	Triumph TR6 cabriolet: 1970 white Norev 350096	Volvo 164 1969 blue metal Neo 43107
 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net
Porsche 911(997)Carrera S cabriolet white Welly	Reliant Scimitar GTE 1980 green-beige Neo 43748	Renault Estafette Sinpar Mini Camion Tanker Total Eligor 101290	Simca Vedette Versailles 1956 dark green Vitesse 23570	Volkswagen LT van high roof Fire Brigades Schuco 450368100	Volvo 242GT silver metal Neo 43820
 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net
Porsche 911(997)Carrera S red Welly	Renault 1000kg van Royal Mint Edicola ad094	Renault Kerax berce truck unite intervention chimique meurthe et moselle Eligor 114002	Tata Nano 2009 white-black Norev 660000	Volkswagen Scirocco II GT 16V Neo 43040	Volvo 740 light green metallic 1986 Minichamps 40017101
 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net
Porsche 911(997)GT2-RS 2010 silver metal Minichamps ap0200070b	Renault 12 Gordini Jour G Le Castellet 1970 Eligor 101326	Renault R21 Nevada facelift 1989 Police Nationale Norev 512110	Toyotaet Crown DX 1958 Ebbro: black 44350; blue met 44351; green met 44352	Volkswagen Scirocco III R 2009 silver metal Provence Moulage pm0063	Volvo 940GLE dark blue met 1992 Neo 43611
 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net
Porsche 911(997)GT3-RS Yatming: green ym3204-gr; red ym3204-or	Renault 16 Mayo del 68 1968 blue Atlas	Renault R8 1300 Gordini 1966 blue Solido 14321100	Toyota Celica Mk.2 type A40 1979 orange Neo 43260	Volkswagen Sharan 2010 light blue met VW Promo Minichamps 7m0099300:7i	Volvo 940GLE Turbo break 1992 anthracite metal Neo 43616
 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net
Porsche 911GT3 2001 chrome Edicola ach005	Renault 25 Plateau Brasseur Orangina CJ Europarc C39402	Renault Twingo 2000 Gendarmerie Norev 517405	Toyota Land Cruiser 70 1986 white Neo 43995	Volkswagen T1 1963 Jagermeister Minichamps 430052215	Volvo 960 1992 dark green Neo 43612
 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net	 www.carmodel.net
Porsche 924 1984 black Minichamps 400062122	Renault Alpine GT4 1962 silver Eligor 101322	Saab 90 metallic green 1985 Neo 43671	Toyota Mark II van GL 1988 blue DISM-model 79065	Volkswagen T1 Samba minibus 1962 closed Yatming: black yellow ym43209by; violet orange ym43209ov	Volvo V60 SW 2010 Motorart: cosmic white vf1813; ember black vf1814

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



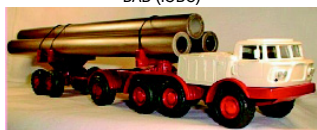
ПУ 9P140 «Ураган» на шасси ЗИЛ-135ЛМ (ЮВС)



ЗИЛ-135Л (ЮВС)



БАВ (ЮВС)



Трубовоз БА3-135Л (ЮВС)



Сортиментовоз БА3-135ЛМ (ЮВС)



ЗИЛ-135ЛМ (ЮВС)



ЗИЛ-135ЛТ (ЮВС)



ЗИЛ-490Бс краном (ЮВС)



ПЭУ-1 со спасательным аппаратом (ЮВС)



Пожарный насос на базе ГАЗ-А (ИИИ)



МОБД на шасси МАЗ-543М (ЮВС)



ЗИЛ-135ЛМ (ЮВС)



ЗИЛ-135ЛТ с железным бортом (ЮВС)



БА3-5922 (ЮВС)



БА3-5922 (ЮВС)



МАЗ-504А + ТЦ-4 1968 (АД-Модум)



МАЗ-503 1958 (АД-Модум)



МАЗ-503 (АД-Модум)



МАЗ-504В 1985 (АД-Модум)



МАЗ-514Б (АД-Модум)



Т3-50 на шасси МАЗ-500 (АД-Модум)



Урал-44201-862 с активным полуприцепом (АД-Модум)



МАЗ-515 (АД-Модум)



МАЗ-516А 1969 (АД-Модум)



М3КТ-7930 (АД-Модум, А-Мастерс и BY Volk)



Урал-377С (AS-Scalemodels)



Урал-377С (AS-Scalemodels)



Урал-4320-41 (AS-Scalemodels)



Серийный ЗИЛ-4101 (AS-Scalemodels)



Серийный ЗИЛ-4104 (ЗИЛ-115) (AS-Scalemodels)



ЗИЛ-41072 «Скорпион» (AS-Scalemodels)



Серийный ЗИЛ-115 (AS-Scalemodels)



Серийный ЗИЛ-41045 (AS-Scalemodels)



ГАЗ-233014 «Тигр» (Avto®)



ГАЗ-233014 «Тигр» (Avto®)



ГАЗ-233014 «Тигр» (Avto®)



ГАЗ-233014 «Тигр» (Avto®)

Фото www.rimolpexh.ru, www.scaleworld.ru, www.1001autodel.ru, www.kimmeri.com, www.kimmeri.ru, www.model-car.ru, www.model-car.ru, m143.ru, редакция, Сергей Лосвиненко (Киев), Виктор Алексеев, Александр Говоруха и фирм-изготовителей

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



ГАЗ-ММ 1942 (Аvto®)



ГАЗ-ММ (Аvto®)



ГАЗ-ММ 1942-1946 (Аvto®)



ГАЗ-410 1942 (Аvto®)



ГАЗ-410 (Аvto®)



ГАЗ-АА с краном КС-1 (Аvto®)



ГАЗ-АА (Аvto®)



ГАЗ-АА (Аvto®)



Хлебный фургон на шасси ГАЗ-АА (Аvto®)



Хлебный фургон на шасси ГАЗ-АА (Аvto®)



ГАЗ-ММ 1942-1946 (Аvto®)



Я-6 (BY-Volk)



Я-3 (Аvto®)



МАЗ-525 (Аvto®)



Бронто-1922 (АвтоСТОП 43)



Тракол-3941 (АвтоСТОП 43)



МВУ-30 (BY-Volk)



Magirus Deutz 290D (BY-Volk)



МАЗ-6516А8 (BY-Volk)



Я-6 (BY-Volk)



М932А2 (BY-Volk)



МАЗ-5337 (BY-Volk)



КУНГ на шасси МАЗ-5337 (BY-Volk)



МАЗ-5434 (BY-Volk)



Сортиментовоз МАЗ-6303С1 (BY-Volk)



Аварийная на шасси МАЗ-35434 (BY-Volk)



МАЗ-543403 (BY-Volk)



Урал Полярник (BY-Volk, конверсия)



ЭМРС-Б на шасси ГАЗ-66 (конверсия)



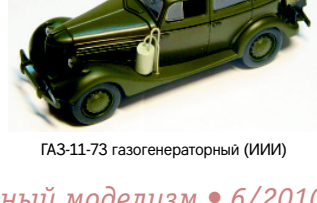
ГАЗ-24 Полиция Чехии (FOX-013)



ГАЗ-24 Служба безопасности (FOX-014)



ГАЗ-24 Служба безопасности (FOX-014)



ГАЗ-11-73 газогенераторный (ИИИ)

«ШЕСТЬДЕСЯТ ШЕСТОЙ»

Страницы биографии ГАЗ-66



Андрей КОЛЕВАТОВ,
г. Орлов, Кировской обл.
Фото и рисунки из архива автора



Автомобиль ГАЗ-3301



Автомобиль ГАЗ-3301

В 1986 г. на машину установили новые зеркала заднего вида, усилили подвеску, применив коренные листы рессор прямоугольного сечения и амортизаторы с повышенным усилием отбоя до 400 кг; стальную шестерню коленчатого вала заменили чугуновой.

Для изменений 1987 г. наиболее значимыми явились применение одношарнирной рулевой колонки, на которой установили обычный переключатель указателей поворота в соответствии с общепринятыми стандартами, а также новые колёса 228Г-457 с неразъёмным ободом и тороидальной формой поверхности посадочных полок для гарантированного натяга посадки бортов шины, чтобы исключить её проворачивание при снижении давления воздуха. Прежние колёса, имеющие разъёмный обод и распорное кольцо были довольно трудоёмки при монтажно-демонтажных работах и не совсем удобны в эксплуатации. Объективности ради следует заметить, что ГАЗ-66 был последним отечественным полноприводным грузовиком имевшим устаревшие колёса из двух половинок, соединённых болтами. И ЗИЛ-131, и Урал-375Д, и даже «старичок» ЗИЛ-157К ещё в середине 1970-х гг. получили современные по кон-

струкции колёса с замочными кольцами. С сегодняшних позиций весьма сложно объяснить такое упорное, более чем десятилетнее противостояние ГАЗа внедрению перспективных разработок, давно освоенных на других заводах отрасли.

Не малый объём усовершенствований был реализован в 1988 г. На двигателе ЗМЗ-66-06 внедрили новые головки цилиндров с высокотурбулентными камерами сгорания и увеличенной до 7,6 степени сжатия; изменилась поршневая группа, получившая поршни с бочкообразным вертикальным профилем и заууженными канавками под компрессионные кольца, изменились и сами кольца изготовленные из высокопрочного чугуна. В связи с ужесточением требований по безопасности дорожного движения существенно доработали рабочую тормозную систему. Её привод получил два независимых контура, один из которых воздействовал на колёса передней оси, а другой — на задние. Кроме того, изменённая конструкция тормозного привода позволяла управлять тормозами прицепа, оборудованного двухпроводным пневмоприводом. Автомобиль с модернизированной тормозной системой получил сдвоенный главный цилиндр тормоза и два гидровакуумных усилителя на оба контура; новый щиток приборов, оборудованный световыми сигнализаторами и дополнительный манометр для контроля давления в ресивере. В результате проведенной работы удалось уменьшить контрольный расход топлива до 20 л на 100 км пути и сократить тормозной путь в составе автопоезда с полной нагрузкой до вполне приемлемых значений — 26,5 м при скорости 50 км/ч. По внешнему виду машины 1988 года выпуска отличались от предшественников пятью выштамповками на боковинах кабины вместо четырёх. В кабине водителя для снижения уровня шума металлическую крышку капота заменили бакелитовой светло-коричневого цвета.



Автомобиль ГАЗ-66-16 образца 1992 г.

