

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

# Автомобильный 1/2009 моделизм

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



ТРАКТОР ДТ-75  
НЕ ЗРЯ ТЕБЯ НАЗВАЛИ "МОСКВИЧЁМ"  
ШНЕКОРОТОРНЫЙ СНЕГООЧИСТИТЕЛЬ Д-470  
ПАМЯТНЫЕ ДАТЫ 2009  
ВЫСТАВКИ В 2009 ГОДУ  
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ  
ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



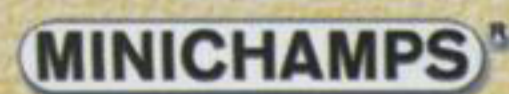
WWW  
AUTOMODEL  
RU

# VM.M Co. Ltd.

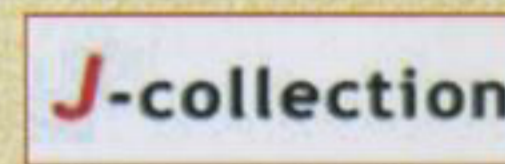
## дистрибьютор № 1 в РОССИИ



**NOREV**



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



### ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ

Москва

## Магазин № 1

Протопоповский пер. 9  
тел.: (495)-680-15-61  
(926)-237-33-35  
Большой выбор моделей  
во всех масштабах,  
а также

эксклюзивные копии  
ручной работы  
из России и Украины

Model Cars Heritage



Интернет-Магазин

[www.modelcarsheritage.spb.ru](http://www.modelcarsheritage.spb.ru)

Москва

## Магазин № 1

Протопоповский пер. 9  
тел.: (495)-680-15-61  
(926)-237-33-35  
Большой выбор моделей  
во всех масштабах,  
а также

эксклюзивные копии  
ручной работы  
из России и Украины

Разница между взрослыми и детьми  
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

# Автомобильный 1/2009 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 Макогонова**

e-mail: makogonova@mtu-net.ru

**Редакционный совет:**

**Александр Говоруха (Николаев)**

e-mail: govor1972@ukr.net

**Олег Курихин (Москва)**

**Евгений Прочко (Москва)**



**Коллективный консультант:**

**Лидия Кожина**

e-mail: kojina@pm.isf.ru

**Валентина Аверина**

e-mail: averina@polymus.ru

Набор и 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.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, 1(61)

Editorial office:

Moscow, 107120, Russia

Prokhodchikov Str., 4, of. 131

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

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

© Model Cars. Russia, 2009

## СОДЕРЖАНИЕ

Моя коллекция, 2

**А. Семиков**

Автомобили 1992 года – Volkswagen Golf III,  
Opel Astra и Citroen ZX, 6

**А. Бармасов**

Трактор ДТ-75Б. Даёшь четвёртое  
измерение, 9

**М. Жиряков**

Мне нравится надёжный твой характер. Не  
зря тебя назвали «Москвичём», 13

**Ю. Дубков**

Шнекороторный снегоочиститель Д-470, 15

**А. Колеватов**

Зарубежные новинки, 19

Отечественные новинки, 22

Памятные даты 2009, 23

Предстоящие в 2009 году выставки, 27

Пассажирский полуторки (окончание), 28

**М. Соколов**

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

Справочная информация. Fiat в фотографиях  
и моделях 35

Конкурс «Модель года», 38

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

*Дорогие друзья и коллеги!*

*Заканчивается подписка на первое по-  
лугодие и на 2009 год. Подписка осуществя-  
ется только через редакцию.*

*Редакция может гарантировать получение  
журнала только его подписчикам.*

*Стоимость подписки мы оставили прежней  
– 780 руб. за год и 390 руб. за полугодие.*

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

*С 2009 г. можно выписать и комплект –  
годовая подписка с диском. Стоимость ком-  
плекта 1000 руб. На диске будут находиться  
следующие материалы в формате PDF: го-  
довой комплект журналов в цвете, каталог  
моделей, выпущенных в течении года, а так  
же фотографии автомобилей с выставок,  
проводимых в Москве. Стоимость диска при  
отдельном его заказе – 400 руб. Диск с ко-  
пией всех ранее выпущенных журналов те-  
перь будет распространяться только по пред-  
варительному согласованию с редакцией и по  
новой стоимости.*

*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 **390 руб.** (за полугодие) или **780 руб.** (за год) 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 гг. – **130 руб.** (с пересылкой по России). После согласования заказа при переводе денег необходимо сообщить в поле «Для письма» нужные номера, их количество и свой почтовый адрес, или послать эту информацию на электронный адрес.

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

**В розницу старые и новые номера журнала можно приобрести:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Интернет-магазины** www.ritmonexx.ru; www.1001automodel.ru; www.models-online.ru

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

# МОЯ КОЛЛЕКЦИЯ

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

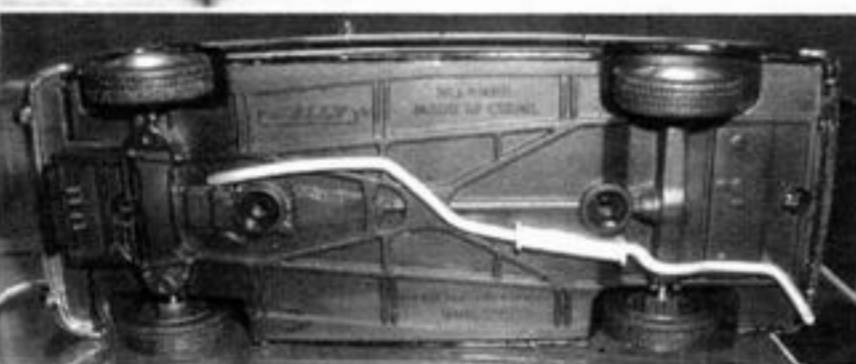


Теперь – иномарки. Это наиболее многочисленная часть коллекции. Примерно четверть из них относится к основной теме моей коллекции – это модели из итоговой «сотни» конкурса «Автомобиль столетия», остальные приобретены мною из любви к их прототипам или просто потому, что модель очень понравилась. Как я уже отметил, эту часть коллекции составляют, в основном, модели производства таких фирм как «Хонгвелл», «ЯтМинг», «Вели», «Бураго» и «МоторМакс» – всем широко известные. Но вне зависимости от этого созерцание каждой из них доставляет мне непередаваемое удовольствие.



## Austin FX4 London Taxi (Welly)

Знаменитое «Лондонское такси» — символ столицы Великобритании. Машина была специально спроектирована для работы в такси. Отсюда её специфические особенности — высокий кузов с просторным салоном. Машина отличается солидным запасом прочности и выносливостью. В салоне пассажирский диван отодвинут к самой задней стенке кузова. Также имеются складные дополнительные места — «стропонте-ны». Место водителя отделено от пассажирского салона прозрачной перегородкой, а рядом с ним, там, где обычно располагается место переднего пассажира, устроена площадка для багажа (такое решение традиционно для лондонских таксомоторов).



Эту модель я приобрёл совершенно случайно. Долго ходил мимо киоска «Роспечати», видел в нём машинки от «Welly», но не придавал этому никакого значения — опять не в масштабе и с моторчиками. Но однажды, что-то там купил и увидел этот Austin. Он оказался из серии «1:43 Коллекшн» этой фирмы. Попросил посмотреть и очень удивился качеству изготовления и детализации модели. И всё это при цене 112 руб. Дома как следует рассмотрел модель, оценил её по достоинству и за несколько следующих дней купил в палатке все остальные модели этой

серии, которые там были (BMW 645Ci и Mini Cooper S Cabrio). Все эти модели меня очень порадовали тщательностью своего исполнения.



## Jeep CJ-2A (Hongwell/Cararama)

Легендарный «Виллис». Эта машина несла на себе тяготы войны на всех фронтах Второй Мировой войны. Она является чуть ли не одним из символов той страшной войны. Конструкция машины была хорошо и тщательно проработана. Машина являлась образцом функциональности и технологичности. Она послужила прототипом практически всех появившихся позже внедорожников (ГАЗ-64, Ленд Ровер и т.д.), а в итоге — целого класса машин. Её непосредственных потомков выпускают по сей день. Иногда удаётся увидеть на дорогах нашего города живой «Виллис» — это зрелище очень радует.



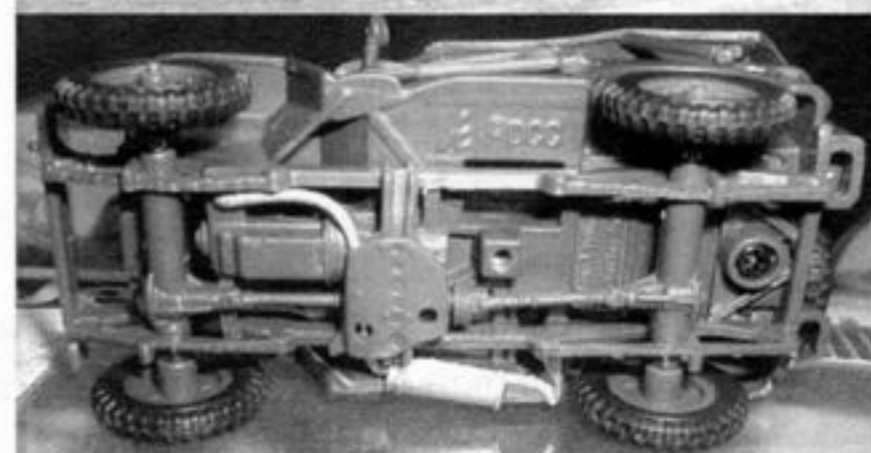
Эта модель «виновата» в моём возвращении к давнему увлечению. Как-то с дочкой бродили по магазину игрушек, и я увидел эту модель на полке. Взял в руки, присмотрелся, и был поражён тщательностью исполнения модели и её детализацией. Это теперь я понимаю, что эта модель — далеко не «космос», а тогда у меня в памяти были только советские модельки и китайские игрушки. Короче, я не удержался и купил

модель. Она до сих пор стоит на столе у меня на работе, как образец рациональной конструкции и функционального дизайна. Иногда она мне очень помогает в работе.



## Jeep CJ-2A (Hongwell/Cararama)

Эту модель я покупал спустя год в пару к первому «Виллису». Уж очень по-разному смотрится модель с поднятым и сложенным тентом. Мне захотелось иметь в коллекции оба. Хотя обычно я предпочитаю кабриолеты с поднятым верхом. Представить, как он будет выглядеть с опущенным тентом, мне фантазии хватает, а вот наоборот — не всегда.

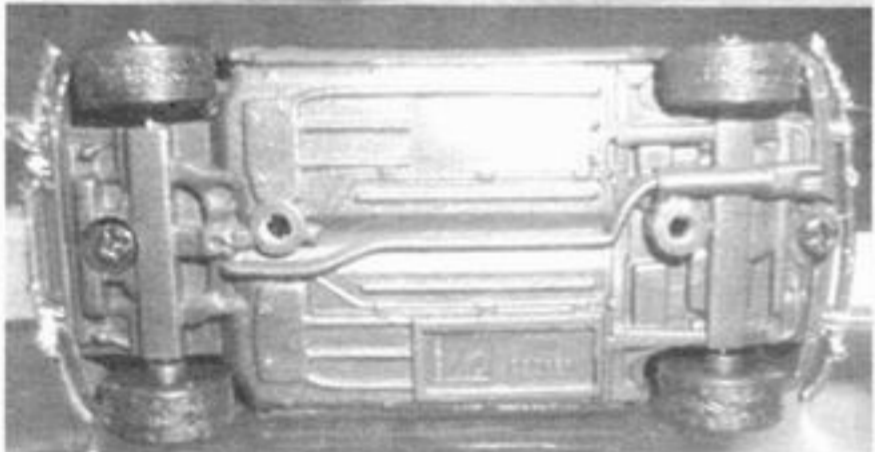


Модель также тщательно выполнена и хорошо детализированная. Обе модели решил взять цвета «хаки», потому что именно такого цвета были «Виллисы» на которых воевали наши деды.



**Austin Mini Cooper (Hongwell/Cararama)**

Гениальное творение Алика Исигониса. Шедевр компоновки переднеприводного автомобиля. Внутри больше, чем снаружи — это про Мини. Машина изначально проектировалась вокруг салона, по углам которого были «распиханы» маленькие колёса с компактной подвеской на резиновых элементах и поперечно расположенный компактный силовой агрегат. Автомобиль, помимо своих неоспоримых потребительских качеств и рыночного успеха имел ещё и успех спортивный — за его плечами победы в ралли.



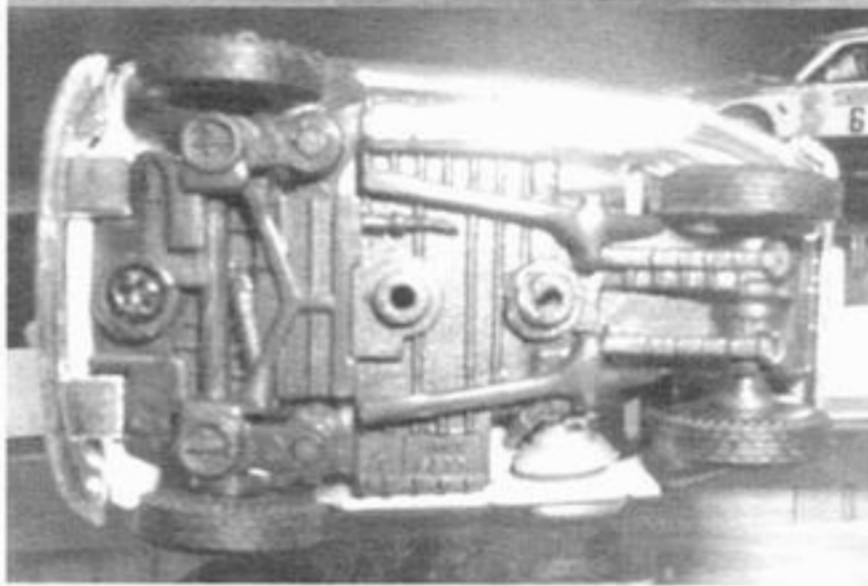
Увидев эту модель, я определился с тематикой будущей коллекции. Решил собирать шедевры автомобилестроения. Модель порадовала своим исполнением — прекрасно отлита, собрана и покрашена. Неплохо выполнен салон и днище. Умиляют маленькие колёсики модели.



**BMW Isetta 250 (Hongwell/Cararama)**

Машина является прекрасным примером автомобилизации разорённой после Второй мировой войны Европы. Европейцы тогда плавно пересели с велосипедов и скутеров на мотоциклы,

подобные этому БМВ. Кстати и для БМВ эта модель лицензионная, изначально она выпускалась итальянской фирмой «ИСО». Модель была построена по довольно интересной компоновке: двигатель находился сзади 2-местного пассажирского дивана и приводил в движение заднюю ось, лишённую дифференциала. Чтобы минимизировать негативные последствия его отсутствия — колея задних колёс была максимально уменьшена. Для удешевления конструкции машины и уменьшения её габаритных размеров, вместо двух боковых дверей была выполнена одна — в передней стенке кузова. Рулевая колонка крепилась непосредственно к ней и откидывалась вместе с дверцей на карданных шарнирах. Эта особенность вместе с малой длиной мотоцикла позволяла парковать машину носом к тротуару (поперёк) и выходить пассажирам из неё прямо на чистый тротуар.



Эту модель прикольно показывать людям, далёким от истории автомобилестроения. Сначала они долго не понимают, что это такое. Потом, когда объясняешь — долго удивляются. И ещё больше удивляются, когда узнают, что это БМВ. Жалко модель с закрытой дверцей — довольно сложно объяснить, как она устроена.



**Buick Riviera GS 1971 (Yat Ming/Road Signature)**

Очень красивая машина! Длинный, элегантный кузов, хищный «обратный» наклон «клюва» облицовки радиатора и панелей фар, хитрый, изящный изгиб боковины перед нишей заднего колеса, ниспадающая крыша с панорамным стеклом (в стиле Шевроле Корветт Стингрей) формируют динамичный образ машины, непохожий на другие модели американского автопрома начала 1970-х гг.

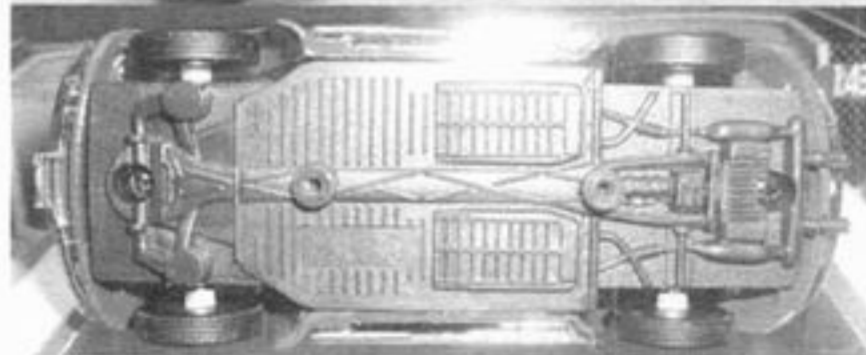


Искал себе её в цвете серебристый металлик. В нём более чётко проявлен сложный рельеф и пластика кузова модели. Но её так и не привезли. Пришлось брать белую. Но всё равно — очень приятная модель.



**Volkswagen 1303 Beetle Sedan (Hongwell/Cararama)**

Эта машина, по моему мнению, и должна была стать автомобилем века, а не Ford T, как решило жюри этого конкурса! Моё мнение подтверждается количеством проданных автомобилей этой модели, превысившим 20 миллионов и тем, что она продержалась на конвейере более полувека. Конструкция гениального немецкого конструктора Фердинанда Порше, родившаяся в середине 1930-х гг., машина была построена по модной тогда заднемоторной компоновке, имела аэродинамичный кузов и очень рациональную конструкцию. Но популярность у автолюбителей она снижала своей феноменальной надёжностью и неприхотливостью. Модель стала синонимом немецкого качества. Это была самая популярная модель во всём мире — по узнаваемости занимала второе место после бутылки «Кока-Колы».