За десятилетие 1981–1990 гг. личным составом 149-го Военного представительства МО было принято 308,5 тыс. автомобилей ГАЗ-66. И хотя выпуск машин нарастал, на смену легендарной «шишиге» проектировался новый многоцелевой грузовик ГАЗ-3301. В связи с наметившейся дизелизацией Горьковского автозавода наряду с грузовиками общетранспортного назначения назрела необходимость в создании полноприводной машины перспективного семейства. Основным заказчиком на новый военный автомобиль по-прежнему выступала Армия в лице Главного автомобильного управления МО СССР. В целом к концу 1980-х гг. конструкция ГАЗ-3301 уже была готова, прошла все этапы испытаний и, что особенно характерно, ещё до начала серийного производства была принята на вооружение. Кстати, приказом Министерства обороны №0207

Дизельный ГАЗ-66-40 образца 1995 г.



От 07.08.1987 г. группа офицеров и служащих СА за активное участие в создании автомобиля ГАЗ-3301 получила поощрения и награды. Новая машина, помимо современного рядного 4-цилиндрового двигателя воздушного охлаждения с турбонаддувом максимальной мощностью 125 л.с. и пятиступенчатой коробкой передач, получила усовершенствованную раздаточную коробку; усиленные ведущие мосты; эффективные тормоза с пневмогидравлическим приводом; мощный гидроусилитель руля; принципиально новые широкопрофильные шины; удобную комфортабельную кабину с возможностью локального бронирования; грузовую платформу с ровным полом без надколёсных ниш и ряд других перспективных узлов и агрегатов автомобилей нового семейства. Грузоподъёмность увеличилась до 2,5 т (правда, подросла и снаряжённая масса — 4,4 т). Максимальная скорость осталась прежней — 90 км/ч. Запас хода составил 1300 км. Поскольку освоение нового вездехода главным образом зависело от сроков запуска производства дизельных двигателей, на ГАЗе решили по давно установившейся традиции начать опережающий выпуск переходных моделей. На первоначальном этапе предполагалось освоить сборку модернизирован-

ного варианта ГАЗ-66-16 (базовая модель, модификации: ГАЗ-66-17 с лебёдкой, ГАЗ-66-18 — с экранированным электрооборудованием, ГАЗ-66-19 — в максимальной комплектации) грузоподъёмностью 2,5 т. На автомобиле применили новую грузовую платформу от ГАЗ-3301 без надколёсных ниш с увеличенными габаритными размерами (3390x2145x900 мм) вместимостью 21 чел. Вместо брезентового использовали тент из износостойкого водонепроницаемого материала с увеличенным количеством окон и шнурочным креплением. Чтобы приподнять кузов со сплошным полом над задними колёсами пришлось несколько изменить погрузочную высоту с 1110 до 1350 мм. Для сохранения тягово-динамических показателей мощность двигателя увеличили до 125 л.с., а крутящий

Кузов-фургон К-66Н на шасси автомобиля ГАЗ-66-15 образца 1993 г.



момент — до 30 кгс*м. Модернизированный мотор под маркой ЗМЗ-513.10 на заводе в Заволжье освоили в 1991 г. От предшественника ЗМЗ-66-06 он отличался распределительным валом с изменёнными углами расположения кулачков, креплением крышек коренных подшипников без фиксирующих штипов, бензонасосом повышенной производительности, усовершенствованным фильтром тонкой очистки топлива, доработанным водяным насосом и усиленным ведомым диском сцепления. Несколько позже внедрили систему рециркуляции отработавших газов и литые клапанные крышки. Параллельно усилили элементы ряда узлов шасси и трансмиссии: коробки передач, ведущих мостов, рессор, рамы, раздаточной коробки. За счёт установки глушителя новой конструкции снизили уровень внешнего шума, повысили эффективность тормозной системы применением гидровакуумных усилителей большей размерности и стояночного тормоза с вилочным разжимом, уменьшили трудоёмкость технологического обслуживания. К сожалению, внедрить все усовершенствования в полном объёме не удалось, поэтому грузоподъёмность автомобиля оставили 2 т, а машины с изменённой внешностью образца 1992 г. сохранили индекс ГАЗ-66-11.

Второй этап модернизации ГАЗ-66 и планомерного перехода на выпуск ГАЗ-3301 заключался в установке дизельного двигателя на серийные шас-



Дизельный двигатель ГАЗ-5441.10 на автомобиле ГАЗ-66-40. 1994 г.

си. Наметившиеся в стране негативные процессы к началу 1990-х гг. в полной мере ударили по отечественной автомобильной промышленности и внесли существенные коррективы в планы освоения новой техники. При резком сокращении финансирования Министерства обороны вынуждено было отказаться от перспективного проекта ГАЗ-3301, да и внедрение дизельного двигателя на ГАЗ-66 уже не вызвало интереса у военных. Всего за период 1991–2000 гг. личным составом 149-го Военного представительства принято 24,5 тыс. «шестьдесят шестых», среди них ни одного с дизельным мотором. В условиях отсутствия спроса Горьковский автозавод вынужден был самостоятельно доводить конструкцию вездехода в интересах новых потенциальных покупателей. Первоначально на ГАЗе пытались освоить мелкосерийный выпуск дизельной модификации ГАЗ-66-41 с рядным 4-цилиндровым двигателем из нового семейства моторов воздушного охлаждения мощностью всего 85 л.с. Явно недостаточная энергооборуженность силового агрегата предопределила невысокие тягово-динамические показатели автомобиля — его скорость не превышала 75 км/ч и исключалась работа с прицепом. В тоже время увеличившаяся стоимость автомобиля и отсутствие заказов сделали его производство нерентабельным, а сократившийся на 28% эксплуатационный расход топлива уже не мог оказать решающее значение на потребительские качества. Дальнейшим развитием дизельной программы стал ГАЗ-66-40, освоенный на ГАЗе в 1993 г. Он оборудовался более мощным двигателем ГАЗ-5441.10 с турбонаддувом мощнос-

тью 116 л.с. и крутящим моментом 39 кгс•м. Грузоподъемность машины удалось увеличить до 2,3 т при собственной массе 4,02 т. Максимальная скорость 90 км/ч, а контрольный расход топлива составлял всего 15 л на 100 км пути. В небольших количествах эта машина производилась серийно в двух комплектациях: ГАЗ-66-4-0000110 без лебёдки и ГАЗ-66-40-0000210 с лебёдкой. По внешнему виду автомобиля с дизельным двигателем можно было отличить от ГАЗ-66-11 расположенным позади кабины на держателе запасного колеса воздушным фильтром с колпаком воздухозаборника и независимой отопительной установкой, которая располагалась в проёме заднего правого окна в специальном отсеке. Выпуск машин был невелик и в связи с ликвидацией на ГАЗе в 1998 г. дизельного производства их изготовление прекратили. Параллельная сборка вездеходов с обычным карбюраторным двигателем тоже неслась в себе тенденцию упрощения и удешевления конструкции ГАЗ-66-11. На части машин упростили пневмовыводы для управления тормозами прицепа, а на автомобилях последних выпусков отказались от установки компрессора и всего пневмооборудования, включая систему регулирования давления воздуха в шинах. Из нововведений последних лет можно отметить установку фонаря заднего хода, боковых световозвращателей оранжевого цвета на бортах платформы, радиальных шин модели КИ-115 размером 12,00R18, а также небольших подштамповок на боковинах кабины.

Ещё одна ветвь развития конструкции ГАЗ-66 относится к началу 90-х гг. прошлого века, когда из-за резкого сокращения поставок автомобилей в



Дизельный двигатель ГАЗ-5441.10 на автомобиле ГАЗ-66-40. 1994 г.

войска и задержек с оплатой уже отгруженной продукции, заводские площадки отдела сбыта стали постепенно заполняться невостребованными грузовиками. Руководством завода была поставлена конкретная задача УКЭР — в кратчайшие сроки подготовить техническую документацию на народнохозяйственную модификацию ГАЗ-66 с минимальным объёмом доработок. До сих пор в конструкторских кругах ГАЗа ходит шутка о том, что такое верблюд. Оказывается это нечто иное, как лошадь, доработанная по требованиям потребителя. Таким «верблюдом» для Горьковского автозавода стал автомобиль ГАЗ-66-21 с бортовой платформой, предназначенный для гражданского потребителя. На машине установили колёса автомобиля ГАЗ-53-12 размером 2403-508 с рисунком протектора повышенной проходимости (шины модели К-55А) и двускатной ошиновкой задних колёс; обычную грузовую платформу с тремя откидными бортами; горизонтальный держатель запасного колеса; усиленную подвеску заднего моста, оснащённую подрессорниками. В тоже время из конструкции автомобиля исключили компрессор, пневмоаппаратуру и систему регулирования давления воздуха в шинах, пневмоклапан управления тормозами прицепа и пневмовыводы, упростили правый топливный бак, задние амортизаторы, вертикальный держатель запасного колеса, инструментальный ящик, уменьшили комплект ЗИП. Для того, чтобы освободить место позади кабины, ящик с аккумуляторной батареей вынесли на левый лонжерон рядом с топливным баком. В результате проведённых мероприятий удалось повысить грузоподъёмность машины до 3,5 т и сделать её более привлекательной для транспортировки грузов в условиях плохих дорог. Как видим, через 30 лет история совершила виток по спирали, и всё вернулось на круги своя, а всеми забытый проект общетранспортного грузовика ГАЗ-66К получил неожиданное второе рождение в виде модели ГАЗ-66-21.

Другой и более распространённой модификацией стало аналогичное по компоновке шасси ГАЗ-66-31. В целом оно соответствовало бортовому ГАЗ-66-21, но отличалась от него штатным размещением запасного колеса, аккумуляторной батареи и инструментального ящика позади кабины, отсутствием грузовой платформы и коробок отбора мощности, смонтированной на коробке передач. На шасси ГАЗ-66-31 на Саранском заводе автосамосвалов под руководством главного конструктора М.А.Корнилова был разработан и серийно выпускался сельскохозяйственный самосвал ГАЗ-СА3-3511 грузоподъёмностью 3,1 т без установок дополнительных бортов и 2,9 т с надставными бортами. Цельнометаллическая самосвальная платформа могла опрокидываться для разгрузки на три стороны. Справа на месте топливного бака устанавливали бачок гидросистемы, а привод гидropодъёмника осуществлялся от масляного насоса НШ32У-3Л. Внутренние размеры самосвольной платформы 3516x2280x620 мм (высота с надставными бортами 1250 мм). Такие самосвалы получили некоторое распространение в структуре авто-

Автомобиль ГАЗ-66-21 с бортовой платформой. 1992 г.



Автомобиль ГАЗ-66-21 с кузовом-фургонком Луганского завода образца 1994 г.



Автомобиль-самосвал ГАЗ-САЗ-3511 на шасси автомобиля ГАЗ-66-31 образца 1992 г.

мобильного парка сельскохозяйственных предприятий страны, находили сбыт и выпускались в Саранске вплоть до снятия с производства в 1999 г. базового шасси. Конечно, чудес в технике не бывает и народнохозяйственные варианты с двухскатной ошиновкой задних колёс существенно проигрывали в проходимости обычному ГАЗ-66, но, тем не менее, в таком виде они были более востребованы гражданским потребителем. Кстати, и упрощённые экземпляры последних лет выпуска без системы регулирования давления воздуха в шинах не могли тягаться с базовым автомобилем на предельно тяжёлом бездорожье, но очевидно сниженная цена машины имела большее значение для заказчика, чем сверхвысокая проходимость.

Несмотря на все свои неоспоримые достоинства, легендарный ГАЗ-66 всё больше становился убыточным для завода. Всё отчётливее давала о себе знать изначально заложенная в его конструкцию невысокая унификация с другими моделями автомобилей ГАЗ. Оригинальные узлы и сборочные единицы по-прежнему требовали для производства большое количество специальной оснастки, оборудования, станков и автоматических линий, что в конечном итоге удорожало себестоимость выпуска машины и делало её нерентабельным в условиях рыночной экономики. Важную роль сыграло и отсутствие устойчивого спроса на многоцелевые автомобили данного класса, а также неплатёжеспособность основного заказчика в лице Министерства обороны. В итоге было принято решение о прекращении производства грузовиков семейства ГАЗ-66. А его место в производственной программе Горьковского автозавода призван занять полноприводный ГАЗ-3308 «Садко», имеющий несколько худшую проходимость, но более технологичный и дешёвый в изготовлении, простой, надёжный и удобный в эксплуатации.

Последний ГАЗ-66 сошёл с заводского конвейера 1 июля 1999 г. Почти за 36 лет серийного производства было изготовлено 965941 автомобиль семейства ГАЗ-66, многие из которых до сих пор находятся на вооружении Российской Армии и армий других государств, продолжают верой и правдой служить людям на разных континентах и показывать чудеса проходимости в самых труднодоступных уголках земного шара.

Автомобиль-самосвал ГАЗ-САЗ-3511 с надставными бортами на шасси автомобиля ГАЗ-66-31 образца 1992 г.



Потомок ГАЗ-66 — автомобиль ГАЗ-3308 «Садко» образца 1999 г.



АВТОМОБИЛИ



Сергей ЕГОРОВ
г. Москва, e-mail: segorov@mail.ru
Фото предоставлены автором



Автобус Marmon-Herrington 8M2B вместимостью 31 посадочное место (1950). Ранее эта модель выпускалась под маркой Ford

Троллейбус Marmon-Herrington TC-40 на 40 посадочных мест (1948)

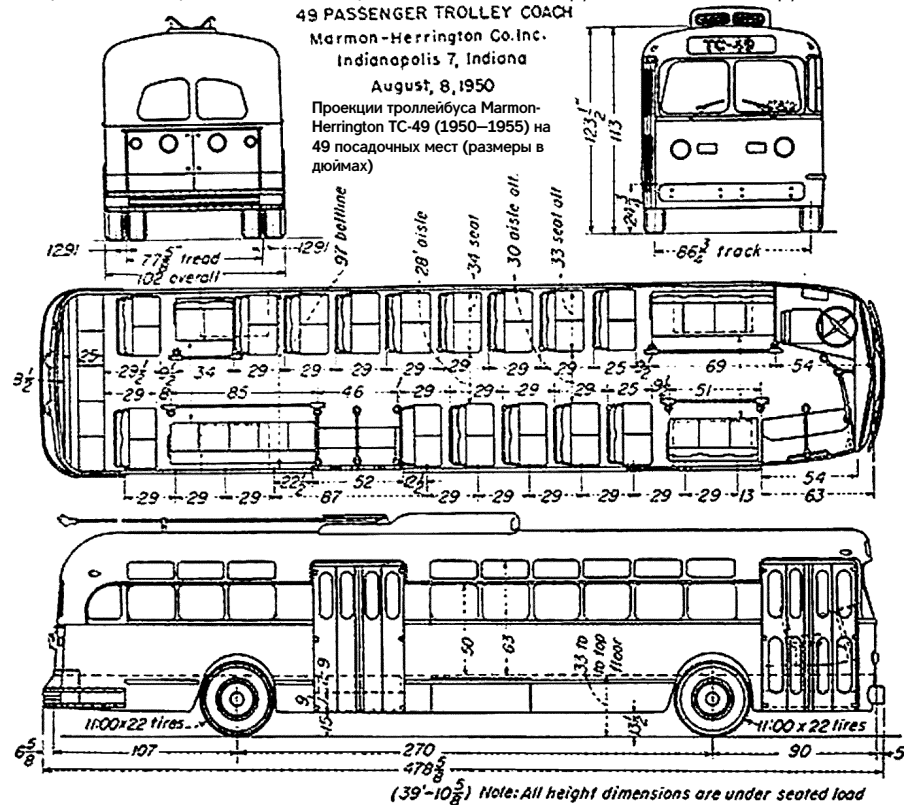
Развозной фургон Marmon-Herrington DVL-4 (1950)



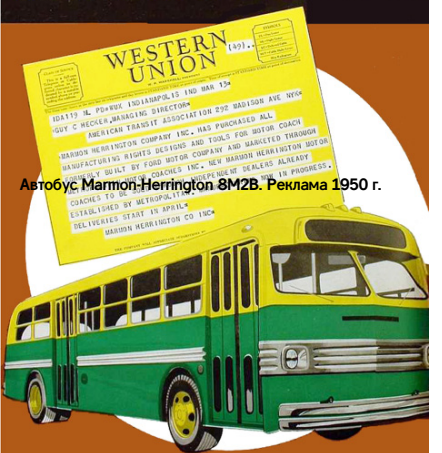
Помимо освоения новых сегментов автомобильного рынка Северной Америки, в первые послевоенные годы компания развернула активную деятельность в Европе и даже в 1950-х гг. создала филиал во Франции, но это уже тема отдельного рассказа.

На базе грузовых автомобилей Ford 1946 и 1947 модельных годов были созданы и выпускались двух- и трёхосные полноприводные машины серии «СМ».

В 1948 г., в связи с появлением у компании Ford грузовиков нового семейства «F» (1948–1952 гг.), был начат выпуск их полноприводных вариантов. Самая лёгкая модель, получившая наименование LD7-4, была создана на базе полутонного пикапа F-1. На базе грузовиков Ford F-2 и F-3 грузоподъемно-



MARMON-HERRINGTON



Автобус Marmon-Herrington 8M2B. Реклама 1950 г.

the great new MARMON-HERRINGTON Ranger



Вариант Marmon-Herrington LD7-4 с грузопассажирским кузовом носил название Ranger (1950)

Marmon-Herrington 620 (1952) — один из последних полноприводных грузовиков собственной разработки

MODEL Marmon-Herrington 620 All-Wheel Drive





Троллейбус Marmon-Herrington TC-48 (1947–1956) на 48 посадочных мест

Аэродромный пожарный автомобиль Marmon-Herrington O-10 для ВВС США (1954)



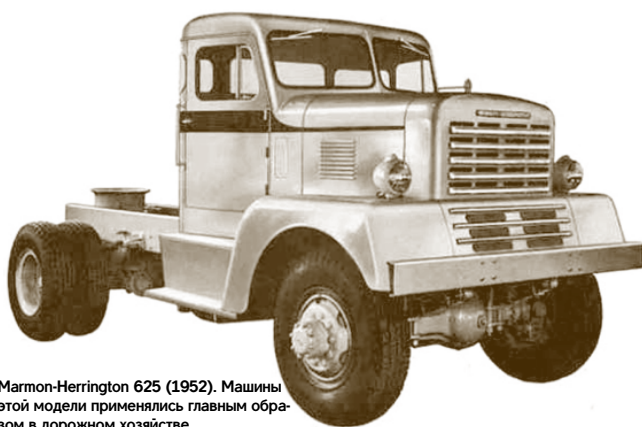
Marmon-Herrington MB-1 (1955) — аэродромный пожарный автомобиль военного флота США



Вездеход Rhino (1954), вид сзади. Для движения по воде применялся водомёт



Троллейбус Marmon-Herrington TC-50 (1951–1956) на 50 посадочных мест



Marmon-Herrington 625 (1952). Машины этой модели применялись главным образом в дорожном хозяйстве

стыю 0,75 т строились вездеходы модели R32-4. Более тяжёлые машины включали в себя серии «R» (на базе Ford F-4 и F-5), «V» (на базе Ford F-6), «Q» (на базе Ford F-7) и «W», основой для которой послужил тяжёлый грузовик Ford F-8, являвшийся «флагманом» семейства «F». Автомобили моделей «R» и «Q» могли иметь колёсную формулу 6х6.

В марте 1950 г. Ford Motor завершила выпуск городских автобусов вагонной компоновки с задним расположением двигателя и продала право на их производство компании Marmon-Herrington. В мае того же года там продолжили сборку автобусов моделей 8MB (27 посадочных мест), 8M2B (31 место), 8MC (27-29 мест) и 8M2C (31-35 мест), сохранив их прежние обозначения. Машины оснащались 6- и 8-цилиндровыми бензиновыми двигателями Ford мощностью соответственно 104 и 130 л.с. Выпуск автобусов этого типа продолжался до 1955 г. В 1950 г. лицензию на выпуск моделей 8MB и 8M2B продали канадской компании Welles Corporation Ltd, которая строила их под маркой Welles-Marmon-Herrington.

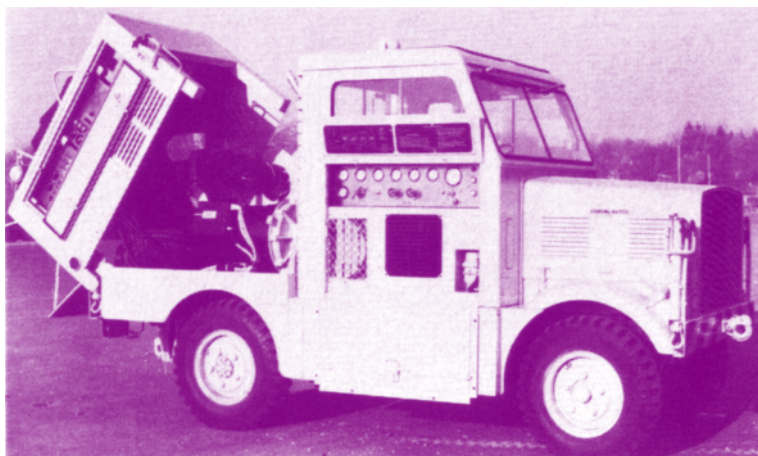
В 1952 г. начался выпуск очередной (и последней) серии полноприводных автомобилей собственной разработки. Новое семейство включало в себя только двухосные модели 610, 615, 620, 625 и 630 полной массой от 10,9 до 15 т. Несколько позднее они получили обозначения с приставкой «MH» — MH-610 и т.п. Автомобили комплектовались бензиновыми двигателями Hercules мощностью от 139 до 180 л.с., а также получили новую кабину, капот и оперение. Выпускались они не долго — после 1956 г. какие-либо упоминания об этих машинах в автомобильной литературе уже не встречаются.