Модель неплохо выполнена. Вполне прилично передаёт прототип. Великоваты зазоры между деталью лобового стекла и кузовом. Качество сборки — весьма приличное.

**Volkswagen 1303 Beetle Cabriolet (Hongwell/Cararama)**

«Жук» в варианте кабриолет. Был, в своё время, куплен мною ввиду отсутствия в продаже альтернативы в виде «Жука»-седана. Приятная модель. Хорошо выполнен поднятый тент (он выделен краской и шагренью поверхности на детали «купола» из крыши, лобового и боковых стёкол).

Модель хорошо собрана и окрашена. Кстати на примере этих двух «Жучков» наглядно видно

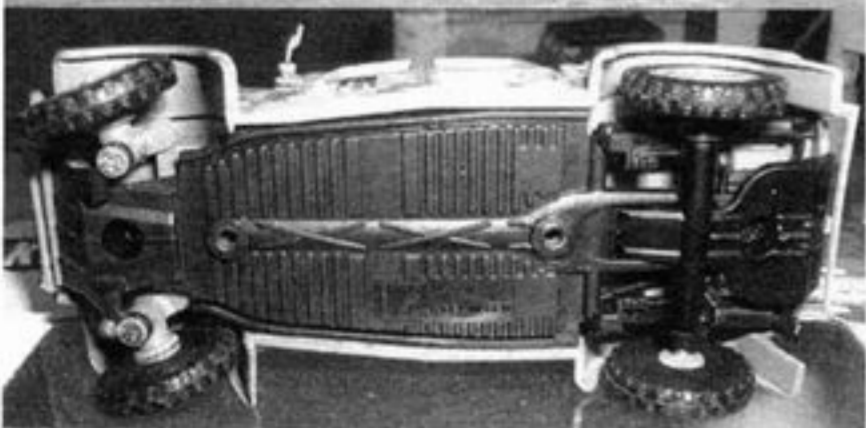


насколько упало качество на фирме Hongwell за последний год. Если кабриолет окрашен практически идеально, то на седане в краске очень много мусора. Хотя по цене он на треть дороже.



#### Volkswagen Kubelwagen (Hongwell/Carama)

Так же как и «Виллис» — образчик рациональной конструкции. Живой пример того, как политики обманывают народ в угоду своим интересам. Немецкий народ вместо долгожданного доступного «Жучка» получил Кубельваген и Швиммваген для походов по расширению жизненного пространства для арийской расы... Очень хорошая получилась у немцев машина. Несмотря на отсутствие полного привода, обладала завидной проходимостью.



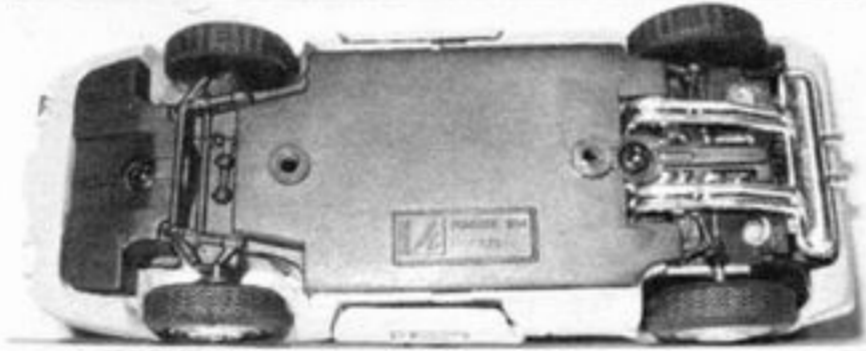
Модель очень понравилась своей детализацией и тщательностью изготовления. К тому же это был мой первый «Хонгвелл» с поворотными передними колёсами. Долго выбирал цвет модели. Остановился на этом камуфляже, потому что у окрашенной в тёмно-серый теряются детали

модели. Единственное замечание — в этом цвете модель похожа на пластмассовую. Жалко не было варианта с поднятым тентом.



#### Porsche 904GTS (Hongwell/Carama)

Плод эволюции гоночных моделей Порше. Гоночная программа фирмы довольно интенсивно развивалась. Модели «356», «550 Слайдер», «718» и, наконец «904», постепенно формировали гоночный имидж фирмы Порше. Эта же тенденция продолжилась и в последующие годы. Моей любимой моделью гоночных Порше является модель «917» 1970 г.



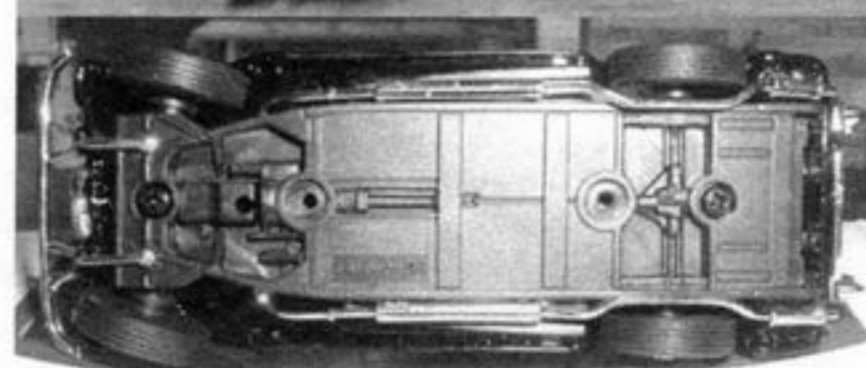
Очень приятная и красивая модель. Качественно отлита, хорошо собрана и окрашена. У модели открываются дверцы и капот, под которым выполнен двигатель и выпускная система. Подвижные детали — неплохо сопряжены.



#### Morgan Plus 8 Convertible (Hongwell/Carama)

Морган, в своём роде — уникальная фирма. Небольшое семейное предприятие выпускало в Великобритании спортивные трёхколесные автомобили. Этому способствовали особенности английского налогообложения. На четыре колеса автомобили Морган встали только в середине 30-х гг. XX в. и с тех пор производятся практически без принципиальных изменений. Они, конечно, постепенно совершенствуются, получая более мощные современные двигатели, трансмиссии, колёса и тормоза, но в основе лежит конструкция середины 1930-х гг. Прочная лонжеронная рама, низкий открытый кузов, обшитый алюминиевыми листами на каркасе из деревянных, ясеневых брусков с классическими английскими вырезами в дверях для локтей... Живая классика! И она находит своего потребителя — фирма выпускает всего несколько десятков машин в год, и очередь за ними растянулась на несколько лет.

Масштабная модель очень обрадовала. Она отлично передаёт специфическую пластику классического автомобиля. Имеет хорошую детализа-

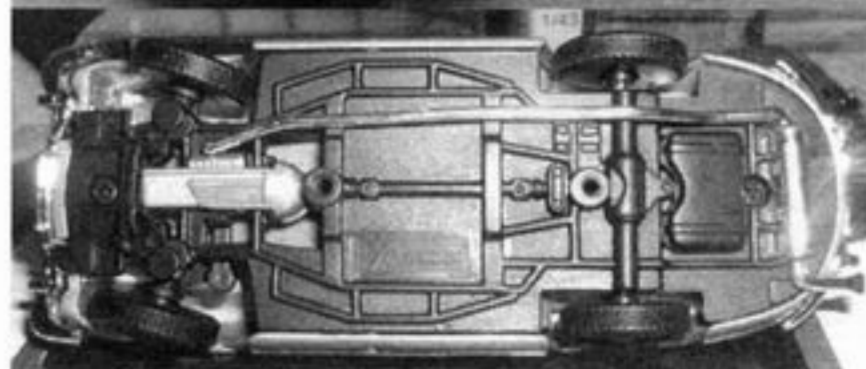


цию — обилие хромированных деталей очень украшает модель. Она отлита, окрашена и собрана хорошо. Зазоры подвижных элементов — неплохие. Порадовали спицованные диски колёс, в которых только имитированы спицы. Но сделано это вполне удачно — всё лучше наклеек с нарисованными спицами на некоторых моделях этой фирмы. Опять же и чёрный цвет этой машине «к лицу». Очень неплохая модель для своей цены.



#### Mercedes Benz 300SL Hardtop (Hongwell/Carama)

Брат легендарного «Гулвинга». Основными покупателями, появившегося в 1955 г., Мерседеса 300СЛ «Гуллинг» являлись «сильные мира сего» — всевозможные знаменитости, звёзды кино. Но их не устраивали особенности этой машины — высокий порог, затруднявший посадку в салон и отсутствие открытой версии. Тогда инженеры «Мерседеса» спроектировали эту машину, заодно немного «упростили» её и повысив технологичность автомобиля. Внешне новый родстер несильно отличался от своего прародителя, но имел более низкий порог и был открытым. Как раз эту модель, с установленным опциональным жёстким верхом «хардтоп» и копирует масштабная модель фирмы «Хонгвелл».



Мерседесы у «Хонгвелл» получились очень прилично. На них приятно посмотреть. Хорошая детализация, неплохая копия приличное качество изготовления. Кроме того, модель имеет поворотные передние колёса и открывающиеся дверцы. Порадовала детализация дисков

колёс — по моему мнению, это немаловажно.



#### Mercedes Benz 190SL (Hongwell/Cararama)

Модель «190SL» стояла классом пониже, нежели «суперкар 300». Относительная доступность определила и большую популярность автомобиля. Плавные обводы родстера, выполненные в стилистике таких машин 50-х гг. XX в., дополнены «родовыми» чертами флагманской модели. В наше время ни один слёт старинных ав-



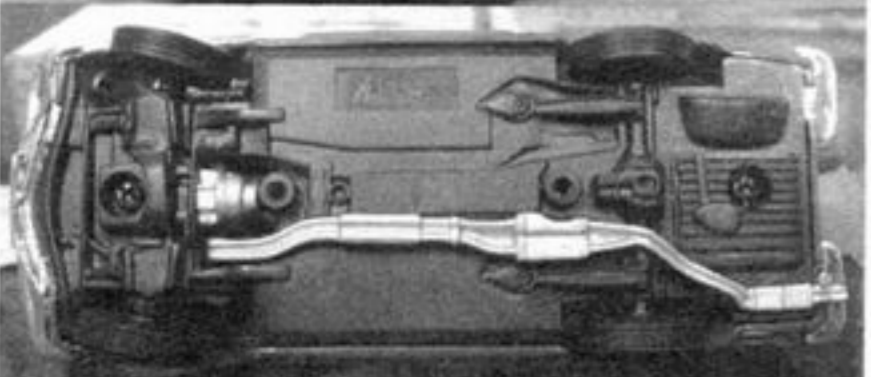
томобилей не обходится без этого Мерседеса.

Масштабная модель выполнена очень хорошо. Неплохая детализация, хорошая отливка, сборка, покраска. Хромированные детали очень украшают модель — это свойственно практически всем моделям классических автомобилей. Модель хочу в будущем приобрести ещё и в закрытом варианте.



#### Mercedes Benz 280SL (Hongwell/Cararama)

Знаменитая 2-местная модель Мерседес 60-х гг. XX в. Выпускалась как в закрытом варианте «купе» так и в виде открытого «родстера». Купе, за специфическую вогнутую в средней части крышу, получило прозвище «Пагода». Кузова машины, работы Поля Брака, отличались лаконичностью дизайна, но при этом — очень гармоничные и элегантные.



Масштабная модель этого автомобиля, выпущенная китайской фирмой «Хонгвелл», очень хорошо передаёт прототип и прекрасно выполнена. Тент крыши, хоть и выполнен одной деталью с лобовым стеклом, но выделен краской таким образом, что правдоподобно передаёт текстуру тканевой крыши. Модель имеет открывающиеся дверцы, неплохо сопряжённые с кузовом и поворотные передние колёса, позволяющие красиво поставить модель на полке. Очень приятная модель! Когда-нибудь разживусь такой моделью в варианте купе.

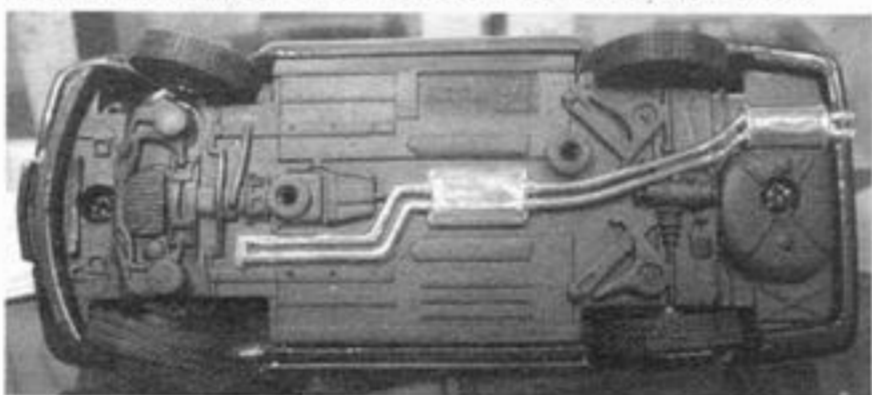


#### Mercedes Benz 560SL (Hongwell/Cararama)

Эта модель выпускалась «Мерседесом» около 20 лет — и не зря. Она была настолько хорошо спроектирована и качественно сделана, что длительное время удовлетворяла запросам довольно требовательной публики. Этому же способствовал и дизайн модели, ставший классическим — именно таким долгое время виделся Мерседес.



Впервые я увидел такую машину в 8-летнем возрасте во время поездки с классом в Москву. При первом взгляде на машину, а она была с поднятым матерчатый тентом с множеством пластиковых оконцев, было видно, что модель дорогая — не «советская». И меня долго мучил вопрос: «Что такая машина делает в дождливой Москве?..»



Масштабная модель китайской фирмы «Хонгвелл» выполнена довольно неплохо. Когда видишь её живьём, она выглядит «дороже», чем есть на самом деле. Собрана — покрашена весьма неплохо. Единственное замечание у меня по задней части крыши — оконца за боковой дверью. Что-то в ней не так. Правда и на прототипе эта деталь воспринимается неоднозначно.



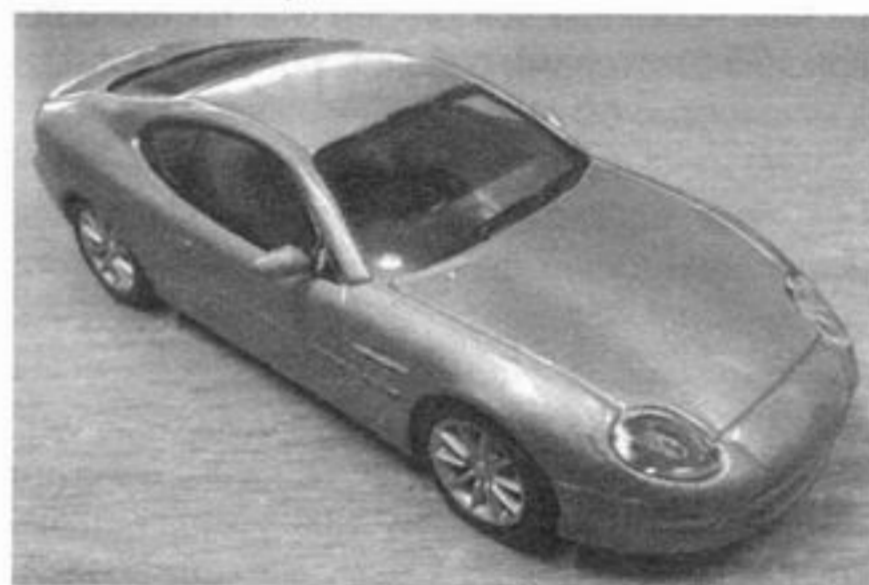
#### Alfa Romeo 156 Wagon (Hongwell/Cararama)

Альфа Ромео 156 — безумно красивый автомобиль! Плотное, гармоничное тело кузова этой



модели необъяснимо изящно. Кузов напрочь лишён каких-либо «лишних» украшательств — даже ручка на боковине установлена только на водительской двери (на пассажирской она спрятана в рамке окна), всё построено на чётком подборе пропорций. Часть этой красоты унаследовал и универсал на базе этой модели.

Модель, надо признаться, сделана довольно убого. Литьё, сборка и покраска — вроде на хорошем уровне, но вот стёкла — очень портят впечатление от модели. Они здорово искажают салон, мало того блики в них формируются каким-то непонятным образом. И это очень некрасиво. Я приобрёл эту модель исключительно из-за любви к прототипу. Со временем обязательно заменю более удачной.



#### Aston Martin DB7 (Hongwell/Cararama)

Очень красивая и гармоничная машина! После своего появления, была признана специалистами по автомобильному дизайну красивейшей машиной конца XX в. Эта модель дала начало дизайну всех современных моделей Астон Мартин.

Модель, как и прототип, мне очень нравится. Она довольно хорошо передаёт свой прототип. При этом неплохо сделана. Единственное «но» — на моём экземпляре на дисках колёс имеются дефекты, из-за которых резина на них сидит буграми. Очень похоже, что этот Астон «поездил» по нашим легендарным дорогам, «покоцав» все диски.



# Автомобили 1992 года – Volkswagen Golf III, Opel Astra и Citroen ZX



**Volkswagen Golf III**

Первое место в европейском конкурсе «Автомобиль 1992 года» с 276 баллами занял Volkswagen Golf третьего поколения.