В 1953 г., в связи со значительным расширением грузового модельного ряда Ford Motor Co., компания ввела новую систему обозначений автомобилей, созданных на основе моделей Ford. Например, пикап Ford F-100 после переделки в полноприводную машину обозначался как Marmon-Herrington M104, а грузовик Ford C-500 — как модель CM504. Таким образом, можно было легко установить взаимосвязь между автомобилями после конверсии и их базовыми вариантами. Данная система обозначений существовала до второй половины 1950-х гг. Впоследствии обозначения конверсионных моделей Marmon-Herrington неизменно базировались на индексах соответствующих грузовиков Ford.

В 1954 г. компания подключилась к выпуску аэродромной пожарной машины модели O-10 типа 6х6 для ВВС США, которая была создана компанией American LaFrance-Foamite и выпускалась ею в 1950–1952 гг.

В этом же году была создана весьма необычная машина — плавающий вездеход с полусферическими колёсами, получивший название Rhino (иногда встречается название Polywog). Разработчиком машины был изобретатель греческого происхождения из г. Нью-Йорка Эли Агнидис (Elie Aghnidis), начавший её проектирование ещё в 1948 г. Компания Marmon-Herrington являлась лишь подрядчиком при изготовлении опытного образца. Вездеходом пытались заинтересовать военных, но дальше изготовления прототипа дело не пошло. Существовавший проект более крупной машины реализован так и не был.

После прекращения в 1955 г. выпуска автобусов, а затем и троллейбусов, основным видом деятельности компании стало производство компонентов для полного привода (передних ведущих мостов и раздаточных коробок), а также переоборудование обычных автомобилей Ford в полноприводные. В 1955 г. также начался выпуск шасси серии Safe-Way с задним расположением силового агрегата для школьных автобусов вагонной компоновки. В серию входили шасси



Шасси для многоцелевого аэродромного комплекса MA-2 компания выпускала во 2-й пол. 1950-х гг.

Аэродромный пожарный автомобиль Marmon-Herrington MB-5 Военно-морского флота США (1957)



Marmon-Herrington O-12 (1958) – аэродромный пожарный автомобиль для ВВС США. Его полный вес 31 т, мощность двигателя 810 л.с. Ещё один двигатель мощностью 500 л.с. приводил в действие водяной насос



Школьный автобус Oneida Monoliner на шасси Marmon-Herrington серии Safe-Way (1960)



моделей 4SC, 5SC и 6SC. Эта производственная программа сохранилась на протяжении всей второй половины 1950-х гг.

В 1955 г. было выпущено 134 трёхосных полноприводных пожарных автомобилей модели MB-1 для военно-морского флота США. Аналогичные машины выпускались также компанией Biederman. В этот же период по заказу ВВС и морской авиации США был начат выпуск шасси для многоцелевых аэродромных комплексов MA-1, MA-2 и NC-5B. Эти небольшие машины типа 4x4, предназначенные для запуска авиационных реактивных двигателей, оснащались компрессором, а также генераторами постоянного и переменного тока. При необходимости они могли применяться и как лёгкий аэродромный тягач. Установку оборудования на шасси осуществляла компания Consolidated. Всего до конца 1950-х гг. было выпущено 2246 таких машин.

В 1956 г. количество автомобилей Ford, переделанных компанией Marmon-Herrington в полноприводные машины, достигло отметки 100 000 шт.

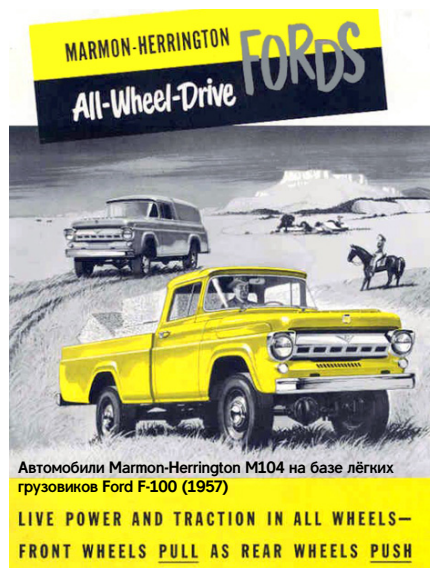
В 1957 г. компания приступила к выпуску аэродромного пожарного автомобиля MB-5 типа 4x4 для военно-морского флота США. Всего было выпущено 132 машины. Аналогичные автомобили выпускались с 1956 г. компанией Ward LaFrance.

В 1958 г. для Стратегического авиационного командования ВВС США были построены три аэродромных пожарных автомобиля O-12 с колёсной формулой 8x8. Эти машины, которые были единственными четырёхосными автомобилями компании, признали неудачными и на вооружение не приняли.

В 1959 г. компания Ford представила собственные полноприводные варианты малотоннажных моделей F-100 и F-250, после чего Marmon-Herrington уже не занималась переделкой автомобилей Ford этого класса, сосредоточившись на более тяжёлых моделях. В этом же году компания ненадолго вернулась к производству троллейбусов, изготовив партию из 50 машин для бразильского г. Белу-Оризонте.



Шасси для школьных автобусов Marmon-Herrington серии Safe-Way (из проспекта 1957 г.)



Автомобили Marmon-Herrington M104 на базе лёгких грузовиков Ford F-100 (1957)

LIVE POWER AND TRACTION IN ALL WHEELS—
FRONT WHEELS PULL AS REAR WHEELS PUSH



Marmon-Herrington (6x6) на базе грузовика Ford серии T 1960 модельного года

Only Marmon-Herrington
All-Wheel-Drive is built
exclusively for Fords

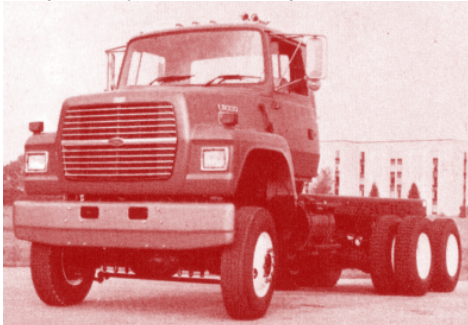
Опытный седельный тягач Marmon-Herrington HDT-1 (1961)



Строительное шасси Marmon-Herrington (1973) - последний автомобиль оригинальной конструкции этой марки



Ford FT900 (6x6) с передним ведущим мостом Marmon-Herrington. Конверсия компании Manning для ВМС США (1990)



Ford серии L (6x6) с передним ведущим мостом Marmon-Herrington. Конверсия компании Manning для армии США (1994)



Marmon SB90L (6x6) с передним ведущим мостом Marmon-Herrington (1995). Шасси создано по заказу из Саудовской Аравии для монтажа мобильного дома

В 1960 г. компания приобрела у Henney Motor Co. отделение по выпуску автобусных кузовов Oneida Products. После этого оно было переименовано в отделение Oneida Division of Marmon-Herrington, а в его производственную программу добавились школьные автобусы модели Monoliner на шасси Marmon-Herrington и других изготовителей. Одновременно были приобретены Long Co, чей президент Джон Б. Лонг позже стал президентом Marmon-Herrington, и Flash Perforating Co. Это позволило начать выпуск горнодобывающего оборудования, и с этого времени производство автомобильных агрегатов перестало быть для компании основным видом деятельности.

В 1961 г. Marmon-Herrington получила заказ от известной транспортной компании Greyhound на замену у её автобусов модели Scenicruiser спаренных дизельных двигателей GM 4-71 на одиночные дизели GM 8V-71. В 1961–1962 гг. было переделано 979 автобусов. Одновременно была сделана попытка выйти на рынок магистральных седельных тягачей — в том же 1961 г. был построен прототип бескапотного тягача с колёсной формулой 6x4, который получил обозначение HDT-1. Осенью 1962 г.

начался серийный выпуск машин этого типа, которые стали обозначаться как модель «HDT». Серийные тягачи, в отличие от прототипа, получили несколько иную кабину и по желанию покупателей могли оснащаться дизельными двигателями Caterpillar, Cummins или GM мощностью 218 и 220 л.с. Впрочем, их продажи шли из рук вон плохо.

В январе 1963 г. Артур Херрингтон решил отойти от дел. 2 февраля этого же года отделение по выпуску седельных тягачей модели «HDT», которых к этому времени изготовили менее 25 шт., приобрёл Эдвин Руп (Roop), дистрибьютер Marmon-Herrington на юго-западе США. Рупу достались 12 незаконченных тягачей, а также техническая оснастка для их сборки. Всё это он перевез в г. Дентон (штат Техас), где основал новую компанию Marmon Motor Co. В мае 1964 г. она начала сборку грузовиков марки Marmon, но это тема отдельного рассказа.

В июне 1963 г. акции Херрингтона были приобретены семьей Прицкер (Pritzker) из Чикаго, которая и стала новым владельцем компании. В связи со сменой владельца был прекращён выпуск автобусных шасси и упразднено отделение автобусных кузовов Oneida. На этом историю компании Marmon-Herrington как изготовителя автомобилей можно считать законченной. Но поскольку компания существует и поныне, будет уместным рассказать о том, что произошло с ней за последние 47 лет.

Летом 1963 г. отделение по выпуску автомобильных агрегатов Marmon-Herrington Automotive было перенесено в г. Лебанон (штат Индиана), по-прежнему продолжая заниматься изготовлением агрегатов для полного привода и переделкой грузовиков Ford. В следующем году образовалась компания Marmon Group, куда вошла Marmon-Herrington и её отделения, а также другие предприятия семьи Прицкер. С конца 1960-х гг. отделение Marmon-Herrington Automotive стало устанавливать свои ведущие мосты и раздаточные коробки, помимо грузовиков Ford, на машины марок Chevrolet, Dodge, GMC и International. В 1973 г. отделение переехало в окрестности г. Ноксвилл (штат Теннесси) и влилось во вновь образованное отделение по выпуску транспортного оборудования Marmon Transmotive, при этом автомобильные агрегаты продолжали носить торговую марку Marmon-Herrington. В том же году был создан последний автомобиль этой марки — полноприводное двухосное строительное шасси с одноместной кабиной. В планах было создание целого семейства машин типа 4x2, 6x4, 4x4 и 6x6, но их серийный выпуск начат не был. К началу 1980-х гг. отделение Marmon Transmotive было ликвидировано и взамен него создали новое отделение — Marmon-Herrington Automotive. В 1985 г. производство переместилось в г. Луисвилл (штат Кентукки, там же находился крупнейший завод Ford по выпуску грузовых автомобилей), где размещается и поныне.