Более 130 000 000 разных Volkswagen Golf сошли с конвейеров Volkswagen A.G. в г. Вольфсбурге (Германия) к 1992 г. Главным событием 54-го Международного автомобильного салона во Франкфурте-на-Майне (IAA-91) осенью 1991 г. стала премьера Volkswagen Golf третьего поколения с моторами рабочим объёмом 1,4–2,8 л мощностью 60–174 л.с.

VW Golf III получил не просто новый, но и самый безопасный кузов: он первым выдержал испытания на удар на скорости 56 км/ч (как того требовал новый стандарт США, а также европейский стандарт 1994(!) года).

Лонжероны и стойки кузова, надоконные брусья, поперечины, подрамник силового агрегата и т.п. образуют защитный каркас вокруг салона. Этот каркас сконструирован так, что воздействие любого удара распределяется по большинству элементов каркаса. Таким образом, не один, а сразу несколько элементов кузова, пружинят, деформируются и сминаются, поглощая значительную часть энергии удара.

Модификации VW Golf III получили противорулонную сигнализацию и центральный замок, четырёхступенчатую гидромеханическую коробку передач с электронным управлением, усилитель в приводе дисковых тормозов, антиблокировочную систему и т.п. Большинство пластмассовых деталей кузова пригодны для вторичной переработки, при этом весь пластмассовый передок кузова крепится всего шестью болтами и подсоединяется через один электрический разъём.

Volkswagen Golf первым в своём классе полу-



чил 24-клапанный V-образный шестицилиндровый 2,8-литровый двигатель с двумя верхними распределительными валами мощностью 175 л.с. и массой 174 кг – 2,8VR6. Чтобы уместить его в моторном отсеке Golf, два ряда его цилиндров расположены под углом 15° и смещены один относительно другого на 65 мм. Для разгона с места до 100 км/ч с механической коробкой Volkswagen Golf VR6 требовалось всего 7,6 с.

В апреле 1999 г. решением международного жюри Volkswagen Golf вошёл в число 26 претендентов на звание «Автомобиль века».

Масштабные модели Volkswagen Golf III:  
Volkswagen Golf 16V RAC Rally 1995 "Sony" Laukkanen Bonini bon009



Volkswagen Golf 1993 red Minichamps 400055500



Volkswagen Golf cabriolet 1993 dark blue metallic Minichamps 400055530



Volkswagen Golf GTI 1993 black metallic Minichamps 400055560

Volkswagen Golf III 1992 white, dark blue, light blue, red or silver Schabak 1005

Volkswagen Golf III Cabriolet Violet Promo Volkswagen Schabak

Volkswagen Golf III VR6 1992 red Schabak 1007

Volkswagen Golf Variant 1993 blue metallic, red or brown metallic Schabak 1009

Volkswagen Golf Variant 1993 silver Minichamps 400055510



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



**Opel Astra**

Второе место в европейском конкурсе «Автомобиль 1992 года» заняла немецкая Opel Astra (231 балл), сменившая Opel Kadett. Премьера Opel Astra состоялась на 54-м Международном автомобильном салоне во Франкфурте-на-Майне (IAA-91). От замысла до серийного производства Opel Astra прошло чуть больше трёх лет – для этого пришлось сохранить всю гамму моторов Opel Kadett. Opel Astra первым в своём классе начала выпускаться не только в вариантах трёх- и пятидверного хэтчбека, но и универсала.





В начале 1998 г. выпустили третье поколение Opel Astra.

- Масштабные модели Opel Astra
- Opel Astra #10 Rally Monte Carlo 1993 Thiry CB COM cbck258
- Opel Astra GSI 16V Rally del Grignolino 1994 Saglio Scarsetti Automodelly sa026
- Opel Astra Rally Monte Carlo 1996 "Gazprom" Vasin CB COM cbck257
- Opel Astra Tour de Corse — YPRES — Rally Acropolis 1995 Loix CB COM cbck077
- Opel Astra Tour de Corse 1994 Loubet CB COM cbck826
- Opel Astra Tour de Corse 1994 Loubet Jemmpy je0113
- Opel Astra Trophy Andros 1995—1996 CB COM cbck150

- KITs st0740
- Citroen ZX #204/205 Paris—Kapstadt 1992 Mini Racing mr0200
- Citroen ZX 16V #1 San Froilan 1996 Luis Clement IXO Junior cixj000057



Citroen ZX Aura Solido



- Citroen ZX Avantage Solido
- Citroen ZX Baja Spagnola 1990 1st KIT Mini Racing mrk180
- Citroen ZX berlina 1991/1992 red mandarin Norev 154100



Citroen ZX

Третье место в европейском конкурсе «Автомобиль 1992 года» занял французский автомобиль среднего класса Citroen ZX (213 баллов), ставший основой для специальных исполнений, известных своими победами в трансконтинентальных ралли.

В 1997 г. для замены семейства Citroen ZX было разработано семейство малого класса Citroen Xsara.

Масштабные модели Citroen ZX:

- Citroen ZX break Police Miniroute KIT; conversion Robb
- Citroen ZX Chinoise #32 Rally De Chine Pub Michelin Chinoise



Citroen ZX coupe Verem



- Citroen ZX Crash test Solido; conversion Robb
- Citroen ZX Dutch Police Solido; conversion Fokko van Calker
- Citroen ZX Evo #204/205 Paris—Kapstadt 1992 Starter KITs st0741



- Citroen ZX fire Verem 00916A
- Citroen ZX Kitcar Campeonato Espaca De Rally 1997 JPS kp134
- Citroen ZX Kitcar Rally cross 1996 Caty Caly JPS jp0137
- Citroen ZX Kitcar Rally cross 1996 Caty Caly JPS kp121
- Citroen ZX Magaud Grasse Alpin 1993 Jemmpy jmp189
- Citroen ZX Norev
- Citroen ZX Paris—Dakar 1991 KIT Mini Racing mr0190
- Citroen ZX Paris—Dakar 1993 KIT Mini Racing mrk210

- Citroen ZX Paris—Dakar 1993 Mini Racing mr0210
- Citroen ZX Paris—Dakar Winner 1991 A.Vatanen Vitesse skc030
- Citroen ZX Paris—Dakar Winner 1996 P.Lartigue/M.Perrin IXO rac019
- Citroen ZX Paris—Peking 1992 "Camel" KIT Mini Racing mr0205
- Citroen ZX Paris—Peking 1992 Provence Moulage pr0702
- Citroen ZX Police Solido; conversion Robb
- Citroen ZX Raid Paris—Kapstadt 1992 breite Kotfluegel Provence Moulage pr0636



- Citroen ZX Raid Paris—Kapstadt 1992 Provence Moulage pr0635
- Citroen ZX Rally Kitcar Spanish Rally Championship 1997 JPS jp0149
- Citroen ZX Rally Raid Grenada—Dakar 1995 Provence Moulage pr0960
- Citroen ZX Rally Raid Grenada—Dakar 1996 Altaya
- Citroen ZX Rally Raid Heller he0191
- Citroen ZX Rally Raid Le Cap 1992 KIT Mini Racing mrk200
- Citroen ZX Rally Raid Pharaonen 1990 KIT Mini Racing mr0187
- Citroen ZX Rally Raid Presentation Press KIT Mini Racing mrk177
- Citroen ZX Rally Raid Provence Moulage pr0517
- Citroen ZX Reflex Solido



Citroen ZX SMUR Solido



Citroen ZX SWB Baja 1994 Provence Moulage pr0940



Citroen ZX Vent d'Ouest, ASC-Heuliez prototype cabriolet on Citroen ZX resin hand built Rialto Models



Citroen ZX Volcane Solido  
Citroen ZX Volcane Universal Hobbies



Citroen ZX #200 Rally Raid Dakar Winner 1995 Lartigue/Perrin IXO rac035



- Citroen ZX #201 Paris—Dakar 1991 Vatanen/Berglund Norev 154125
- Citroen ZX #201 Paris—Dakar Winner 1996 Lartigue/Perin Norev 154121
- Citroen ZX #203 Paris Le Cap 1992 Vatanen/Erglund KIT Mini Racing n0195
- Citroen ZX #203/206/207 Paris—Kapstadt 1992 Mini Racing mr0195
- Citroen ZX #203/206/207 Paris—Kapstadt 1992 Starter

# Трактор ДТ-75Б. Даёшь четвёртое измерение!



Михаил ЖИРЯКОВ  
Фото автора  
e-mail: mik2010@mail.ru

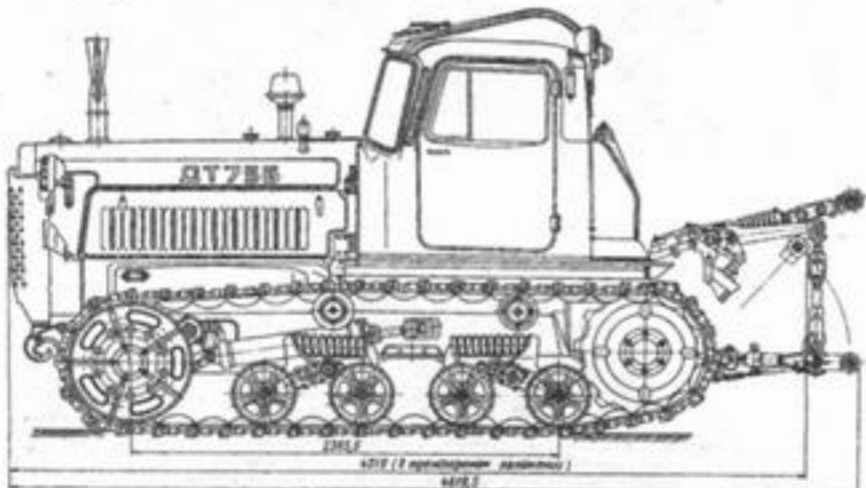
## Литейка на кухне

Да не осудят меня поклонники пластика, но всё же танк должен быть тяжёлым! Его подвеска должна обрабатывать, когда модель ставишь на полку! Пусть масса модели станет четвёртым копируемым измерением в дополнение к трём пространственным! Как определить требуемую массу модели? Можно по этому поводу спорить, но я предлагаю считать просто. Массу прототипа делим на масштабный коэффициент в кубе, то есть если танк весит 30 т, то модель должна весить в 43-м масштабе  $30000/(43 \times 43 \times 43) =$  около 370 гр.

Уверен, что такая модель гораздо приятней лежит в руке. И ещё по поводу материала. Глубоко уважая пластик, всё же уверен, что металлическая модель по ощущениям на порядок реальней, чем пластиковая. Танк должен быть холодным и прочным! Кроме того, модель будет иметь и массу, близкую к масштабной! Хотелось бы, чтобы мой труд по подготовке этой статьи подвинул кого-нибудь перейти из стана собирателей в стан самоделщиков! Пусть ваши коллекции пополняются эксклюзивными моделями!!! Не бойтесь, что полки обвалятся под весом коллекции, этих моделей не будет много, но они станут бриллиантами в вашей коллекции! А чтобы загоревшая у кого-нибудь искорка не погасла, предлагаю вашему вниманию описание простой литейной технологии, дающей возможность в домашних условиях без особых трудозатрат изготовить пространственно сложные детали.

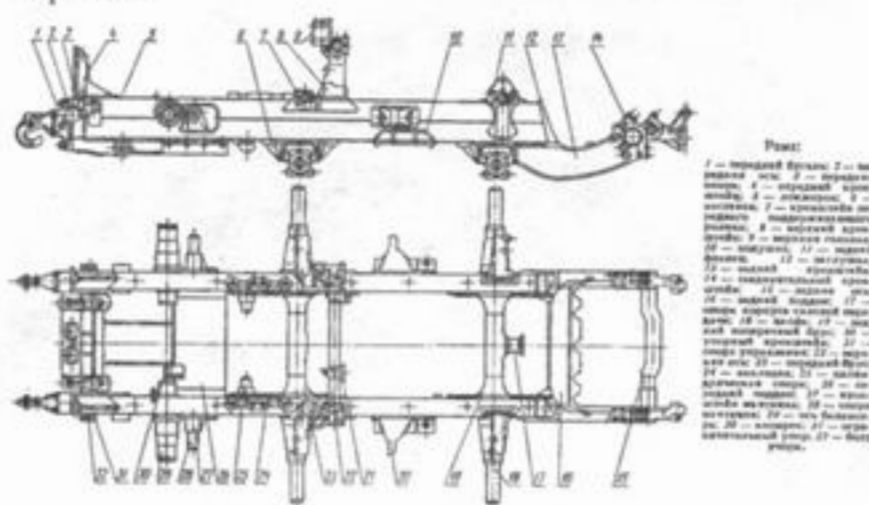
При выборе объекта для препарирования хотелось, чтобы в нём присутствовало как можно больше литейных технологических нюансов, поэтому я решил остановиться на тракторе.

Итак, трактор ДТ-75Б (болотная модификация).

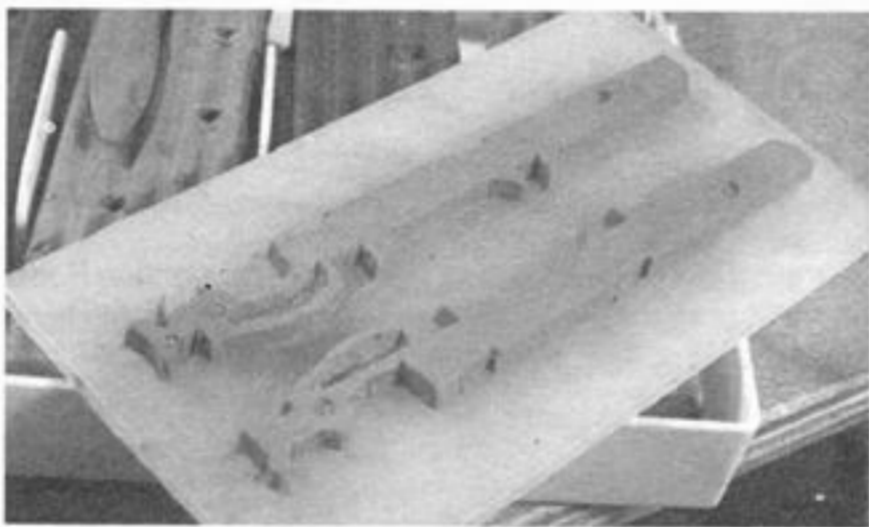


Источником информации послужила книга с описанием узлов данного трактора (прилагается к каждому трактору), а также фотографии,

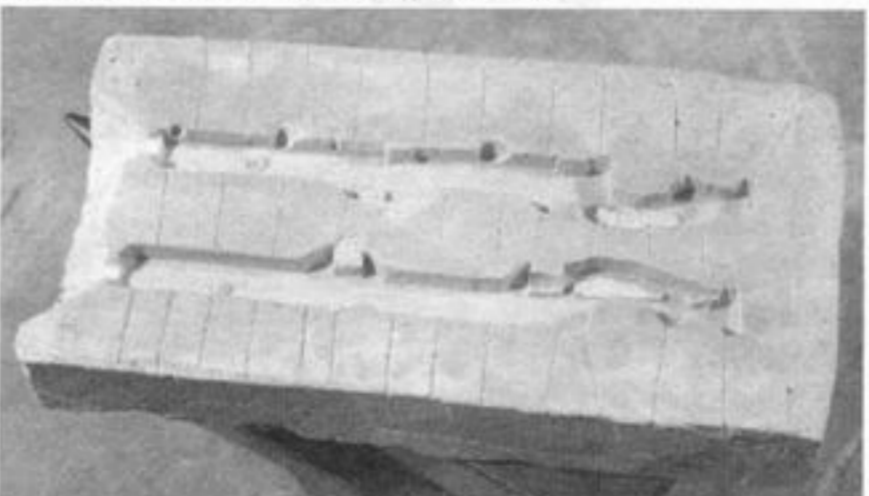
сделанные как мной, так и почерпнутые в Интернете.



Основой трактора является рама, состоящая из двух лонжеронов и двух поперечин. Делаем продольные лонжероны.



Форма лонжерона не слишком сложна, да и размеры достаточно большие, поэтому лепим из пластилина мастер-модель в масштабе 1:1 относительно будущей модели и заливаем гипсом. После схватывания гипса отделяем мастер-модель от полученного слепка, но сначала помещаем всё в холодильник. Дело в том, что при схватывании гипс нагревается, а пластилиновая мастер-модель становится чрезвычайно мягкой и при отделении неизбежно разрушается. После холодильника же мастер-модель вынимается целиком и может быть использована повторно в случае брака при формовке.

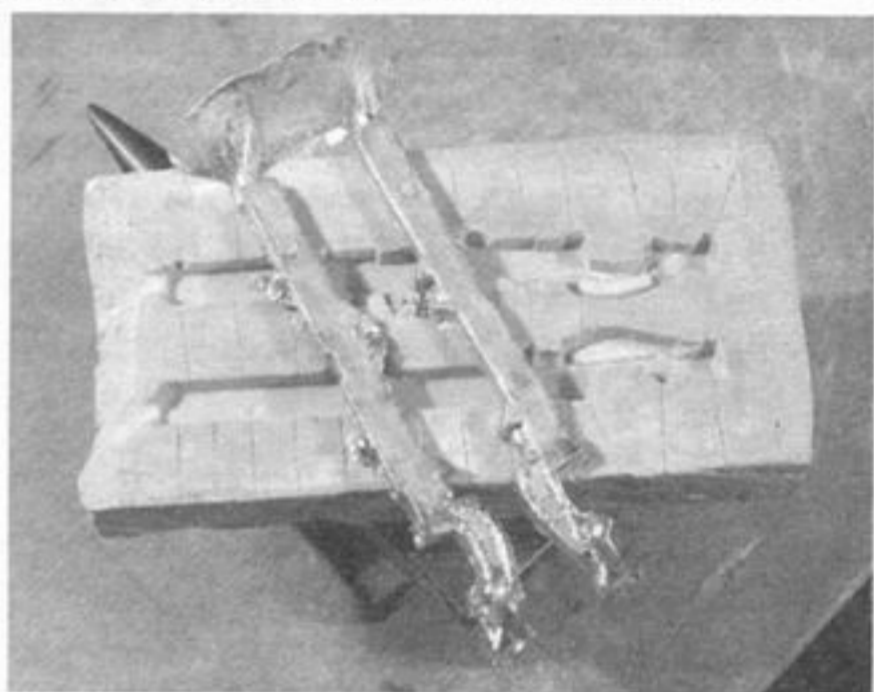


Прорезаем в получившейся гипсовой форме каналы для заливки расплава и для выхода воз-

духа (обязательно!), тщательно высушиваем.



Осталось залить расплав, закрепив форму в тисках в пакете с любой относительно термостойкой пластиной (можно текстолитовой).



Полученные отливки после незначительной механической доработки отправляем на сборку.

Несколько слов о литейных сплавах. Можно долго рассуждать о металлургии и о свойствах специальных литейных сплавов, но на самом деле для нашей задачи подходит абсолютно любой оловянно-свинцовый сплав (припой). Я, например, использую то, что дешевле — ПОС30. Исключение составляет отливка мелких деталей, например траков. Здесь лучше взять что-нибудь попрочнее — вплоть до чистого олова. Важно, что любой из этих сплавов отлично паяется и у нас не будет проблем со сборкой изделия — пайка и проста и прочна. Кроме того, в случае дефектов отливки всегда можно этот участок наплавить припоем при помощи паяльника и обработать начисто.



Делаем поперечные балки. Детали это более мелкие и пространственно более сложные. Тем более, что планируемая серия моделей потребует значительного количества отливок, а гипсовая форма имеет ресурс ограниченный (десяток—другой отливок). Поэтому поступаем по-другому.



Лепим мастер-модель, но в масштабе 4:1 относительно необходимого размера. Это значительно легче как сделать, так и проработать все нюансы геометрии.



Точно так же делаем гипсовый слепок, как и в первом случае, но он будет в 4 раза больше нужного.

Для того, чтобы привести масштаб к необходимому, нам потребуется простейшее копировальное устройство — пантограф, где вместо карандаша установлен моторчик с микрофрезой (в простейшем случае фреза от бормашины — бр-р-рр). Устанавливаем рычаги пантографа на четырёхкратное уменьшение, и если теперь водить поводком по нашему гипсовому слепку, получим движения фрезы, уменьшенные в 4 раза. При этом также уменьшатся и погрешности движения, а как результат улучшается качество. Останавливаться на описании пантографа подробно не буду — это отдельная тема, тем более, что его устройство прекрасно видно на снимке. Сделать такое устройство несложно. Итак, пантограф настроен, осталось выбрать материал для изготовления литейной формы. Перепробовав массу различных вариантов, я остановился на фторопласте\*. \* Фторопласт — (тефлон, политетрафторэтилен) полимер состава  $\sim(C_2F_4)_n$ . Твёрдое белое вещество, химически инертное и стойкое к нагреванию до 260°C. Используется в приборостроении. Можно купить на рынке, где торгуют инструментом и всякой всячиной. На самом деле указанные 260 градусов не так важны, т.к. объём заливаемого расплава невелик и форма просто не успевает нагреться. Гораздо важнее то, что фторопласт при перегреве не размягчается, а переходит в газообразное состояние, минуя жидкое. Это означает, что геометрия формы практически не нарушается, а её ресурс поистине огромен — тысячи отливок. Кроме этого

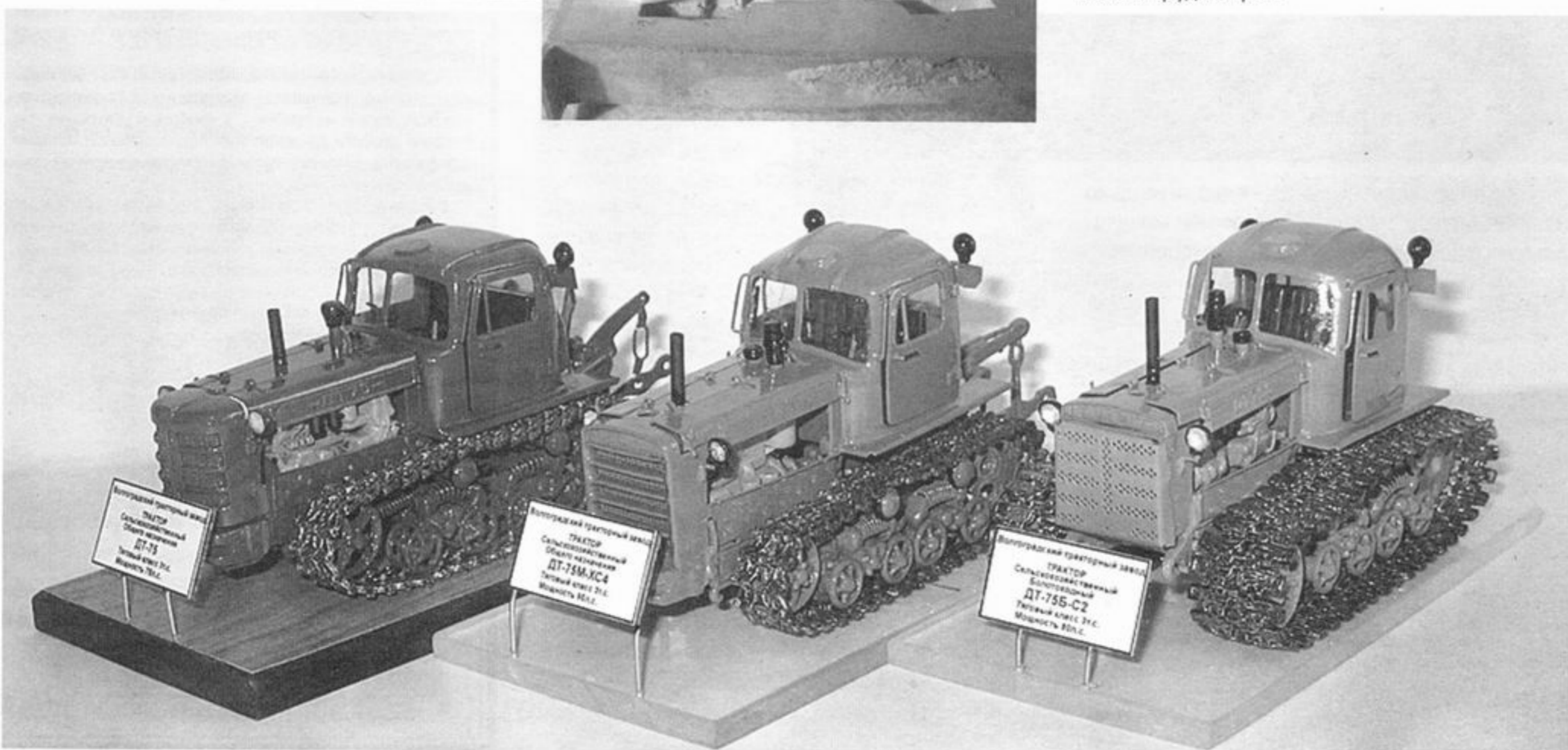
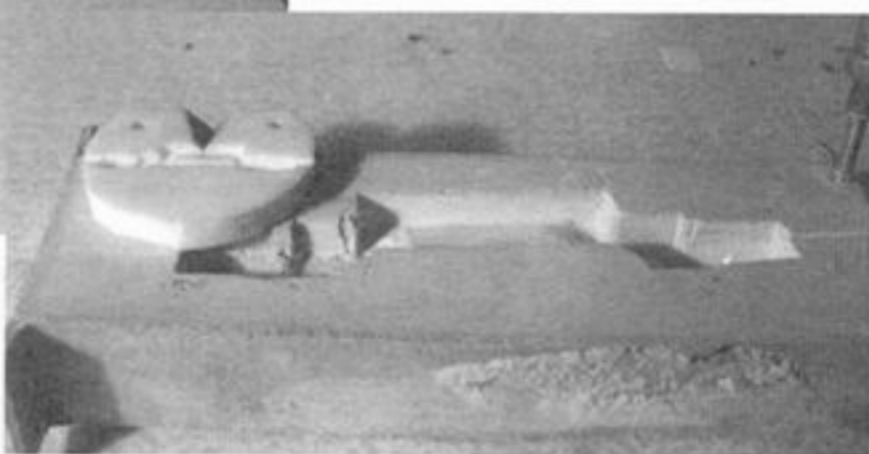
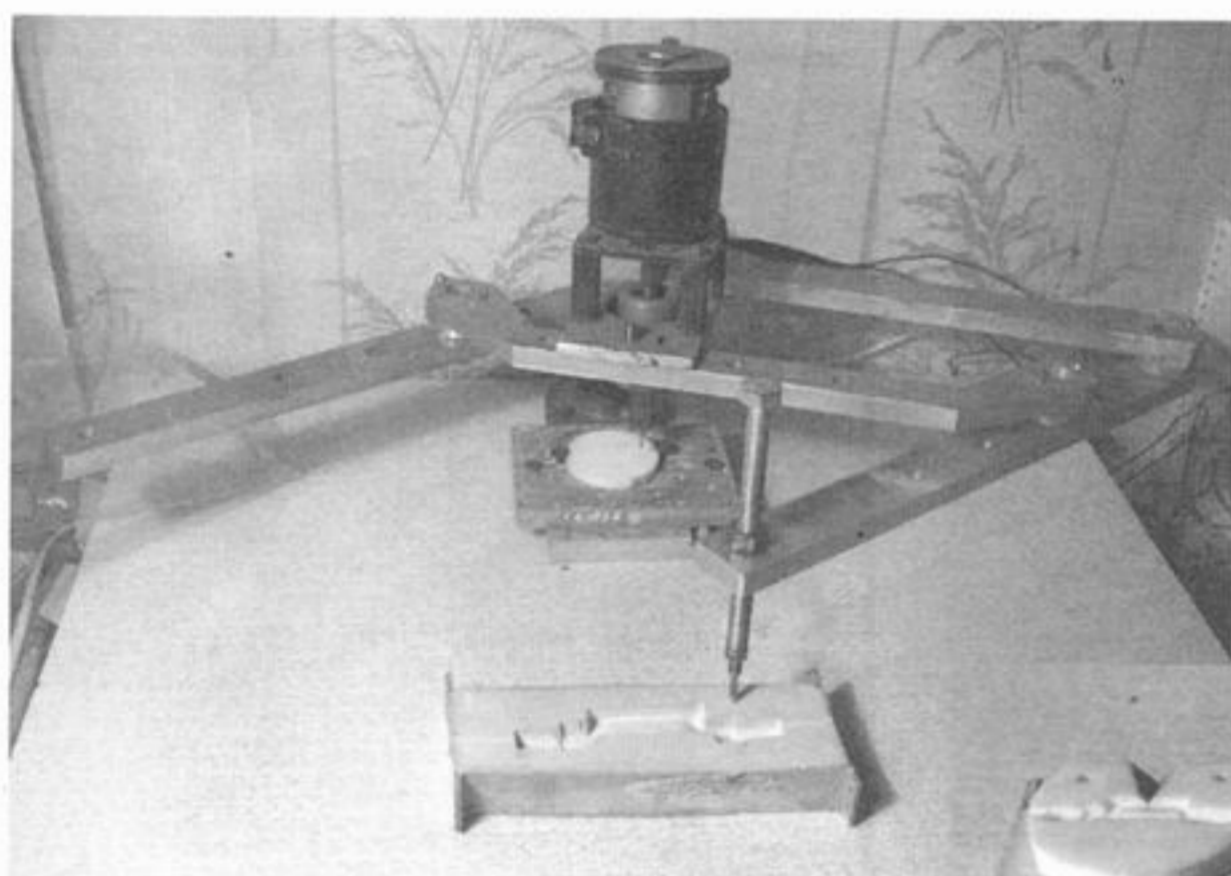
фторопласт имеет ещё одно замечательное свойство — он чрезвычайно скользкий. Полученная отливка к форме совершенно не прилипает и легко из неё вынимается. Итак, устанавливаем фторопластовую пластину на рабочий стол пантографа, закрепляем на столе наш гипсовый слепок, включаем мотор и начинаем поводком обводить контуры гипсового слепка.

И вот здесь мы замечаем что, оказывается, масштабируется не только контур, но и глубина!!! Невероятно, но у нас в руках появился копировально-фрезерный микростанок для 3D-копирования, да ещё и с масштабированием!!! Закроем глаза на погрешности, вызванные не параллельностью движения, неточностью изготовления и т.д. — всё это не имеет ровно никакого значения по сравнению с тем, какие возможности перед нами открылись!

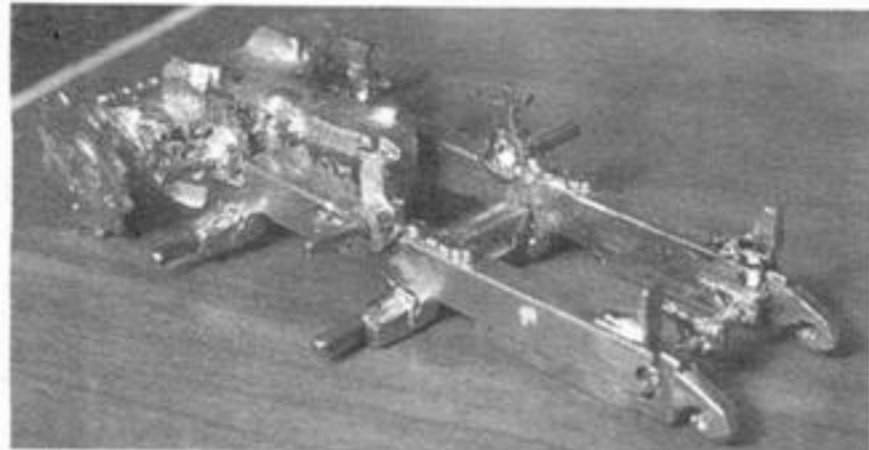


Сделав форму для балок рамы, точно так же делаем формы для кареток, двигателей, топливных баков, противовесов и для массы других деталей. Естественно после фрезерования не забываем вырезать каналы для заливки расплава и выхода воздуха. Обычным ножом! Фторопласт кроме всего прочего ещё и отлично режется.

Здесь правда могут быть проблемы следующего плана: если деталь с одной стороны плоская, то форма будет состоять из фрезерованной пластины и гладкой, если же деталь более сложная, то и форма будет состоять из двух фрезерованных половинок. Как их совместить? Да очень просто! Отливаем отдельно половинки будущей детали, спаиваем их в единое целое, вставляем в форму, половинки которой точно позиционируются по детали и сверлим где-нибудь с краю формы пару отверстий под направляющие стержни. Эти стержни в дальнейшем обеспечат точное положение половинок формы относительно друг друга. Есть ещё одно средство для ускорения и упрощения работы по сборке нашей модели. Во многих случаях можно отказаться от сверления отлитых деталей. Если перед заливкой расплава в форму заложить проволочку (стальную, чтобы не прилипла). После кристаллизации расплава выдернем эту проволочку и получим отверстие. Попробуйте точно насверлить отверстия в траках под пальцы! А заложив проволочки при литье трака, получаем отверстия отличного качества и без всяких трудозатрат!



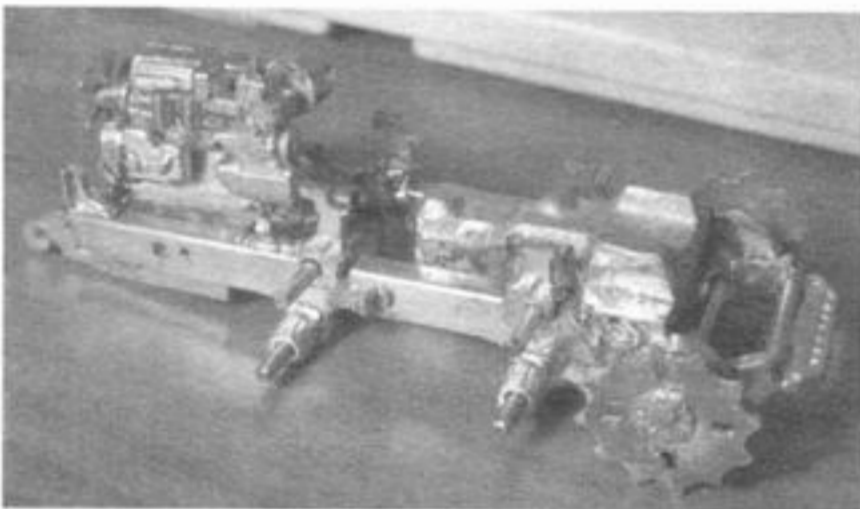
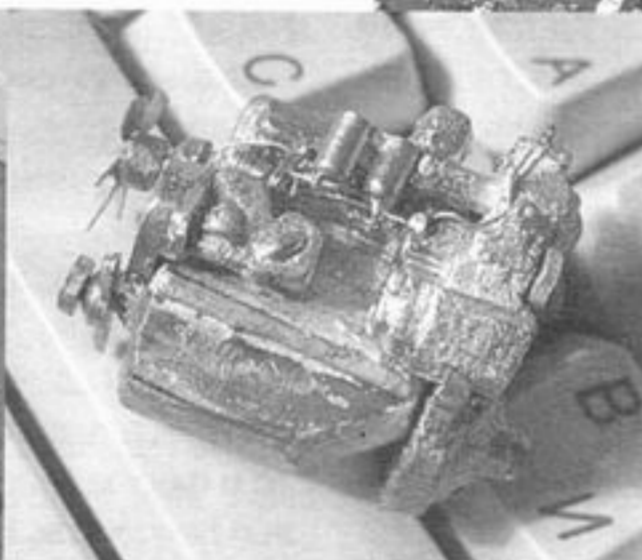
Наделав форм для всякой мелочевки, радостно отливаем кучу деталей и начинаем сборку. Не буду подробно описывать установку каждой детали — это тема для другой статьи — место установки определяется по чертежам, способ установки — пайка. Формы — все фторопластовые, кроме продольных лонжеронов рамы и корпуса трансмиссии, они — гипсовые. Все формы тоже показывать не буду, принцип здесь один и тот же.