В 1990-х гг. производство автомобильных агрегатов из отделения было преобразовано в компанию с прежним названием Marmon-Herrington Co., которая входила в состав холдинга Marmon Group. В 2008 г. Marmon Group был приобретён холдингом Berkshire Hathaway, после чего все предприятия Marmon по выпуску автоагрегатов и прицепов были сведены в группу Marmon Highway Technologies. Сейчас в производственной программе Marmon-Herrington имеется 13 моделей ведущих мостов и 6 моделей раздаточных коробок, из которых можно скомбинировать полноприводный комплект практически для любого грузовика американского производства.

С первой половины 1990-х гг. Marmon-Herrington уже не занимается самостоятельной установкой своих комплектов для полного привода на автомобили заказчика. Сейчас в США за неё это делают такие компании как Custom Truck & Equipment, Fontaine Modification Co, Monroe Truck Equipment и Tulsa Truck Manufacturing. Они готовы исполнить любое желание клиента, которому нужен грузовик, способный покорить бездорожье.

Hottest Rig on the Highway! Marmon-Herrington HDT



If you want the bold truth about a tractor—ask the man who drives it. The Marmon-Herrington HDT has more guts and stamina, more reserve power—in fact more of everything a rig should have. That's the way it was designed—it's no accident. We took our nearly 50 years experience in building heavy duty transportation equipment—mixed it thoroughly with the best engineering and components and came up with a tractor that's operating like a champion. Ask your driver what they hear about the Marmon-Herrington HDT. You'll find you're missing out on a new way to increase profits. Let's get together.

Седельный тягач Marmon-Herrington HDT (1962). Выпускался под маркой Marmon

Модель Marmon-Herrington LD7-4 Ranger. Мастер Александр Николаев



АВТОМОБИЛИ МИЛИЦИИ

Юрий ДУБКОВ (г. Москва)
Фото предоставлены автором

Масштабные модели милицейских автомобилей, как и других оперативных служб, всегда привлекают внимание характерной окраской кузова, различными надписями, наличием дополнительного оборудования. Жёлтые и белые «Жигули», «Волги» и «ГАЗели», даже АМО-Ф15 и «Чайки» — каких только нет марок и моделей, разных масштабов и окрасок, при желании можно даже собрать отдельную тема-

табличкой с надписью «Милиция», установленной на ветровом стекле автомобиля или переднем крыле мотоцикла. Иногда это было самодельное световое табло. Постоянного единого цвета окраски милицейских машин, как пожарных в традиционно красный, а санитарных в белый, не было.

Впервые легковые автомобили тёмно-синего цвета с красной полосой и надписью «Милиция» появились в 1954 г., после издания приказа МВД СССР № 266 от 31.12.53 г. «О специальной окраске оперативных легковых автомобилей органов милиции». Их было немного, в основном это были новые машины, приписанные к оперативно-механизированному полку в столицах союзных республик, дежурным частям управлений и отделов РУД (регулирования уличного движения) для использования в агитационной работе. Такие «Москвичи» и «Победа» с установленными на крыше большими громкоговорителями можно было увидеть на площадях крупных городов — сотрудники ОРУДа призывали пешеходов соблюдать правила перехода улиц. В 1956 г. партией и правительством были приняты коренные меры по улучшению деятельности милиции, основными задачами которой стали охрана общественного порядка и борьба с преступностью. Коснулись они и внешнего вида автотранспорта. Новый министр внутренних дел Н. Дудоров в январе 1957 г. своим приказом утвердил схему «специальной

Автобус ГАЗ-03-30



ГАЗ-67Б. Фото Е.Прочко (М-Хобби, №2/1996)



ГАЗ-M20B «Победа». Тёмно-синяя с красной полосой

фото Ю.Дубков

тическую коллекцию «Автотранспорт милиции СССР и России». А что же собой представляют их реальные образцы, какие они были раньше, на чём ездят сегодня солдаты правопорядка?

Современные транспортные средства органов внутренних дел подразделяются по общему назначению на две категории. Первая — для непосредственного использования в оперативно-служебной деятельности и вторая — прочие, используемые в работе по хозяйственному, медицинскому и другим видам обеспечения, а также для служебных поездок работников.

Оперативно-служебные автомобили (легковые, на шасси грузовых и базе автобусов) по конкретному назначению составляют различные штатные группы: патрульные подразделения охраны, ДПС ГАИ (ГИБДД), дежурных частей, транспортированию нарядов милиции и т.п. Они имеют (кроме используемых в оперативной работе и следственных подразделениях) надпись «Милиция», цветографическую окраску, оснащаются специальными звуковыми и световыми сигналами, другим спецоборудованием и средствами связи. Но это всё появилось лишь во второй половине прошлого века. До этого немногочисленные автомобили и мотоциклы милиции отличались от другого транспорта лишь небольшой

окраски и опознавательных знаков автомобилей и мотоциклов учреждений милиции», которая полностью повторяла принятую ранее: основной цвет тёмно-синий (кроме брезента на ГАЗ-69), красная продольная полоса вдоль всего кузова, красные колёсные диски. Надпись «Милиция» или «ОРУД» белыми буквами на красной полосе передних дверей автомобиля или коляски мотоцикла (с 1961 г. после объединения ОРУД и ГАИ могла быть надпись «ОРУД—ГАИ»). Приказ также обязывал всех руководителей внутренних дел страны в течение первого полугодия «обеспечить окраску и нанесение опознавательных знаков на все имеющиеся автомобили и мотоциклы милиции». Дальнейшая эксплуатация транспорта без специальной окраски запрещалась. В народе эти машины называли «ракковые шейки».



ГАЗ-21 «Волга». Бирюзовый с красной полосой



ГАЗ-653. Тёмно-синий с красной полосой

РАФ-22033. Жёлтый с синей полосой



го распоряжением МВД СССР № 230с от 17.07.57 г. в Москве установка «на легковых автомобилях каких-либо дополнительных фар, прожекторов, цветных подфарников» запрещалась, кроме автомашин, указанных в приложении. Машин милиции в том списке не было.

Тёмно-синяя окраска продержалась недолго. 13 января 1961 г. МВД СССР упразднили. Его функции были переданы министерствам союзных республик. Новые автомобили уже не перекрашивали, а после ремонта кузова красили нитроэмалью (срок эксплуатации нитроэмали 2–3 года) тех цветов, что имелись в наличии. Завод в Сухобезводном переоборудованные УАЗы (цельнометаллический кузов с задней дверцей и отсеком для задержанных) окрашивал в тёмно-бирюзовый цвет — смесь зелёной и сёрой краски, которой окрашивали автозаки. В некоторых автохозяйствах приблизительно в такой же цвет иногда красили «Волги», «Москвичи» и мотоциклы.

Обязательной была надпись «Милиция». Причём обычно её наносили белой краской на красную по-

лосу вдоль передней двери и окантовывали тонкими продольными синими полосами сверху и снизу. Были автомобили и обычной окраски с контрастными надписями «Дежурный ГАИ», «Дежурная часть». В начале 1970-х гг. на передних дверях автомашин ниже надписи «Милиция» стали указывать принадлежность автомобиля, например: «ОВО» — отдел вневедомственной охраны, «ПМГ» — подвижная милицейская группа полка милиции, или цифры, например «135», которые вы-

рались как 135-е отделение милиции.

Проблемой повышения эффективности специальной окраски машин, пользующихся преимущественным правом проезда (что было вызвано всё увеличивающимся количеством транспорта на улицах и дорогах), в СССР стали заниматься в 1960-е гг. К этой работе были привлечены ВНИИ нормализации в машиностроении, ВНИИ технической эстетики и отдел безопасности движения НИИ МВД. С учётом изучения и обобщения отечественного и зарубежного опыта была выбрана двухцветная схема окраски. После апробации был утверждён Государственный стандарт регламентирующий окраску транспортных средств специального назначения

ГОСТ-21392-75, который

вступил в действие с 01.01.77 г. и официально действовал до 01.01.94 г. Для машин милиции был определён основной цвет лимонно-жёлтый, в дополнительный синий окрашивался капот и полоса по периметру кузова. Кроме цветографических схем ГОСТ также устанавливал технические требования к опознавательным знакам, специальным световым и звуковым сигналам. Пробную окраску стали применять с 1968 г. на автомобилях ГАИ обслуживающих спецтрассы, затем и в районных отделениях ГАИ. На передние двери стали наклеивать декали с цветным изображением Герба СССР (точно такие же были на железнодорожных вагонах и вагонах метро). На автомобилях ГАИ участвующих в сопровождении, устанавливали дополнительно один или два проблесковых фонаря с красными плафонами.

В 1973 г. для усиления охраны правопорядка Москву условно разделили на 210 квадратов в каждом из которых постоянно дежурила автомашина с нарядом милиции (ПМГ) оперативного полка. Эти автомобили также были окрашены в соответствии с

новой цветографической схемой, а на задних дверях была надпись типа «ПГ-28». После введения ГОСТа жёлтые машины с синей полосой (оттенок цвета был от бледно- до тёмно-жёлтого и от голубого до тёмно-синего — их ещё называли «канарейками»), были уже во всех подразделениях милиции. Одновременно продолжалась эксплуатация транспорта и без специальной окраски, как потом и жёлто-синие машины встречались в Москве ещё в конце прошлого века.

А официально эра «канареек» закончилась 1 июля 1991 г. — с момента введения в действие ГОСТа 21392-90 «Автомобили, автобусы, мотоциклы оперативных служб». Цветографические схемы, опознавательные знаки, надписи, специальные световые и

Форд из 5-го отделения ГАИ г. Москвы. 1973 г. Фото автора



Форд Краун Виктория



ВАЗ-2131-44



ВАЗ-2106 полка ППС



звуковые сигналы. Общие требования». Основной цвет покрытия наружных поверхностей для транспортных средств милиции был установлен теперь белым, а контрастирующий остался, как и прежде — синим.