Итак, сборка! Рама. Да-а-а не слишком похоже на трактор...



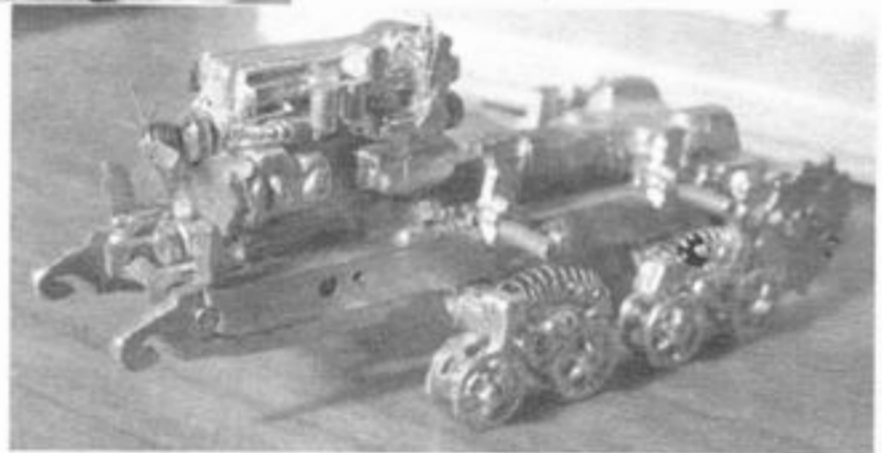
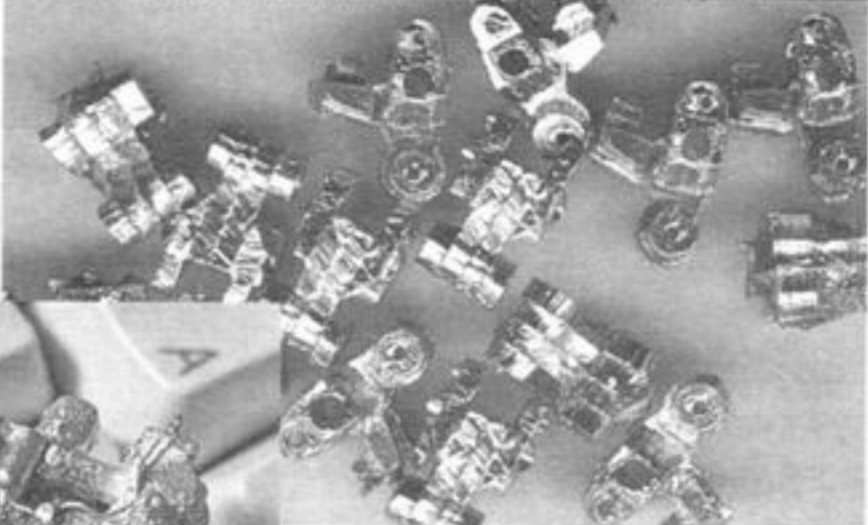
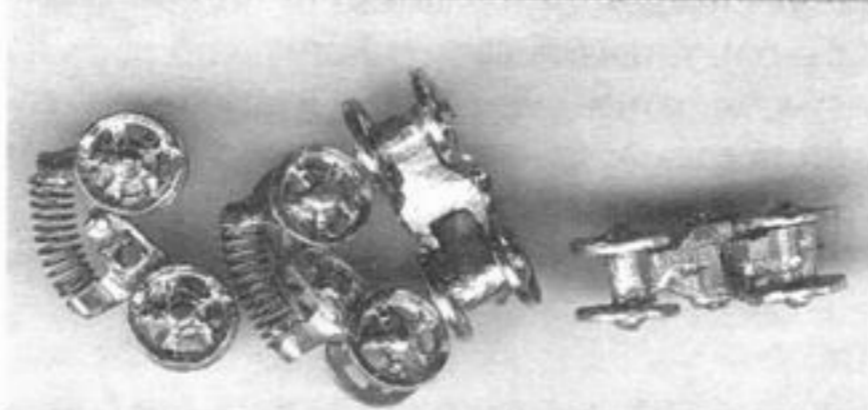
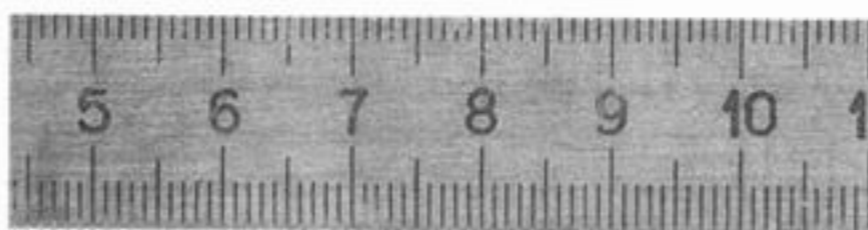
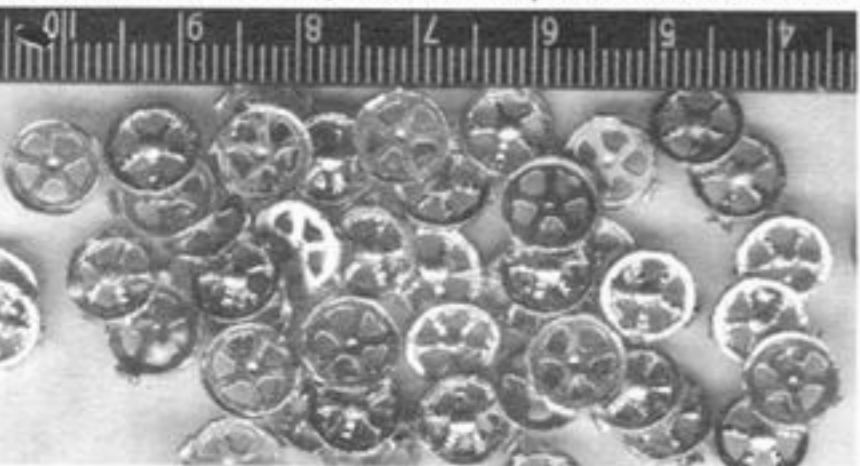
Двигатель.



Соединяем всё это в единое целое. Сознательно опускаю нюансы сборки, не относящиеся к литейным технологиям, чтобы не отступать от темы статьи.



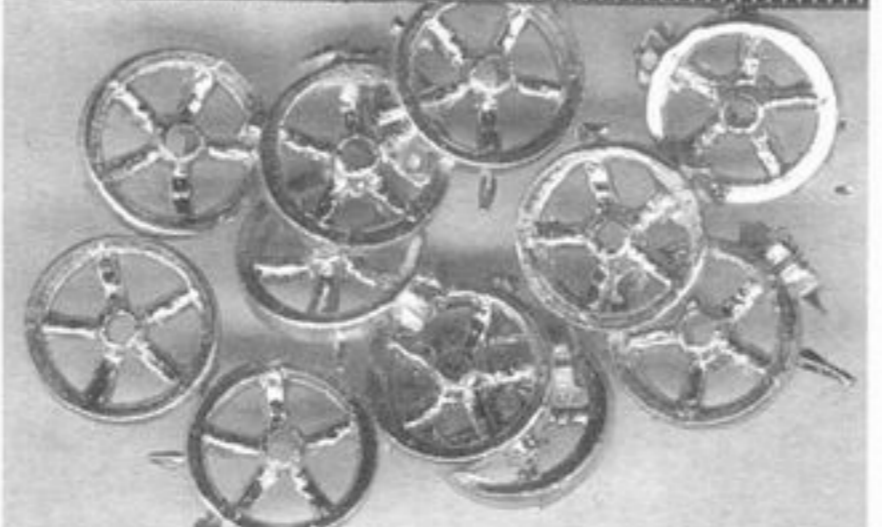
Перейдём к ходовой части — едва ли не самому зрелищному элементу гусеничной машины. Здесь всё по тому же принципу — фторопластовые формы, фрезерованные по гипсовому слепку. Из кучи отливок собираем каретки. Обращаю внимание на то, что ни одно отверстие не сверлится, все они получаются в процессе отливки!



Примеряем каретки по месту — всё в порядке



— и откладываем их в сторону. Займёмся направляющими колёсами. Точно так же делаем форму, отливаем по две детали на каждое колесо (они двойные). Причём для простоты изготовления формы делаем детали плоскими, а затем, используя простую оправку, в тисках придаём им требуемую форму. Заодно делаем необходимые детали подвески и собираем всё это хозяйство. Ну и «пепелац» получается!



# МИР АВТОМОБИЛЕЙ

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

**ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА**

АДРЕСА МАГАЗИНОВ:

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

тел.: 8-903-118-58-65

e-mail: auto-model@rambler.ru

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



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



СТАНИСЛАВ КИРИЛЕЦ



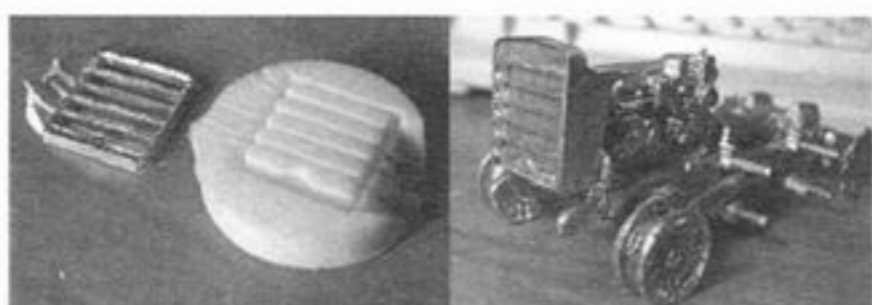
Уважаемые дамы и господа! Дорогие друзья и коллеги! Я рад представить Вам свою первую книгу по истории автомобилизма нашей страны — «Автомобили Российской Империи».

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

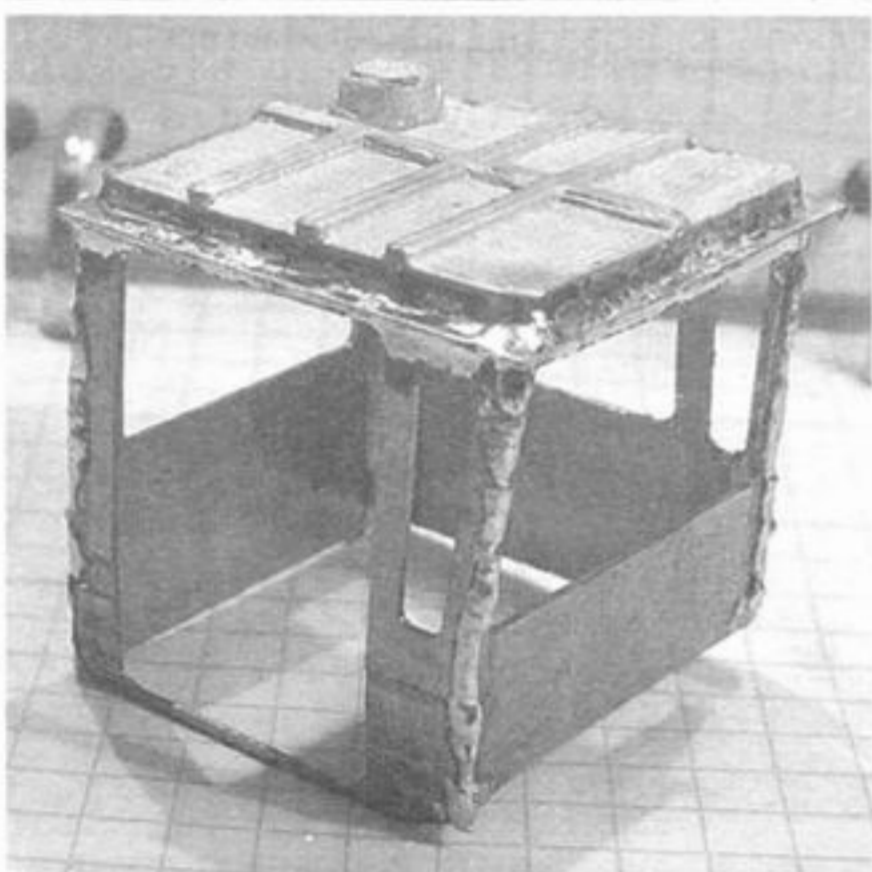
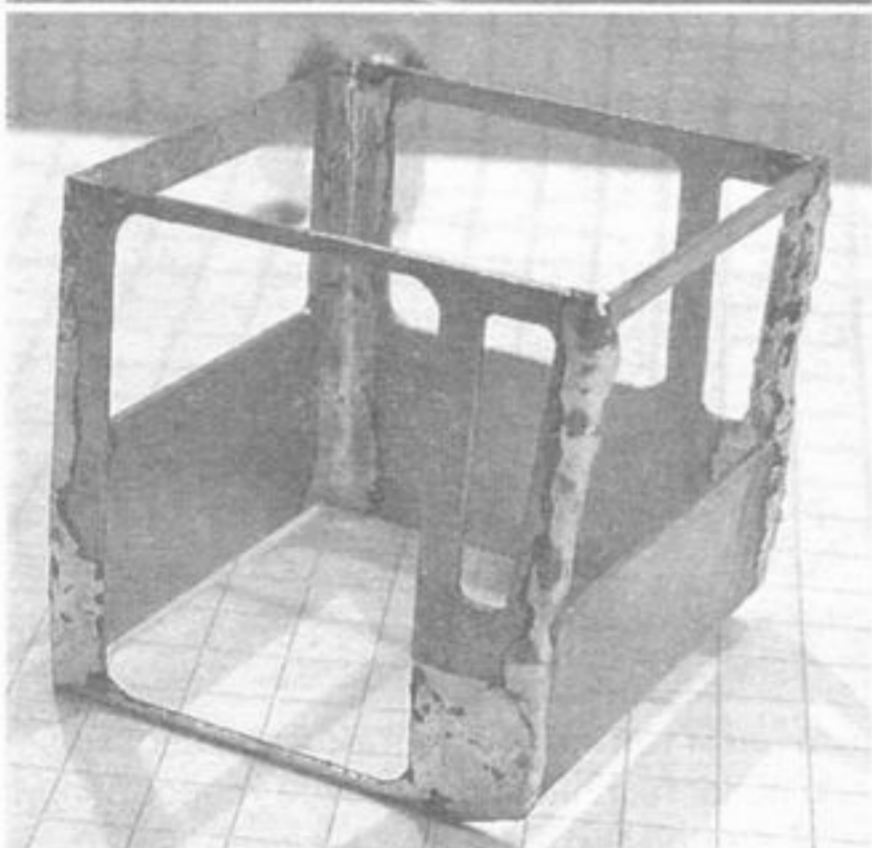
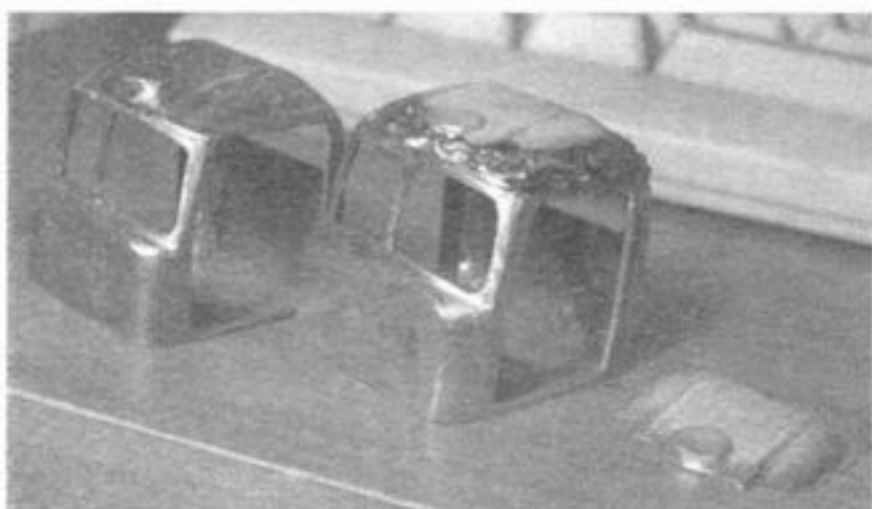
В книге в алфавитном порядке перечислены все известные (результат более чем 30 летних поисков) отечественные производители и сборщики легковых и грузовых автомобилей, автобусов, автомобильных кузовов, броневладельцев и тракторов, т.е. практически всех транспортных средств, кроме мотоциклов. Книга богато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

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

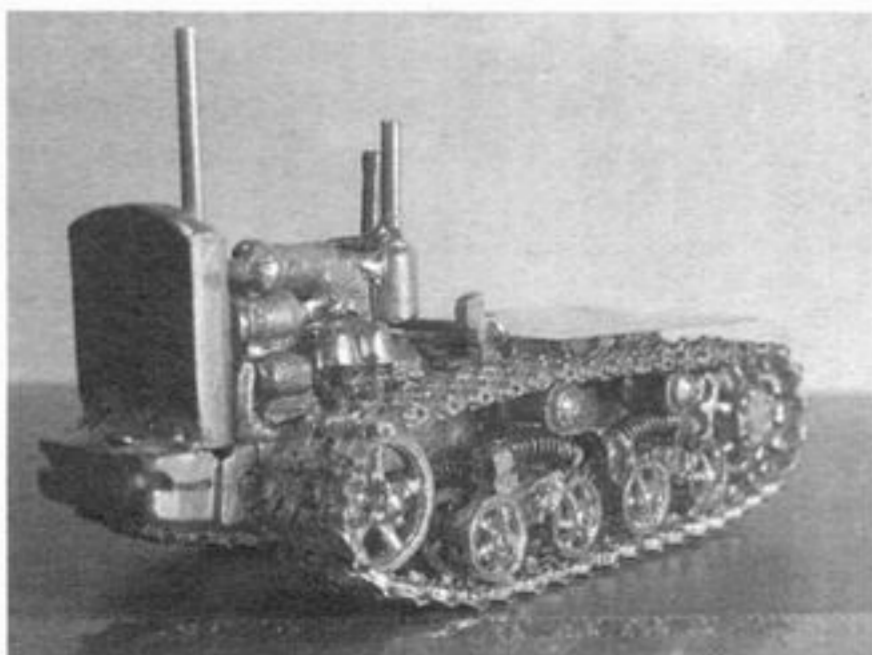




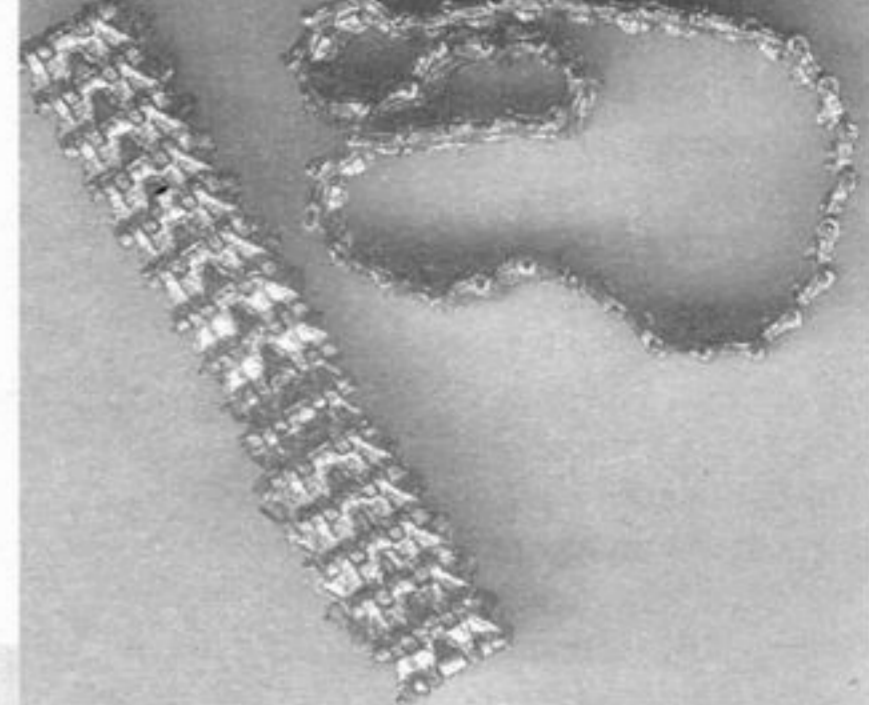
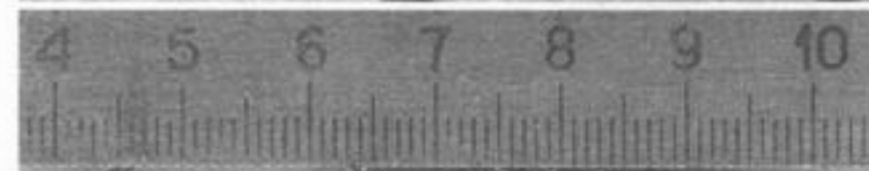
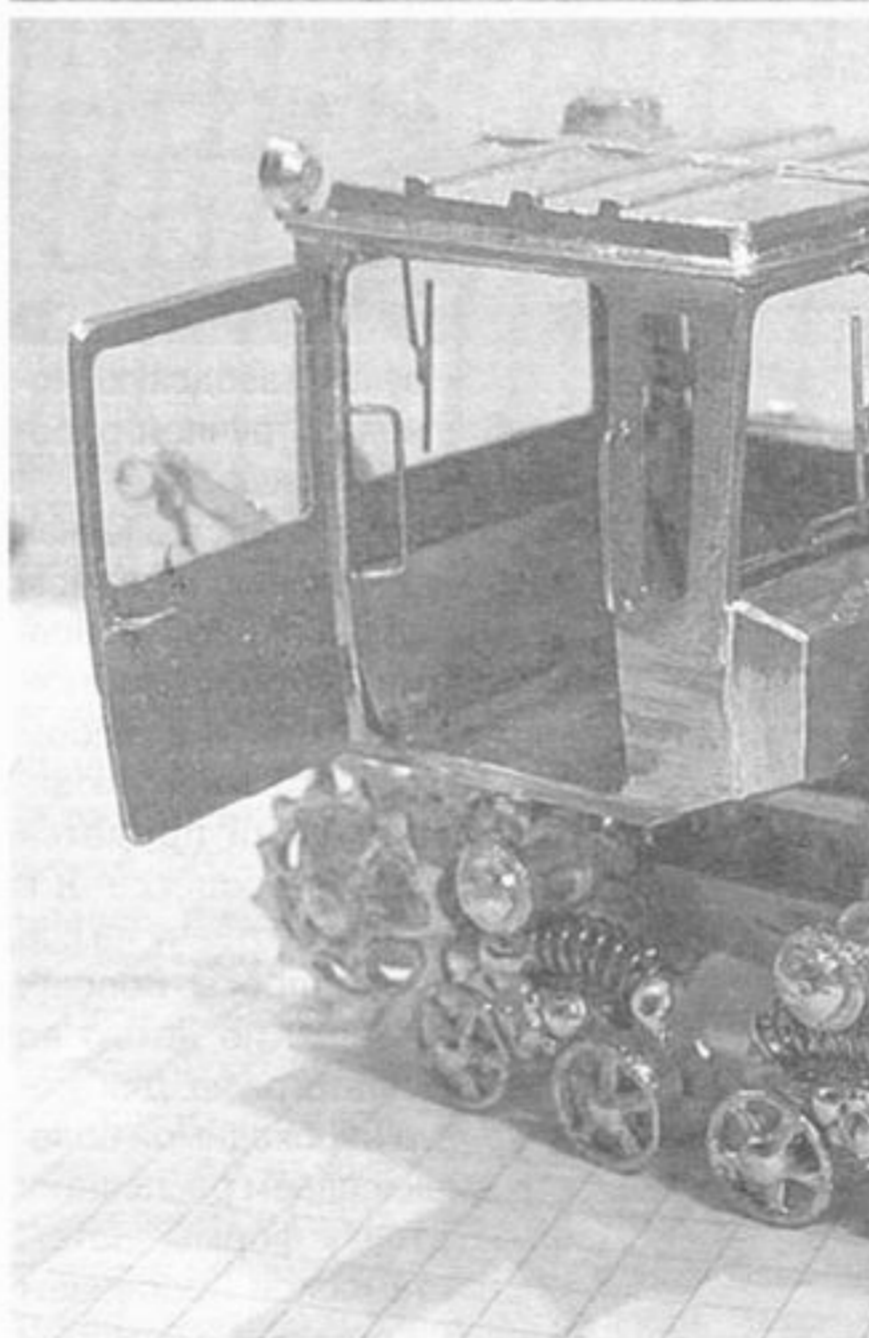
Отливаем решётку радиатора и проведя некоторые жестяные работы монтируем на место.



Описывать изготовление облицовки и кабины не буду — это выколотка из меди на стальной оправке с последующей пайкой. Отмечу лишь, что «нахлобучка» на крыше отливается отдельно и также припаивается.

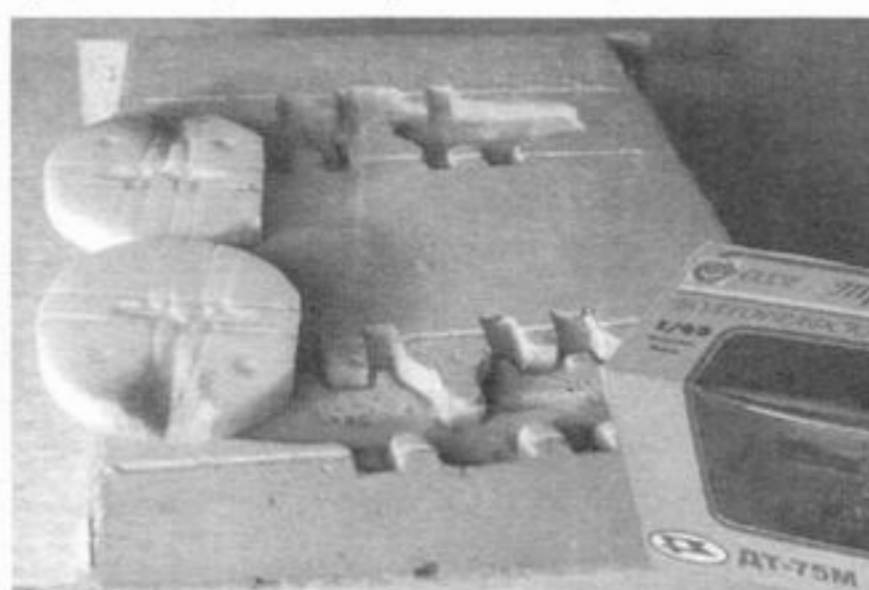


Вообще конечно жестяные работы по изготовлению облицовки — тема отдельного разговора, в двух словах обо всех нюансах не расскажешь,



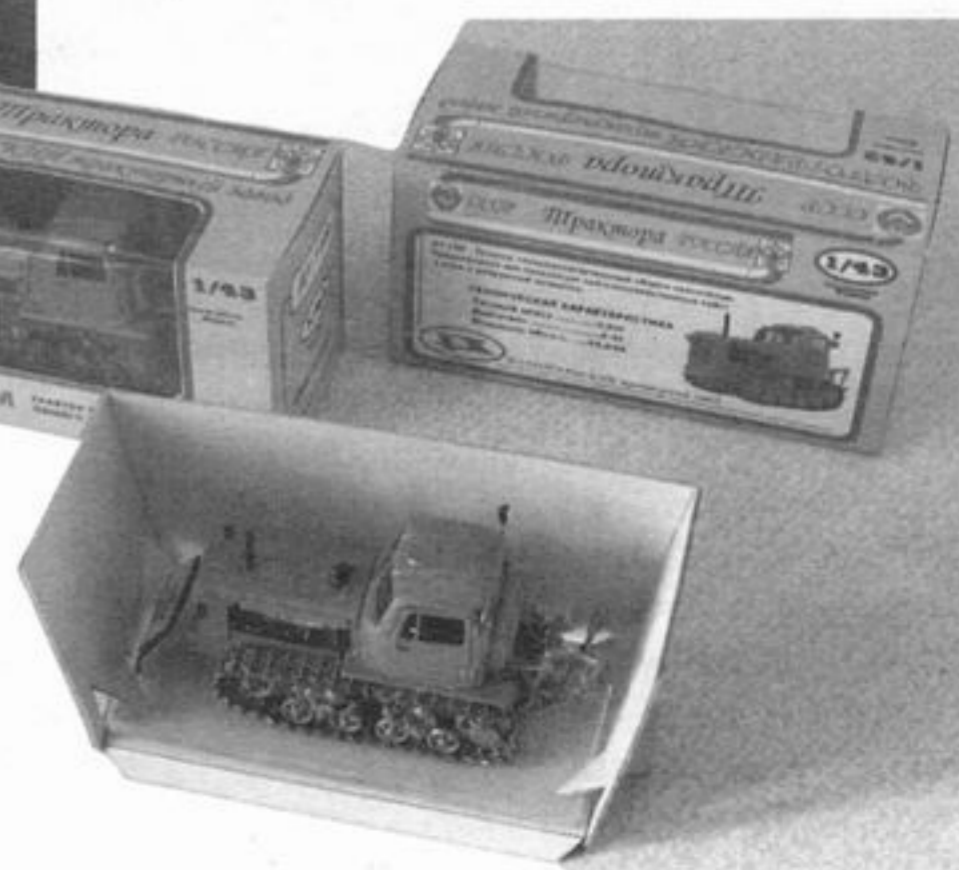
об этом как-нибудь в другой раз. Но в итоге получилось то, что получилось.

Результат работы, несмотря на примитивность применённого оборудования таков, что траки собираются в цепь практически без доводки.

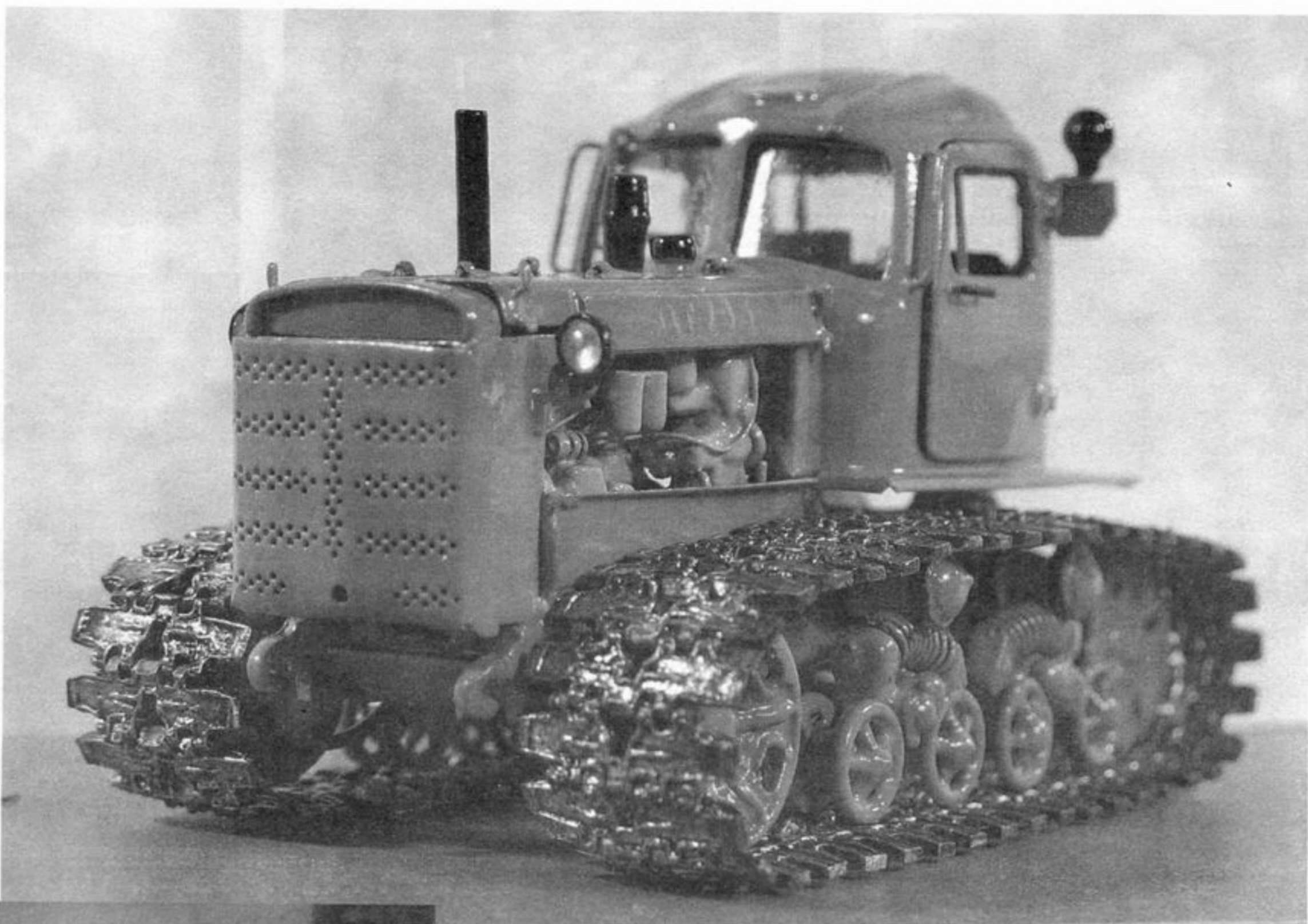


Ну и, пожалуй, последнее — гусеницы. Точно так же делаем гипсовый слепок, а затем фрезеруем половинки фрееропластовой формы.