Допускалось использование разных цветографических схем: контрастирующая синяя продольная полоса вдоль кузова автомобиля или такого же цвета двери, капот и крышка багажника. После распада СССР этот стандарт утратил силу на территории РФ и взамен ему был утверждён аналогичный, уже российский ГОСТ Р 50574-93, вступивший в силу 01.01.1994 г. Изменения, внесенные в него в 1996 и 1999 гг. допускали использование для полос контрастирующего цвета клеящихся плёнок; нанесение дополнительных знаков, надписей, эмблем, Государственного герба РФ; применение для автомобилей ГИБДД (ГАИ преобразовано в ГИБДД 01.06.1998 г.) дополнительно к синему проблесковому маячку, световых сигналов красного цвета; для автомобилей УАЗ милиции в качестве основного цвета — «песочный». В приложении указаны образцы надписей «ГИБДД» и «ДПС», первая для транспортных средств служб ГИБДД, вторая только для дорожно-патрульной службы. В настоящее время действует ГОСТ Р 50574-2002 (выдержки из этого документа и схемы окраски спецтехники опубликованы в журнале «Автомобильный моделизм» №№ 3–5 за 2007 г.). Основной цвет транспорта милиции по-прежнему белый, а контрастирующий — синий. Важное изменение внесено в этот ГОСТ 1 апреля 2009 г. «...допускается использование для легковых автомобилей милиции и ВАИ в качестве основного «светло-

УАЗ-3126 в окраске ДПС. 2005 г. Фото автора



Мерседес в окраске ДПС

серебристый» цвет типа «металлик». Отпала необходимость перекрашивать новый серебристый Ford Focus в белый цвет, а их только у московской милиции свыше 400.

В первые годы Советской власти и в довоенный период автомобилей и мотоциклов в милиции практически не было. Охрана порядка в городах осуществлялась за счёт постов и пеших (иногда конных) патрулей, а в сельской местности средством передвижения участкового была лошадь. Для выезда на место происшествия и доставки задержанных в основном использовался общественный транспорт и попутные автомобили. После окончания Великой Отечественной войны парк автотранспорта милиции постепенно стал увеличиваться, но ещё много лет был недостаточным. В 1955 г. в РСФСР 65% городских и районных отделов и отделений милиции были обеспечены лишь одной легковой или грузовой автомашиной, а 330 поселковых отделений не имели транспорта вообще, в том же году на всю

республику было выделено 56 автомобилей ГАЗ-69. А в целом по стране в 1956 г. подразделения внутренних дел (без учета 254 автомашин, обслуживающих центральный аппарат МВД) были укомплектованы легковыми автомобилями только на 37% от положенных по штату. Например, милиция г. Кирова впервые получила 3 автомобиля и 14 тяжёлых мотоциклов в 1957 г., в райотделе милиции Ленинского района Московской области единственный мотоцикл появился в 1959 г., а первая легковушка — в 1963 г. Причём автомобили поступали не только новые, но и прошедшие ремонт после эксплуатации в народном хозяйстве, срок их службы иногда доходил до 12–15 лет. На повышение уровня мобильности милиции неоднократно указывалось в постановлениях ЦК КПСС и СМ СССР, однако достичь необходимого количества автотранспорта в подразделениях удалось только к концу минувшего века.

Бытует мнение, что в милиции используются какие-то особые автомобили с мощными двигателями, повышенными скоростными и динамическими характеристиками.

Действительно, горьковский автозавод выпускал небольшими партиями по 500–600 экз. в 1950–1958 гг. — автомобили ГАЗ-20Г (ГАЗ-М20Г) с двигателями от ГАЗ-12 (6 цилиндров, 90 л.с.), в 1962–1970 гг. — ГАЗ-23А, ГАЗ-23А1, ГАЗ-23Б — варианты «Волги» ГАЗ-21 с механическими и автоматическими коробками передач и модифицированными двигателями ЗМЗ-13 (V8, 195 л.с.); в 1970–1986 гг. — ГАЗ-24-24, ГАЗ-24-34 (ГАЗ-24 и ГАЗ-24-10 с двигателем V8, 150–195 л.с.), а так же ГАЗ-3101 и ГАЗ-31013 — варианты ГАЗ-3102 с двигателями ЗМЗ-24-24 (V8, 195 л.с. и ЗМЗ-505.10. — 200 л.с.). Но все эти «догонялки» составлялись в основном в КГБ—ФСБ.

По заказу МВД Волжский автозавод оснащал небольшое количество ВАЗ-2101 «Жигули» более мощными двигателями 2103 (вариант ВАЗ-21016), мелкими сериями выпускалась модификация «восьмёрки» ВАЗ-21084 с двигателем 1,6 л. — эти машины поступали в ГАИ—ДПС. Потребность же

органов внутренних дел в автотранспортном обеспечении всегда удовлетворялась в основном за счёт отечественных серийных автомобилей. Дальнейшее их дооборудование и перекраска производилась на специализированных предприятиях МВД, в т.ч. и при исправительно-трудовых учреждениях (завод при ИК-14 в пос. Сухобезводное Нижегородской обл. с 1972 г. по настоящее время ежегодно выпускает более тысячи различных спецавтомобилей).

Предпочтение отдавалось более простым и экономичным моделям и не только потому, что для государственных нужд покупалось то, что подешевле. Автомобиль должен был соответствовать характеру задач, выполняемых тем или иным подразделением милиции.

В ГАИ—ДПС преобладали «Волги» (ГАЗ-21, ГАЗ-24), позже «Жигули» (ВАЗ-2101, ВАЗ-2105, ВАЗ-2109, ВАЗ-2114). В патрульной службе широко применялись «Москвичи». Особой популярностью, как в городе, так и на селе всегда пользовалась продукция Ульяновского автозавода.

Для выезда на место происшествия оперативно-следственных групп больше всего подходили «универсалы» ГАЗ-22, ГАЗ-24-02, ГАЗ-24-12 и микроавтобусы РАФ-977, РАФ-2203.

Хорошие автомобили всегда были в подразделениях вневедомственной охраны. Являясь государственной, эта служба не получала на свое содержание средства из бюджета страны, а зарабатывала их на основе договоров, заключённых с владельцами собственности. И новенькие ВАЗ-2106, ВАЗ-2107, «Самары» и «Десятки» о которых в других подразделениях могли только мечтать, конечно, тоже способствовали своевременному прибытию нарядов по сигналам тревоги. Трудно перечислить все марки и модели автомобилей, используемых в милиции, среди легковых это практически всё (кроме автомобилей высшего класса), что выпускалось и выпускается нашей промышленностью. В последние годы автотранспорт активно пополняется и зарубежными моделями отечественного производства. А впервые иностранные автомобили стали поступать в милицию в конце 1960-х гг. и использовались в отделениях ГАИ на спецтрассах Москвы и Ленинграда. Вместе с ГАЗ-23, ГАЗ-24-24 сопровождали правительственные кортежи и зарубежные делегации Ford, Mercedes и BMW. В 1979 г. на улицах столицы появились большие красивые белые автомобили с необычной светустановкой на крыше и надписью «Милиция». Москвичи вживую смогли увидеть настоящий американский полицейский автомобиль, а те, кому «повезло» проехать на нём до ближайшего отделения милиции в качестве задержанного, ещё долго вспоминали и рассказывали о просторном салоне, мягких кожаных сиденьях-диванах, плавном ходе и бесшумности этой машины. Это были 6-местные рамные седаны Ford Crown Victoria с 8-цилиндровым двигателем мощностью свыше 200 л.с., длиной 5397 мм и шириной 1976 мм. Кроме ГАИ эти «полисмобили» работали и с экипажами подвижных милицейских групп на территории города.

Сейчас милицейские Ford Focus, Renault Logan, KIA Spectra уже не вызывают удивления и используются в работе как территориальных отделов милиции так и в дорожно-патрульной службе. Нередко можно встретить в характерной окраске и с надписью «Милиция» и такие автомобили как Mercedes ML320, Porsche Cayenne, Lincoln Navigator, BMW X5, Lexus, Alfa Romeo... Их принадлежность обычно указана на кузове. Многие из них приобретены коммерческими структурами как машины сопровождения.

Специальная окраска, световые сигналы и надписи есть не только на легковых автомобилях и мотоциклах милиции, но и на некоторых грузовых ав-

Урал-532363 «Лавина-Ураган»



ГАЗ-33104 Гроза



томашинах и автобусах. Если раньше ГАЗ-03-30, ЗИС-8, ГАЗ-51 или ПАЗ-653 были единственным транспортным средством отдела (отделения) милиции и использовались для выполнения самых различных задач, то сейчас бортовые ГАЗ-53, ГАЗ-3307(09) с надстроенным жёстким верхом кузова и скамейками или автобусы КАвЗ-685, КАвЗ-3976, ПАЗ-3205 предназначаются в основном для перевозки личного состава полков. Для доставления лиц, совершивших преступления, предусмотрены специально оборудованные автомобили на грузовых шасси, их ещё называют «автозаки». Подобные машины есть и у Федеральной службы исполнения наказаний — ФСИН, но они имеют другую схему окраски. «Автозаки» на шасси ГАЗ-51 с округлой формой двухцветного (серый верх, зелёный низ) кузова-фургона производства Рязанской колонии № 2 и Бобрыйского завода автоприцепов находились в ведении внутренних войск МВД и надписи «Милиция» не имели. А вот автомобили «Спецмедслужба» являются транспортом милиции. Медицинские вытрезвители были переданы в ведение НКВД ещё в 1940 г., но специальные автомобили для перевозки граждан, находящихся в пьяном виде, появились только в начале 1970-х гг.

Как правило, это фургоны УАЗ-451М, УАЗ-452 (УАЗ-3741), ЕрАЗ-762 или ГАЗ-51 (ГАЗ-53) оборудованные освещением кузова, креслами с привязными ремнями, переговорным устройством с кабиной водителя, радиостанцией и иногда фарой-искателем. Приказами МООП—МВД специальная окраска этих машин не предусматривалась, но на кузове обязательна надпись «Спецмедслужба». В Москве автомобили перекрашивали в тёмно-бежевый цвет. Установка проблесковых маячков и нанесение на дверях надписи «Милиция» — самодеятельность водителей.

Особым и очень специфическим типом милицейского автомобиля являются бронемшины и водомёты спецподразделений. Это броневики «Альфа», СПМ-2 и СПМ-3 на базе ГАЗ-2330 «Тигр», водомёты «Лавина-М» (1994 г.) и «Тайфун-К» на базе БАЗ-6953 и МАЗ-543, «Лавина-Ураган» на базе 4-осного Урал-53236 (2006 г.).

Кроме специальной цветографической схемы окраски милицейские автомобили с 2002 г. имеют и специальные номерные знаки голубого цвета с общепринятой нумерацией регионов (код «77» — центральный аппарат МВД РФ, а «99» — ГУВД г. Москвы). До этого милицейский транспорт специальных серий номерных знаков не имел (за исключением серии «МАС» — до 1990 г. устанавливалась на автомобили руководящих работников МВД СССР). Но, так как регистрация и выдача номерных знаков находится в ведении ГАИ, то в регионах подбирали определённые серии, по которым можно было определить принадлежность транспорта, в т.ч. и милицейского. В Москве это была серия «МКМ» (можно расшифровать как Московская Краснозна-

менная Милиция), в Московской области «МОМ».

В последние годы постоянно растёт объём закупок автотранспорта для нужд милиции, только за 2008—2009 гг. поступило свыше 11 тысяч легковых автомобилей. Многие из них кроме штатного милицейского оборудования оснащены спутниковой навигационной системой ГЛОНАСС, видеозаписывающими измерителями скорости, аварийно-спасательным инструментом, средствами принудительной остановки транспорта. Предприятия-изготовители предлагают самые различные компоновки салона и комплектации, например, ВАЗ-2131-44 с удлинённым задним свесом, высокой крышей и тремя кузовами с разным расположением дверей; УАЗ-3741 и УАЗ-3909 — с десятью вариантами переоборудования. Решаются вопросы и создания специального патрульного автомобиля, подготовлен проект ведомственного стандарта на такие автомобили, опытные образцы которых будут проходить шестимесячные испытания в подразделениях органов внутренних дел. Впервые в отечественной практике поставлен вопрос о закупке уже готовых,

полностью оснащённых всем необходимым оборудованием и снаряжением автомобилей с учётом специфики каждой службы.

Кстати, попытки создания специального транспорта для пожарной охраны, скорой помощи, нужд милиции и такси предпринимались ещё в 1960-е гг. Были эскизные проекты и даже опытные образцы пожарных автомобилей вагонной компоновки на базе ЗИЛ-130 и ЗИЛ-131, и такси типа минивэна. А Ирбитский мотоциклетный завод (ИМЗ) в 1963 г. создал и изготовил двадцать два специальных тяжёлых мотоцикла для милиции М-100 с обтекателями, дополнительными красными фарами, указателями поворотов, радиостанцией, стартером и двигателем мощностью 50 л.с., которые развивали скорость 150 км/час. Мотоциклы были направлены в столичное ОРУД—ГАИ, но вместо их серийного производства было выпущено 300 патрульных М-63П на базе серийных мотоциклов М-63. Каким будет новый патрульный автомобиль милиции увидим в недалёком будущем.

Литература:

- Дорожно-патрульная служба. История и современность. — Москва: Изд-во «Вариант», 2003.
- Московская Краснознамённая. — Москва: Изд-во «Планета», 1979
- В.Фёдоров. Дороги, которые мы выбираем. — Петрозаводск: Изд-во «Острова», 2008
- Журналы «Советская милиция».



Самый.*

Большой.**

RitmotexX.ru
масштабные модели почтой по всему миру

* Самый посещаемый интернет-магазин масштабных моделей в Рунете.
** 90 производителей, 4300 товаров

КИММЕРИЯ МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ

WWW.KIMMERI.COM

г. Москва, площадь Ганецкого, д. 1
кинотеатр "Варшава" 11.00-21.00 ежедневно
тел. +7(926)8816666 +7(926)9080808 +7(925)2262626

НАШИ МАГАЗИНЫ:

г. Брянск, ул. Фокина, д. 43 цокольный этаж
11.00-18.00 кроме воскресенья
тел. +7(905)1777705

г. Киев, Московский проспект, д. 6
11.00-19.00 кроме понедельника
тел. +38(067)777760



ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН масштабных автомобилей мира

Агат-М • Тантал • Элекон • СарЛаб • Вектор-модель • ФИНОКО
Киммерия • САИС • Компаньон • Cararama • 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 2011

Годовая подписка 2011 №№ 1-12 1920 руб.

Первое полугодие 2011 №№ 1-6 960 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 1-12/11) 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 2011 №№ 1-3 - 480 руб.

Дополнительная информация e-mail: lokotrans@mail.ru

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

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

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

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несёт.

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

е) советского и зарубежного пр-ва (много редких), а также книги, журналы, открытки пор истории и устройству авто-, мототранспорта (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



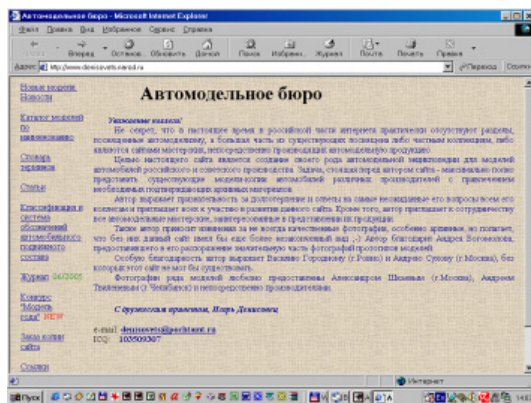
КОМПАКТ-ДИСК

Данный диск является расширенной и дополненной электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

1. Полноцветная версия журнала «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2010 г.
2. Каталог моделей, выпущенных в 2010 г. в формате PDF
3. Фотографии с московских автомобильных выставок 2010 г.
4. Adobe Acrobat Reader

Системные требования: Pentium 200; ОЗУ — 32Мб; ОС — Windows 95/98/ME/2000/XP; разрешение — 800x600; CD-ROM.

Стоимость диска с пересылкой 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 архивными материалами и фотографиями.

ПАНТОГРАФ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖУРНАЛ ОБ ОБЩЕСТВЕННОМ ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ И ПРОФЕССИОНАЛОВ

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

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА 2011 г.

(6 номеров — 600 руб.)

Оплата производится почтовым переводом
В графе "Сообщения" указать 1-6/11

Журнал также можно приобрести в Москве — киоск "Арт-Хроника" (пересечение Столешникова пер. и ул. Б.Дмитровка (ближе к Тверской), Метро "Пушкинская", "Чеховская", "Театральная

Оплата почтовым/электронным переводом по адресу:
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. Стоимость 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 _____

АВТОДЕТАЛИ. ГЕОМЕТРИЯ И ГАРМОНИЯ

Михаил ХРАМОВ

11. ГАЗ-69. Сравнивать можно только с моделью производства IST (не в пользу последнего) или с польской журнальной серией:

Спряжение тента и лобового стекла можно было сделать и аккуратнее, но это компенсировано возможностью снятия тента;

много пластмассы, без которой, на мой взгляд, можно было и обойтись;

нет планок на дверях;

слишком толстые торцы тента у дверей;

зато с геометрией и той же гармонией всё в порядке.

Рейтинг – отлично.

12. Москвич-408. Первая модель, которая безоговорочно проиграла модели от «Тантала»:

Уже неоднократно помянутые колёса размером 15";

искаженные углы облицовки радиатора;

слишком длинный и узкий лючок за капотом;

неправильная форма всех окон и очень грубый козырёк над задним;

нет шильдика на крышке багажника (пипка антенны спереди – неравноценная замена);

не акцентированы рамки лобового и заднего стёкол;

слишком длинный передний номерной знак; почему-то отдельные передние сиденья?

Несмотря на всё это издевательство над геометрией, модель смотрится очень даже неплохо. Думаю, из-за очень удачного цвета.

Итоговая оценка – не очень хорошо.

13. ГАЗ-13 «Чайка». Вторая большая чёрная машина:

Спереди вроде ничего, но сзади смотрится шире, чем надо;

чёрные ниши фар заметны, но вид портят не сильно;

небрежно сделаны задние фонари, но это тоже можно посчитать мелочью;

серьёзный просчёт – малая толщина и неуместная покатошь сзади водосточного желоба;

ещё более серьёзное отклонение – неправильная форма боковых окон, а у второго и третьего – просто вопиющее!;

неправильная форма стреловидной накладки на дверях;

без зеркала вполне можно было обойтись, тем более что оно почти у всех экземпляров от Петросяна – кривое;

выхлопные отверстия можно было и сделать, но это тоже мелочь. Это к геометрии не относится, но весь верх от подоконной линии пластмассовый. Дуэль с А15 выиграна, общее впечатление положительное.

Оценка – хорошо.

14. ВАЗ-2102 «Жигули». Сразу скажу, что несмотря на целый ушат помоев, вылитый на эту модель, она мне нравится. И уж точно больше, чем А11:

кто сделал ей подголовники? Он же испортил в целом очень хорошую модель, пожалев серебристую краску на рамки окон и подоконную линию;

«клыки» можно было покрасить в чёрный цвет (на ВАЗ-2101 ведь покрасили);

вид в профиль – совсем беда. То, что «зад» висит низко, можно поправить (но зачем это сделано?);

а вот угол наклона капота и передних крыльев слишком мал, поэтому высота боковых окон получилась слишком большой, да ещё их не покрасили и они выглядят безрамочными;

форма всех стоек далека от прототипа. Мало того, что они слишком тонкие или слишком толстые, так ещё и выпуклые. Учитесь, у «Тантала», господа;

но все другие виды, кроме бокового – в порядке.

В общем и целом – хорошо.

15. УАЗ-452В. К сожалению, второй случай проигрыша «Танталу» в геометрии. На колёса я не смотрю, но даже с открывающимися дверями А34 выглядит лучше:

под передним бампером всё неправильно; слишком большая решётка радиатора и слишком длинный лючок над ней. Да и подфарники тоже поменьше можно было сделать. А так УАЗ-2206 получился; неправильные нижние петли передних дверей;

слишком плоский задний торец. И опять односторонний номер;

Главная беда, испортившая общее впечатление – слишком крупные и вытянутые в высоту боковые окна. В том числе и задняя выштамповка;

ручки дверей и стеклоочистители почему-то чёрные;

это не геометрия, но почему-то опять (моё мнение) в польской серии цвет лучше?

Но в итоге – оценка хорошо (в том числе и за массу).

16. ЗИС-110. Третья и пока самая большая чёрная машина. Мне сложно быть объективным (ЗИС-110 мне давно очень нравится), но я постараюсь:

слишком упрощённая форма флажка на капоте. Но для этого масштаба можно простить; небрежно сделаны ручки капота;

не показано утолщение бокового молдинга, начинающееся на передней двери;

сделаны несуществующие замки задних дверей;

самая главная претензия – к колёсам. Но не к шинам. А вот колпаки должны быть больше;

ещё одно замечание – по длине масштаб 1:44. Но это не геометрия, а арифметика. К тому же другие модели мной пока не измерялись, поэтому на оценку это влиять не будет. И ещё одно. Зачем надо было делать задние крылья пластмассовыми?

Итоговая оценка – эталон.

17. ЗАЗ-965А «Запорожец». Некоторые отступления от геометрии найти можно, но они минимальны и ничего не портят. В отличие от нескольких досадных мелочей:

слишком маленькие колёса. Да и «диски» (которые на самом деле уже тормозные барабаны, а самих дисков просто нет) серебрить не обязательно было;

левая и правая решётки на задних крыльях разные;

очень неаккуратная прорезь в капоте; задние фонари неправильные и по форме, и по размеру.

Поскольку это всё, в результате – очень хорошо.