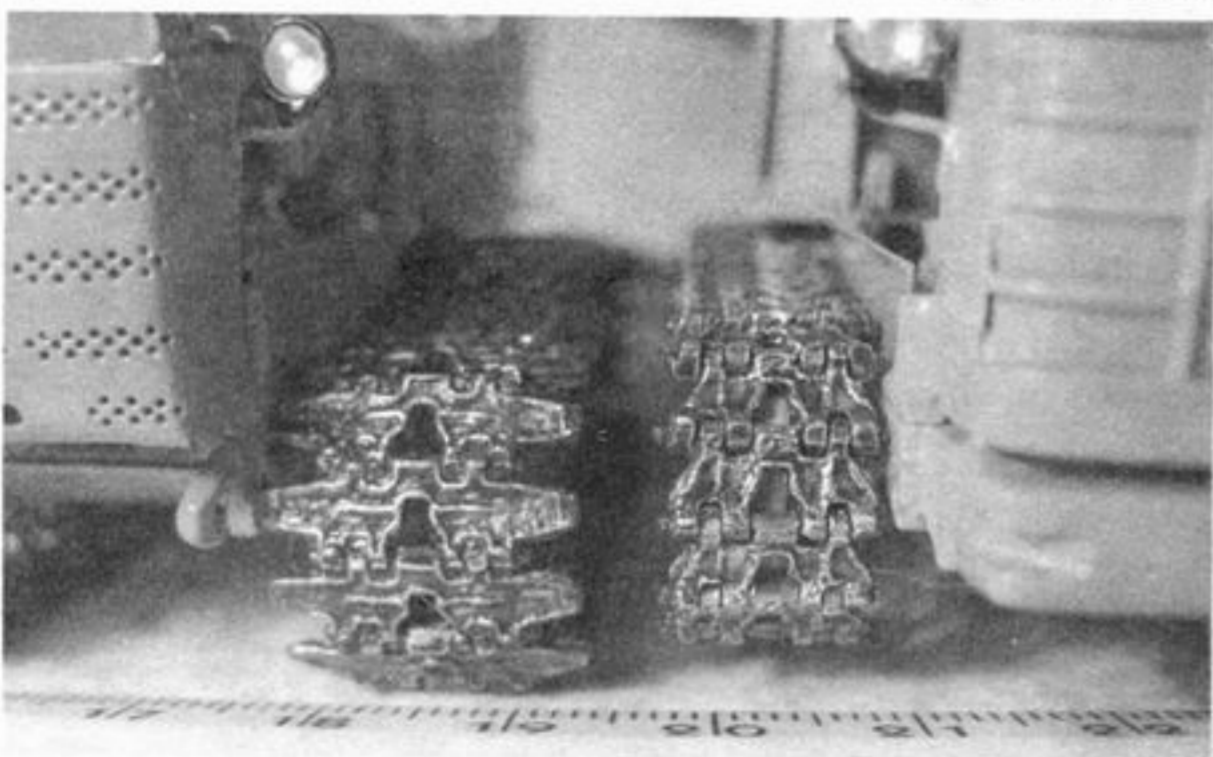
При фрезеровке сразу делаем пазы для проволочек, которые образуют при литье отверстия под пальцы.



Процесс покраски — это не тема данной статьи. Покажу только результат. Такой вот рыженький из 420 деталей. Здесь рискну высказать ещё одно свое мнение. При ближайшем рассмотрении даже очень хорошо выполненной пластиковой модели часто бросается в глаза нереальная гладкость поверхностей, которые на самом деле выполняются литьём в земляных формах, а значит должны быть несколько «корявые». Например, идеально выполненные наборные пластиковые траки, несмотря на всю необходимую детализировку смотрятся игрушечными именно из-за идеальной гладкости своей поверхности и точности формы, чего не скажешь о литых металлических траках.



Я уж не говорю о таких вещах, как реальный провис гусеничной цепи.



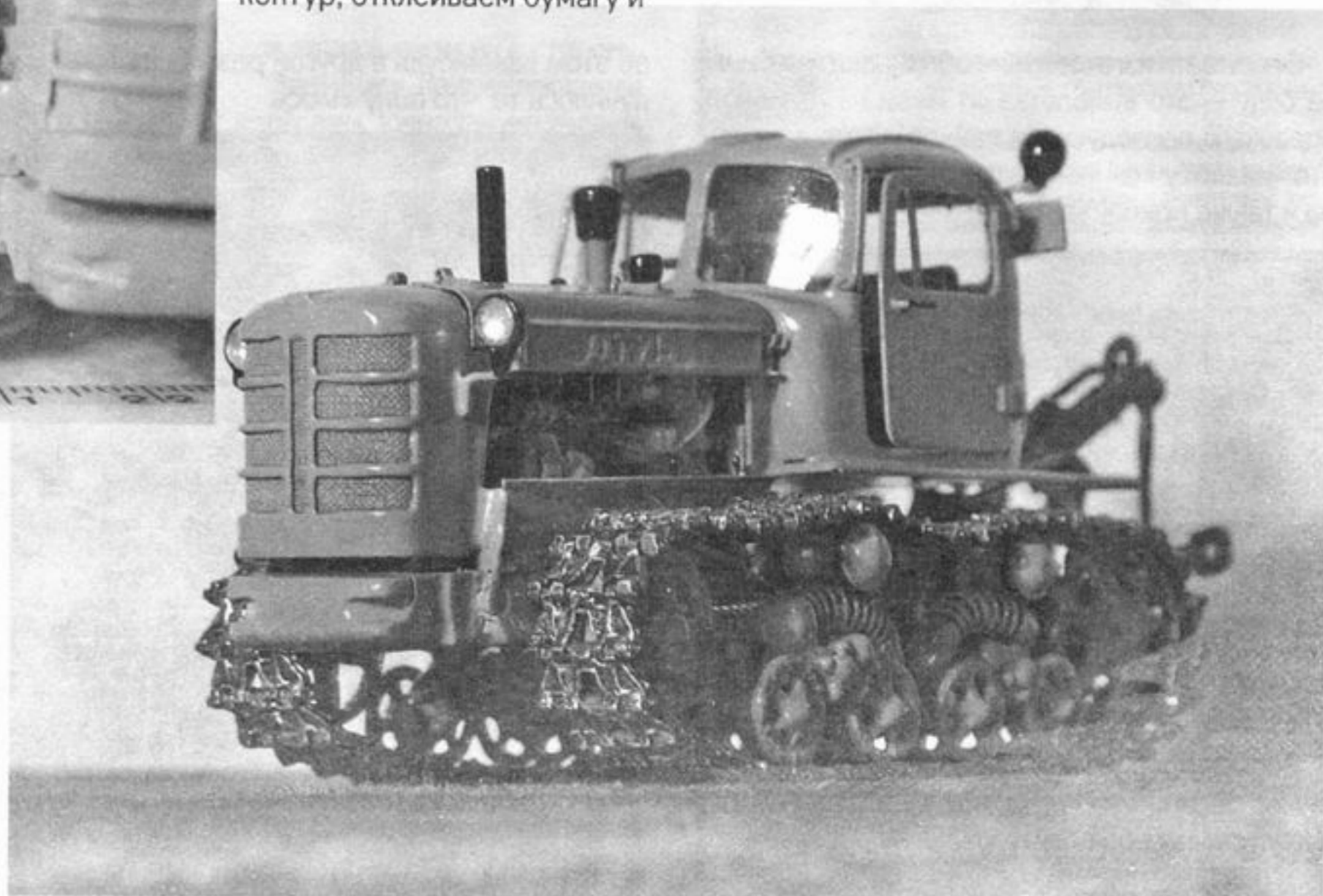
Пусть траки не будут иметь 100%-ной копии, но зато будут иметь реальную фактуру.

Конечно, не каждый захочет возиться с железками. Это вовсе не плохо, просто не каждому это может нравиться. Как нельзя сказать, что лучше, модель самолета, или модель танка — это просто разные модели, так и здесь — мастерски собранная заводская модель не хуже самодельной, она просто другая! Их нельзя тупо сравнивать, а чтобы почувствовать разницу, нужно просто подер-

жать в руках заводскую модель и модель ручной работы металлическую.

P.S. Статья, представленная Вашему вниманию на самом деле содержит лишь основные моменты описываемой технологии. Как и в любом деле, здесь есть много нюансов, с которыми придётся столкнуться в процессе. Я с удовольствием отвечу на все возникшие вопросы. Вообще начать работу по литью во фторопласт можно и без пантографа. Для этого распечатываем контур необходимой полости и наклеиваем распечатку на заготовку формы. Затем микростамеской прорезаем контур, отклеиваем бумагу и

выбираем той же микростамеской необходимую полость. Конечно, высокой точности при этом не получить, но здесь важно начать, а аппетит, как известно, приходит во время еды.





Юрий ДУБКОВ (Москва),  
Фото из архива автора

Пожалуй, трудно в нашей стране найти человека, который не знал бы, что такое «Москвич». Сегодня в транспортном потоке на российских дорогах всё реже и реже можно встретить автомобили этой марки, и то, в основном последние «сорок первые». Иногда среди разномастных иномарок мелькнёт знакомый силуэт 412-го, а более ранние модели можно увидеть только на парадах ретро-мобилей, в кинофильмах или случайно в каком-нибудь дворе, да и то в полусгнившем состоянии.

А ведь эти автомобили на протяжении более чем полувека были неприметным атрибутом нашей жизни. Первое знакомство с автомобилем для нескольких поколений наших граждан происходило именно с «Москвичём». Ещё когда не было «Запорожцев» и «Жигулей», эти малолитражные автомобили были самыми многочисленными из находящихся в личном пользовании. «Москвичи» пользовались огромной популярностью среди населения, они переходили от отца к сыну, меняли по несколько владельцев и порой эксплуатировались по 15 и более лет. Да и само слово «москвич» среди мужской части населения прежде всего ассоциировалось с автомобилем, а не с жителем столицы.

Это был действительно народный автомобиль, известный также и за рубежом. Регулярные экспортные поставки малолитражек с 1949 г. производились в Финляндию, Бельгию, Швецию, а затем и в другие страны Европы, Азии, Африки. Даже в США было экспортировано 10 тыс. автомобилей Москвич-407. Автомобили постоянно представлялись на различных выставках, а Москвич-407 и Москвич-423 на Всемирной выставке в Брюсселе в 1958 г. были награждены золотыми медалями. С маркой этих автомобилей связаны многие успехи наших спортсменов в автоспорте. Достаточно вспомнить победы в международных ралли «Лондон-Сидней», «Тур Европы-71», «Сафари-73».

И вот эра «москвичей» прошла. Исчезла не только знакомая и любимая всеми марка автомобиля, нет и предприятия, которое их выпускало. Глядя на территорию и корпуса бывшего автозавода на Волгоградском проспекте в Москве (сейчас там, в одном из цехов собирают «Рено-Логаны» на совместной франко-российской фирме «Автофрамос»), трудно представить, что здесь находился крупнейший в стране автозавод, флагман промышленности, с главного конвейера которого круглосуточно сходили легковые автомобили.

За свою более чем семидесятилетнюю историю завод несколько раз менял название: автосборочный завод имени Коммунистического интернационала молодежи (им. КИМ), завод малолитражных автомобилей (ЗМА), Московский завод малолитражных автомобилей (МЗМА), автомобильный завод имени Ленинского комсомола (АЗЛК), ПО «Москвич», ОАО «Москвич». Для наращивания мощностей по выпуску автомобилей предприятие четыре раза реконструировалось, строились новые цеха, устанавливалось новейшее оборудование, внедрялись передовые технологии. Последняя реконструкция в 1968–1972 гг. была даже объявлена Всесоюзной ударной комсомольской стройкой

и позволяла выйти на выпуск 180 тыс. автомобилей в год, а к 2000 г. планировалось выпускать свыше 200 тыс. Но планам не суждено было сбыться, в стране начались коренные перемены...

Всего было выпущено свыше пяти миллионов автомобилей четырёх поколений и более ста модификаций. Точную цифру назвать нельзя, т.к. в последние годы своего существования завод постоянно «лихорадило»: производство то останавливалось, то возобновлялось, часть машин сходила с конвейера не укомплектованными, а затем дособиравалась вручную. Новые «москвичи» ещё можно было встретить в продаже в 2002–2003 гг., правда, с кузовами выпуска 1999 г.

Первый автомобиль (фаэтон Форд А) был собран из деталей, привезенных из Америки в декабре 1930 г., а первый миллионный рубеж завод перешагнул 18 мая 1967 г. — юбилейной машиной стал Москвич-408. Через семь лет в 1974 г. был выпущен двухмиллионный Москвич-412, в 1980 г. — трёхмиллионный Москвич-2140, а его собрат в исполнении «люкс» в 1986 г. стал четырёхмиллионным и последним пятым в истории завода миллионером в декабре 1998 г. был «Москвич Князь Владимир».

Наверное у каждого коллекционера масштабных машин есть хотя бы одна модель «Москвича». Об этих автомобилях написано немало, их технические характеристики есть в каждом спра-



Фото - Андрей Михайлов

Форд А (Музей АЗЛК). Фото А.Михайлов



Фото - Андрей Михайлов

Форд А (Музей АЗЛК). Фото А.Михайлов



Миллионный «Москвич» (Музей АЗЛК)



Трёхмиллионный «Москвич» (Музей АЗЛК)

вочнике, были публикации и в журнале «Автомобильный моделизм». И всё равно вопросы остаются. Ведь коллекционеров моделей-копий прежде всего интересуют внешние отличия одной модели от другой, какие-то характерные черты, детали кузова и подвески, отличающие их друг от друга, т.е. то, что видно, и, конечно, точное название. Сопоставляя реальный автомобиль или его фотографию с масштабной моделью часто обнаруживаются какие-то различия и сразу возникает вопрос: «Неточно проработана модель или копия сделана с другого прототипа?». Ведь что-то можно доделать и самому. Иногда достаточно добавить какую-то мелочь (например, установить стеклоочистители или провести красную полосу на бампере) и модель сразу приобретает другой вид. Кроме того, в различных статьях на автомобильные темы, в рекламных публикациях обычно говорится о том, что было разработано и выпущено около (или свыше) ста моделей и модификаций «москвичей».

Что это за автомобили? Вносят путаницу и современные фотографии старых моделей с изменённой в процессе реставрации или ремонта внешностью. Также следует иметь в виду, что продолжавшаяся более четырёх десятилетий эволюция «Москвича» характерна тем, что новая модель приходила на смену предыдущей не сразу, а постепенно. Например, шёл выпуск Москвич-402, а на некоторые автомобили стали ставить более мощный двигатель — и с конвейера уже сходил Москвич-407, который кроме мотора пока больше ничем от предыдущей модели не отличался. И если на фотографии изображён Москвич-408, а внизу написано, что это Москвич-412 — ещё не значит, что это опечатка, т.к. это может быть действительно 412-й «Москвич» самых первых выпусков и внешнее его отличие от Москвич-408 заключается только в надписи на крышке багажника и вещевом ящичке в салоне. Но для коллекционера это будет Москвич-408, а стоящий рядом на полке с прямоугольными фарами — Москвич-412. Могут ввести в заблуждение, особенно начинающих коллекционеров, и буквенно-цифровые обозначения моделей, такие, например, как Москвич-401-420 и Москвич-422; МЗМА-408 и Москвич-408; Москвич-1500, АЗЛК-2141-00, «Москвич Иван Сусанин» и т.п. — что это за машины, серийные или опытные образцы? Попробуем в этом разобраться.

Все автомобили марки «Москвич» изготовленные на МЗМА — АЗЛК — ПО «Москвич» условно можно разделить на четыре поколения (модельных ряда). Всё, что было выпущено до 1947 г. в данной статье не рассматривается.

1947–1956 гг. — автомобили моделей Москвич-400 — Москвич-401

1956–1965 гг. — семейство моделей Москвич-402 — Москвич-407 — Москвич-403

1964–1988 гг. — модели Москвич-408 — Москвич-412 — Москвич-2140

1986–2002 гг. — переднеприводные Москвич-2141

Каждый модельный ряд составляют машины, имеющие принципиально одинаковую конструкцию, параметры и характерный внешний вид. На основе исходной, базовой модели выпускались её модификации, отличающиеся типом кузова (фургон, универсал), двигателем, деталями управления и шасси, а каждая из этих модификаций могла ещё выпускаться и в каком-то определённом исполнении (экспортный, медицинский и т.п.), а также комплектации (например, с 4-мя фарами). Соответственно мог меняться номер или буквенный индекс модели. Так, например, базовой моделью семейства Москвич-408 был четырёхдверный седан, который выпускался в 18 модификациях.



Двухмиллионный «Москвич» (Музей АЗЛК)



Четырёхмиллионный «Москвич» (Музей АЗЛК)



Пятимиллионный «Москвич» (Музей АЗЛК)



# ШНЕКОРОТОРНЫЙ СНЕГООЧИСТИТЕЛЬ Д-470



Андрей КОЛЕВАТОВ,  
г. Орлов, Кировской обл.