18. ГАЗ-М22 «Волга». На мой взгляд – яркий пример, как можно загубить хорошо задуманное дело:

несоответствие прототипу. У ГАЗ-М22 не было хромированных «китовых усов», только периметр;

то, что не выдержано их количество, на этом фоне мелочь;

а вот здоровенная полость под усами – уже нет;

молдинги на передних крыльях – от ГАЗ-22Г;

надписи на них же – тоже от экспортного варианта с улучшенной отделкой;

бамперы сделаны совсем неправильно, они просто должны быть снизу окрашены в цвет кузова;

на переднем бампере нет выемки под заводную ручку;

проём лобового стекла сверху слишком выпнут вверх;

на виде сбоку все горизонталы слишком круто спускаются спереди назад;

боковые окна слишком большие и высокие.

В общем, геометрия неевклидова, поэтому оценка – средне, и то только за хорошую детализировку.

19. ГАЗ-11-73. Да, именно так. Всю жизнь дефис был, а вот теперь дефис убрали. А из красивейшей машины сделали нечто цвета хаки. Пластмассы катастрофически много:

фары слишком маленькие;

«веретено» на радиаторной облицовке можно было сделать и поаккуратнее (из пластмассы-то!);

стеклоочиститель не на месте и неправильной формы;

подоконная линия невнятная;

нижняя кромка крыльев неправильной формы (в журнале фотография новодела с не правильными крыльями. Надо смотреть старые фотографии) и без очень заметной отбортовки. Резину на подножках тоже обозначить было не так уж и трудно;

задние фонари неправильной формы;

«сковорода» установлена слишком вертикально;

задний бампер совершенно чужой.

Наверное, достаточно. Оценка – средне. И то, из уважения к прототипу.

20. Москвич-423Н. Очень хорошая модель, особо придаться не к чему:

опять спереди «шар на палке», которого ещё и лишили чёрного фона. А ведь есть «поздняя» облицовка;

задняя часть вся пострадала – неправильная конфигурация верха, нет краски на ручке.

Но всё это не фатально. Вердикт – очень хорошо.

	Land Rover series III 109 canvas Rail Track white, black интерьер silver wheels / white bar номер WXX 928 Hongwell (Cararama)		Land Rover series III 109 pick-up orange / black интерьер номер WXX 928 Hongwell (Cararama)		Lexus GS300 black metallic, beige интерьер панель приборов beige номер LEGS300 Hongwell (Cararama)
	Land Rover series III 109 hard-top beige / black интерьер номер WXX 928 Hongwell (Cararama)		Land Rover series III 109 pick-up Blue, grey white / blue wheels / blue bar номер GPX 583 N Hongwell (Cararama)		Lexus GS300 black metallic, beige интерьер панель приборов grey номер LEGS300 Hongwell (Cararama)
	Land Rover series III 109 hard-top blue, black интерьер номер WXX 928 Hongwell (Cararama)		Land Rover series III 109 pick-up cream yellow / black silver wheels / silver bar WXX 928 Hongwell (Cararama)		Lexus GS300 black metallic, blue интерьер номер LEGS300 Hongwell (Cararama)
	Land Rover series III 109 hard-top dark red, black интерьер номер WXX 928 Hongwell (Cararama)		Land Rover series III 109 pick-up Green, silver bar / dark green black номер WXX 928 Hongwell (Cararama)		Lexus GS300 black metallic, blue интерьер номер LEGS300 рамка окна silver Hongwell (Cararama)
	Land Rover series III 109 hard-top green, black интерьер номер WXX 928 Hongwell (Cararama)		Land Rover series III 109 pick-up olive and red fender white silver wheels silver bar номер GPX 583 N Hongwell (Cararama)		Lexus GS300 dark blue metallic, beige интерьер панель приборов grey номер LEGS300 Hongwell (Cararama)
	Land Rover series III 109 hard-top light blue, black интерьер номер WXX 928 Hongwell (Cararama)		Land Rover series III 109 pick-up olive and red fender, black интерьер olive wheels olive bar номер WXX 928 Hongwell (Cararama)		Lexus GS300 dark blue metallic, blue интерьер номер LEGS300 Hongwell (Cararama)
	Land Rover series III 109 hard-top red, black интерьер номер WXX 928 Hongwell (Cararama)		Land Rover series III 109 pick-up Postoffice Telephones UK Green, black интерьер номер WXX 928 Hongwell (Cararama)		Lexus GS300 dark blue metallic, blue интерьер номер LEGS300 рамка окна silver Hongwell (Cararama)
	Land Rover series III 109 pick-up beige / black интерьер / диски колес beige / рамка окна silver, номер WXX 928 Hongwell (Cararama)		Land Rover series III 109 pick-up RAF Police olive, black интерьер, silver bar номер GPX 583 N Hongwell (Cararama)		Lexus GS300 dark blue metallic, grey beige номер LEGS300 Hongwell (Cararama)
	Land Rover series III 109 pick-up blue, black интерьер диски колес silver номер WXX 928 Hongwell (Cararama) (Marks&Spencer)		Land Rover series III 109 pick-up RAF Police olive, black интерьер olive bar номер WXX 928 Hongwell (Cararama)		Lexus GS300 dark green metallic, beige интерьер панель приборов grey номер LEGS300 Hongwell (Cararama)
	Land Rover series III 109 pick-up blue, black интерьер диски колес blue номер WXX 928 Hongwell (Cararama)		Land Rover series III 109 pick-up United Nation black интерьер silver wheels white bar номер WXX 928 Hongwell (Cararama)		Lexus GS300 dark green metallic, blue интерьер номер LEGS300 Hongwell (Cararama)
	Land Rover series III 109 pick-up dark red, black интерьер номер WXX 928 Hongwell (Cararama)		Land Rover series III 109 pick-up United Nation white, black интерьер silver wheels silver bar номер WXX 928 Hongwell (Cararama)		Lexus GS300 dark green metallic, blue интерьер номер LEGS300 рамка окна silver Hongwell (Cararama)
	Land Rover series III 109 pick-up light blue, black интерьер номер WXX 928 Hongwell (Cararama)		Land Rover series III 109 pick-up United Nation white, black интерьер silver wheels / white bar номер WXX 928 Hongwell (Cararama)		Lexus GS300 dark red metallic, beige интерьер панель приборов grey номер LEGS300 Hongwell (Cararama)

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



Lexus GS300
dark red metallic, blue
интерьер
номер LEGS300
рамка окна silver
Hongwell (Cararama)

Lexus GS300
white, beige интерьер
номер LEGS300
Hongwell (Cararama)

Lexus GS300
green metallic, beige
интерьер
Hongwell (Cararama)

Lexus GS300
black metallic, green grey
интерьер
Hongwell (Cararama)

Lexus GS300 black
metallic, green grey
интерьер orange seat side
window seal silver painted
Hongwell (Cararama)

Lexus RX300
black, beige интерьер
панель приборов grey
номер LERX300
Hongwell (Cararama)

Lexus RX300
dark green metallic, beige
интерьер
номер LERX300
Hongwell (Cararama)

Lexus RX300
dark red metallic, beige
интерьер
номер LERX300
Hongwell (Cararama)

Lexus RX300
dark red metallic, beige
интерьер
номер LERX300
Schuco (Junior Line)

Lexus RX300
gold metallic, beige
интерьер
панель приборов grey
номер LERX300
Hongwell (Cararama)

Lexus RX300
green metallic, beige
интерьер
номер LERX300
Hongwell (Cararama)

Lexus RX300
green metallic, beige
интерьер
панель приборов grey
номер LERX300
Hongwell (Cararama)



Lexus RX300
dark green metallic, grey
beige
номер LERX300
Hongwell (Cararama)

Lexus RX300
silver, beige интерьер
номер LERX300
Hongwell (Cararama)

Lexus RX300
silver, beige интерьер
панель приборов grey
номер LERX300
Hongwell (Cararama)

Lexus SC430
black
номер спереди и сзади
pole
M-Tech J series 2nd

Lexus SC430
black
Yatming

Lexus SC430
dark red metallic, beige
интерьер
Yatming

Lexus SC430
silver, black интерьер
Yatming

Lexus SC430
white metallic, black
интерьер
номер спереди и сзади
pole
M-Tech J series

Lexus SC430
white metallic, black
интерьер
Yatming (Epoch M-tech J)

Lexus SC430 closed
dark green metallic, dark
grey интерьер
lic номер Soarer
Real-X rx003[A01]

Leyland 1920
"A.Luff & Sons"
Matchbox Y9 1/72

Lotus Elan cabriolet
blue, black интерьер
номер LOT 45A
Hongwell (Cararama)



Lotus Elan cabriolet
dark green, black интерьер
номер LOT 45A
Hongwell (Cararama)

Lotus Elan cabriolet
red, black интерьер
номер LOT 45A
Hongwell (Cararama)

Lotus Elan pale yellow
cabriolet Hongwell
(Cararama)

Lotus Elan soft top
dark green, black интерьер
номер LOT 45A
Hongwell (Cararama)

Lotus Elan soft top
light yellow, black
интерьер
номер LOT 45A
Hongwell (Cararama)

Lotus Elan soft top
red, black интерьер
номер LOT 45A
Hongwell (Cararama)

Lotus Elan soft top
white, black интерьер
Hongwell (Cararama)

Lotus Elise cabriolet
yellow, black интерьер
номер ELISE
Hongwell (Cararama)

Lotus Elise convertible
black black интерьер
Hongwell (Cararama)

Lotus Elise convertible
red, black интерьер
Hongwell (Cararama)

Lotus Elise convertible
silver
Hongwell (Cararama)

Lotus Elise hard top
black, black интерьер
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)

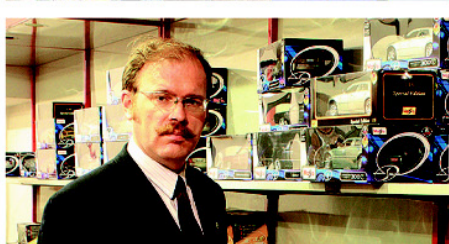
scale-bs@mail.ru



Владимир Колесниченко

Руководитель мастерской “Скейл”
по производству моделей 1/43

scale-model@mail.ru



Владимир Минин

Логистика; склад; куратор мастерской

mmashinki-1@mail.ru

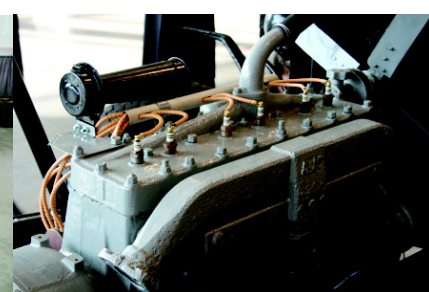


Центральный офис - СПб, Лиговский пр., 270; т/ф.: (812) 740-5541; www.mashinki.ru

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



XVI СОЛДАТ-ТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ Улицы Сарокина