Фото и рисунки из архива автора

*Крупные, пушистые снежинки падали с иссиня-чёрного ночного неба и устилали замёрзшую землю. Белый ковёр накрыл всю округу, а налетевший вскоре неизвестно откуда ветер закружил снежную пелену и превратил лёгкий снегопад в самую настоящую метель. Снег уже не порхал в воздухе, а с завыванием и свистом наметал огромные сугробы.*

*На столе дежурного по батальону аэродромного обслуживания глухо зазвонил телефон: «Водители снегоуборочной техники, подъём! Роторные снегоочистители – на выезд!». Казарма вмиг наполнилась многоголосым гомоном и шумом одевающихся людей. Сильный пинок под зад заставил вскочить с кровати: «Ты что, дух, прибурил!». Молодой солдат протирал слипающиеся от сна глаза и никак не мог спросонья понять, чего от него хотят. Ведь не к снегоуборочной технике, не к роторным снегоочистителям он не имел ровным счётом ни какого отношения. Совсем недавно, прибыв из учебки, он был назначен водителем-электромехаником подвижного аэродромного агрегата АПА-5Д на шасси «Урала». Дополнительная увесистая оплеуха «деда» прогнала остатки сна. «Ты ещё здесь? Бегом в парк, заливай воду, готовь мой «ротор» на выезд!». «Ротор» на армейском жаргоне означал шнекороторные снегоочистители Д-470, которые стояли на открытой площадке автостоянки у самой кромки лётного поля аэродрома и в систему охлаждения которых следовало, без малейшего промедления, заливать воду и готовить машины к выезду. Через несколько секунд тяжёлые солдатские сапоги уже грохотали по бетонке плаца, а справа и слева, боясь не оказаться последними, что есть сил неслись такие же нескладные бритоголовые первогодки. Вот и стоянка снегоочистителей. Ага, вот оно ведро и бегом к водомаслогрею. Шипящие капли горячей воды, расплескиваясь на ходу, в мгновение ока превращаются в затейливые сосульки. Щелчок застёжек капота, откинута створка и... что это? Вместо привычного двигателя и его систем непонятное нагромождение шлангов, тяг, какой-то карданный вал, отопитель как у «Запорожца» – где мотор? Где радиатор? Куда заливать воду? «Мотор украли!» – невольно вырвалось у молодого бойца. Дружный хохот подоспевших «дедов» ещё долго звучал над заснеженным аэродромом, а спустя совсем немного времени неуклюжие носатые машины, повинаясь опытным рукам, уже вовсю перемалывали снег с взлётно-посадочной полосы и рулѐжных дорожек и отбрасывали его далеко в сторону, взметая в воздух огромные белые вихри.*

Шнекороторный снегоочиститель Д-470 (другое обозначение – ДЭ-204 так и не прижилось к этой машине) ведёт своё происхождение от аналогичного по назначению агрегата Д-262 и его модернизированного варианта Д-262М, смонтированного на шасси автомобиля повышенной проходимости ЗИС-151. Борьба со снежными заносами являлась весьма актуальной проблемой для Советского Союза, основная часть территории которого каждую зиму покрывалась глубоким снежным покровом. Многие предприятия Минстройдормаша и отраслевой научно-исследовательский институт работали над созданием и освоением высокопроизводительной снегоуборочной техники. Наиболее перспективным направлением этой деятельности являлось создание шнекороторных снегоочистителей на шасси отечественных грузовых автомобилей с предпочтением использования полноприводных автомобильных шасси, как наиболее полно отвечающих требованиям по тяговым и сцепным свойствам, а также монтажным параметрам для размещения и функционирования снегоочистительного оборудования. В роли заказчиков выступали эксплуатирующие дорожные организации, коммунальные службы городов, лесозаготовители, автотранспортники, военные и, пожалуй, в наибольшей степени, авиаторы. Наземные авиационные службы, как никто другой, нуждались в высокопроизводительной снегоуборочной технике для быстрого и эффективного удаления свежеснежившего снега с больших площадей взлётно-посадочных полос, мест стоянки авиационной техники, рулѐжных дорожек, подъездных путей к аэродромам. Нормальная деятельность наземного авиационного хозяйства была просто немыслима без эффективных снегоуборочных средств. По этой причине в начале 50-х гг. прошлого века большое количество машиностроительных предприятий были привлечены к производству шнекороторных снегоочистителей.

В их числе оказались минский завод «Ударник», Мценский завод коммунального машиностроения, Жодинский завод «Дормаш», Онежский (бывший Александровский) машиностроительный и Рыбинский завод дорожных машин. Большое количество сложных и во многом оригинальных конструкций, незначительные объёмы выпуска, отсутствие единой системы унификации машин не позволяли в полной мере решить проблему обеспечения заинтересованных ведомств снегоуборочной техникой. Определённую роль сыграла и начавшаяся во второй половине 1950-х гг. специализация промышленных предприятий СССР. Так, Жодинский завод «Дормаш» прекратил выпуск снегоочистителей Д-262М и другой дорожной техники и был переориентирован на производство большегрузных самосвалов МАЗ-525, получив статус Автомобильного завода БелАЗ. Онежский машиностроительный завод получил правительственное задание на выпуск трелѐвочных тракторов ТДТ-40 и свернул производство шнекороторных снегоочистителей РС-ЗИС-151. Был перепрофилирован и Рыбинский завод «Дормаш», а изготовление снегоочистителей поручили Северодвинскому механическому заводу № 6 входившему в состав Управления судостроительной и машиностроительной промышленности «Судомашпром» Архангельского административно-экономического района РСФСР. К этому времени завод уже имел опыт производства запасных частей для строительных и дорожных машин, 25-ти и 40-тонных прицепов-тяжеловозов, автотопливозаправщиков АЦ-4-150 и капитального ремонта автомобилей ЗИС-150 и ЗИС-151. В срочном порядке в Северодвинске занялись подготовкой производства сложных, высокотехнологичных изделий, а конструкторской документацией на шнекороторный снегоочиститель занимались В.В. Стругов, А.И. Кузин, Е.В. Тышова и др. В результате упорной работы первый снегоочиститель Д-470 был собран к 1

мая 1959 г. и прошёл в праздничной колонне демонстрантов. За рулѐм машины находился мастер сборки цеха № 3 Ф.П. Окулов. Всего в 1959 г. удалось изготовить 12 снегоочистителей.

Что же представлял собой Д-470 с технической точки зрения. В качестве базы использовалось шасси автомобиля ЗИЛ-157Е оснащённое двумя топливными баками по 150 л каждый. Штатный двигатель автомобиля демонтировался вместе с обслуживающими системами. Одновременно выполнялась и доработка самого шасси для получения установочных мест под агрегаты снегоочистителя. Передний буфер снимали, задняя часть рамы удлинялась путём приварки к лонжеронам специальных удлинителей, дорабатывалась передняя поперечина рамы, а кронштейн запасного колеса заменяли вертикальным и устанавливали его между кабиной водителя и капотом силовой установки. Для восприятия повышенных нагрузок на переднюю подвеску из-за консольного расположения рабочего органа усилили передние рессоры, добавив в каждую по три листа. Изменениям подверглась и пневматическая система ЗИЛ-157Е. Связано это было, прежде всего, с удалением штатного двигателя и иной компоновки агрегатов. Ну а как

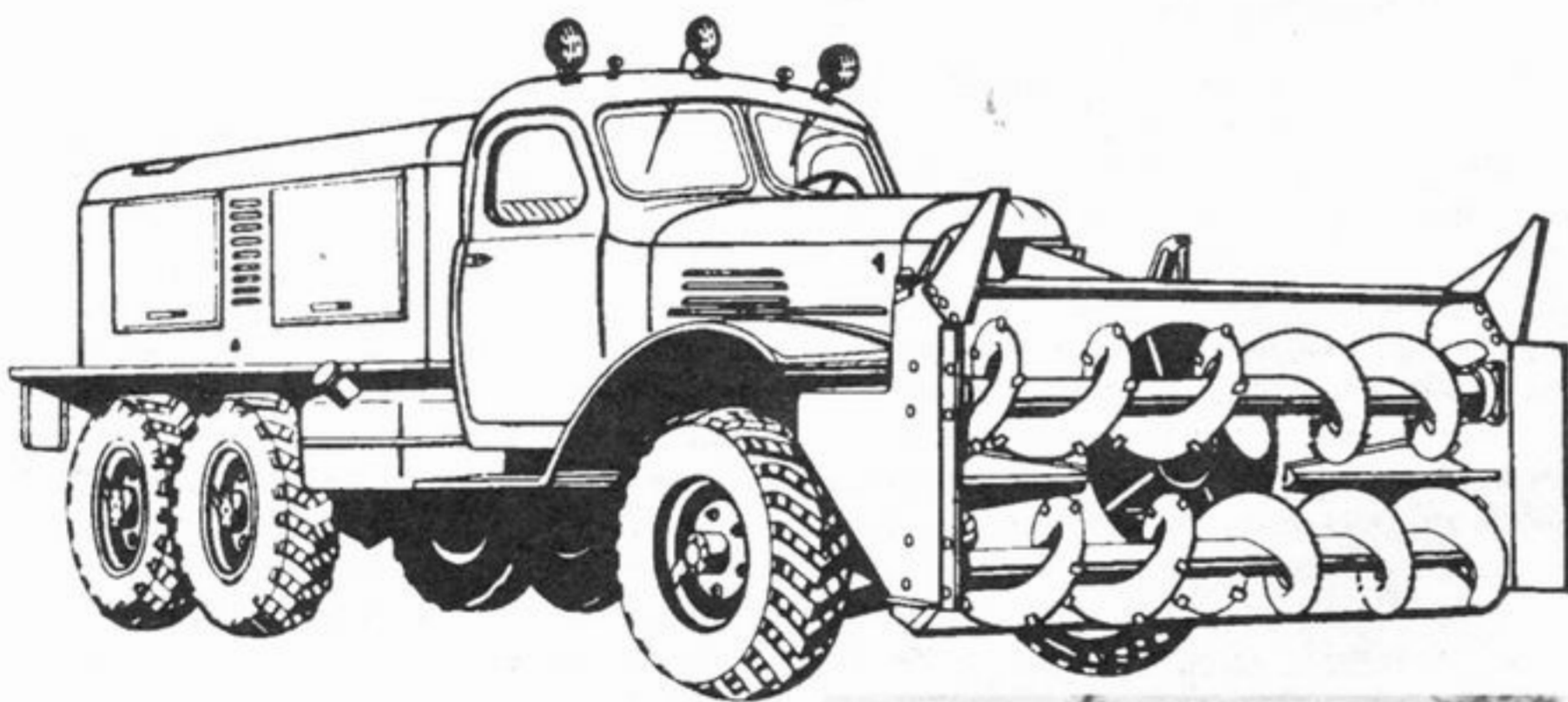
же сам двигатель, что приводило снегоочиститель в действие? В качестве силовой установки был использован дизельный двигатель У2Д6. Рядный 6-цилиндровый мотор представлял собой половинку знаменитого танкового двигателя В-2 и имел все присущие ему конструктивные особенности: разъёмный, состоящий из двух половин картер двигателя, отлитый из алюминиевого сплава, блок цилиндров с шестью вставными гильзами мокрого типа, так же как и головка блока цилиндров изготовлены из алюминиевого сплава, два верхних распределительных вала и четыре клапана на цилиндр, шестерёнчатый привод основных агрегатов, система смазки с так называемым «сухим» картером. Многие из этих решений актуальны и сегодня, другой вопрос — топливо-экономические и экологические показатели, но это уже тема для отдельного рассказа.

Применение единого дизельного двигателя мощностью 175 л.с. при 1500 об/мин коленчатого вала, рассчитанного на передачу крутящего момента на ходовую часть автомобильного шасси и на привод снегоочистительного оборудования, позволяло в определённой степени упростить конструкцию машины в целом и добиться приемлемых тягово-мощностных показателей. Силовая установка, включающая в себя двигатель с обслуживающими системами, крепилась на специальной моторной раме, которая с помощью стремянок монтировалась на раме автомобиля позади кабины. Всё оборудование закрывалось капотом, имеющим открывающиеся

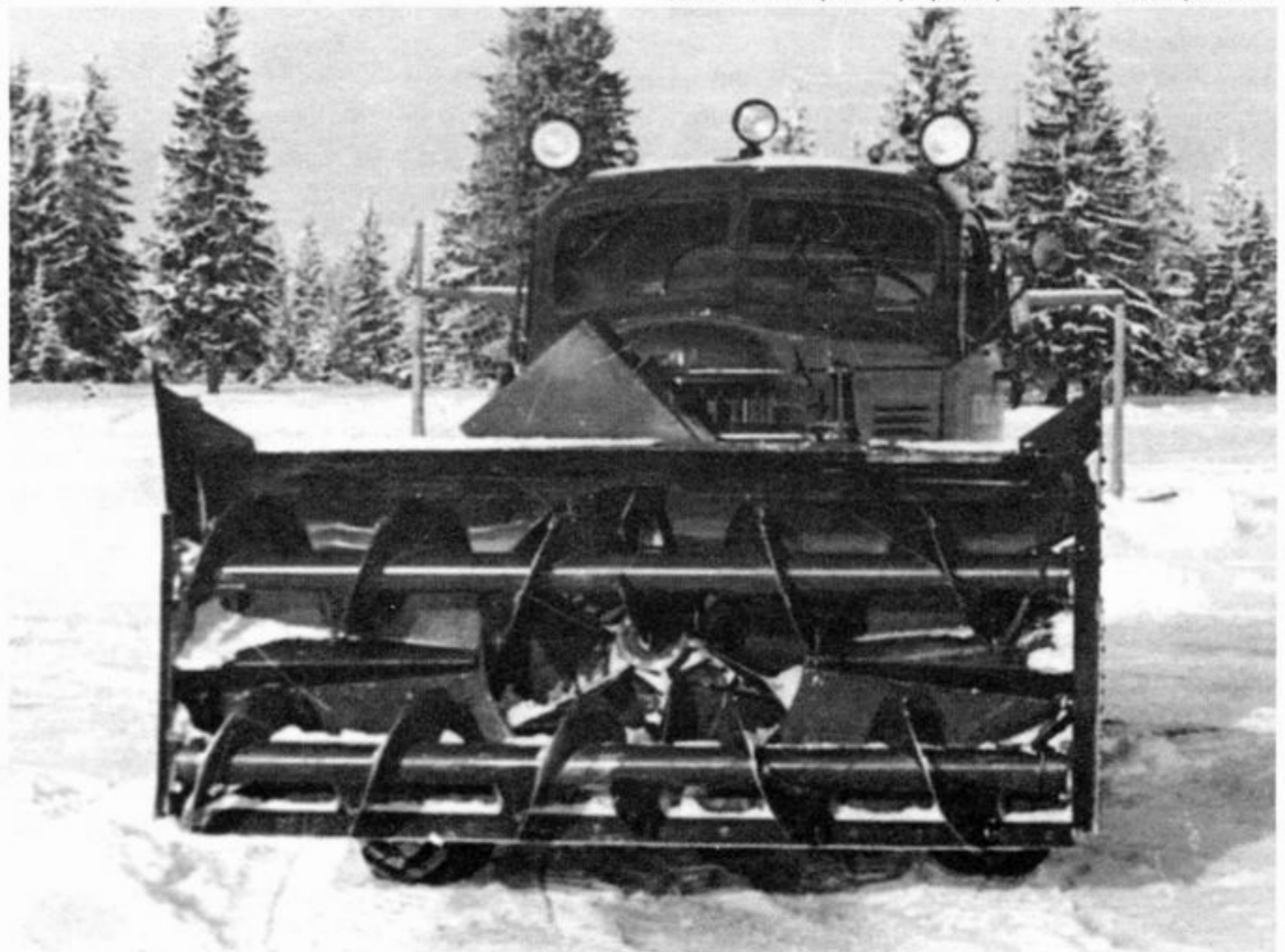


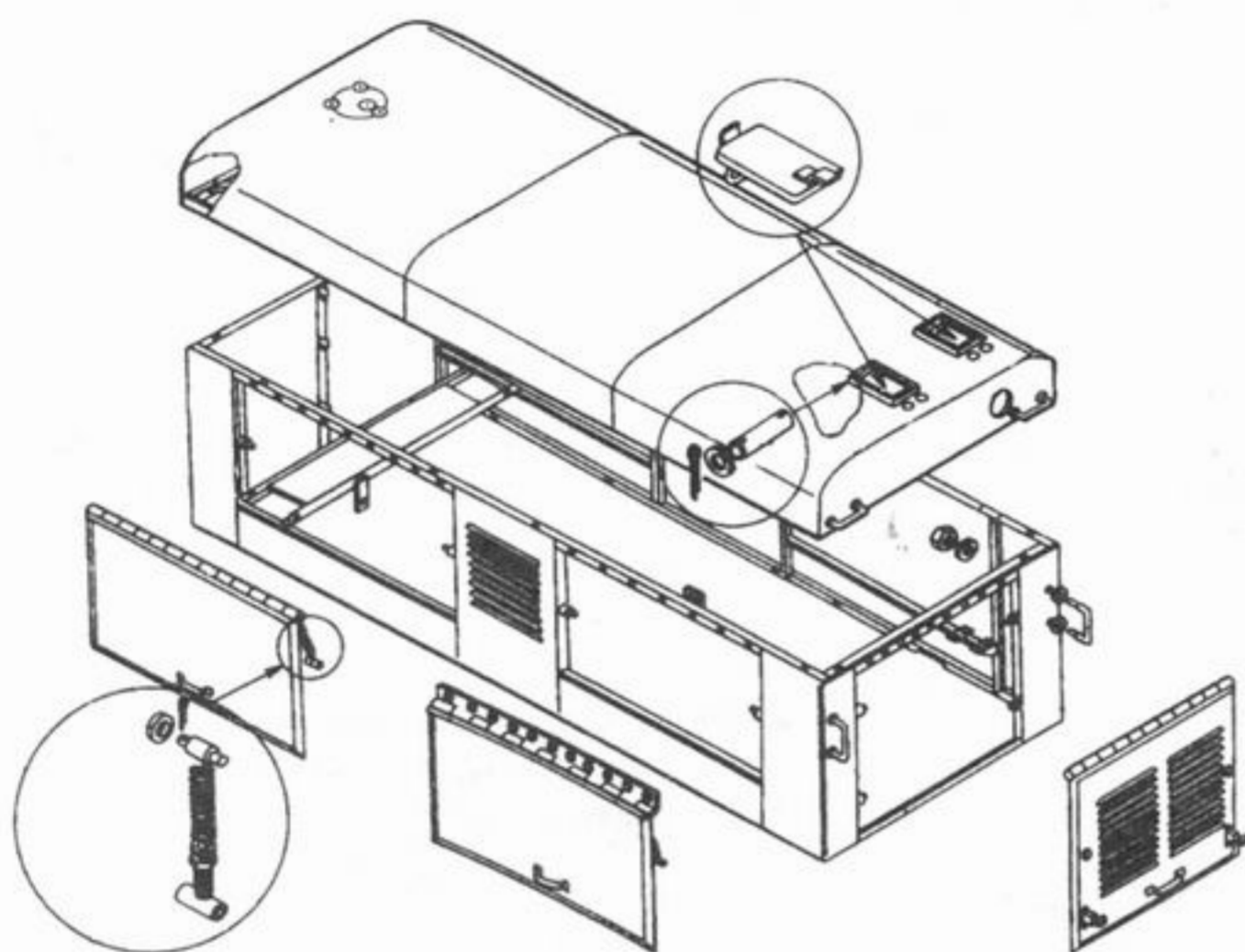
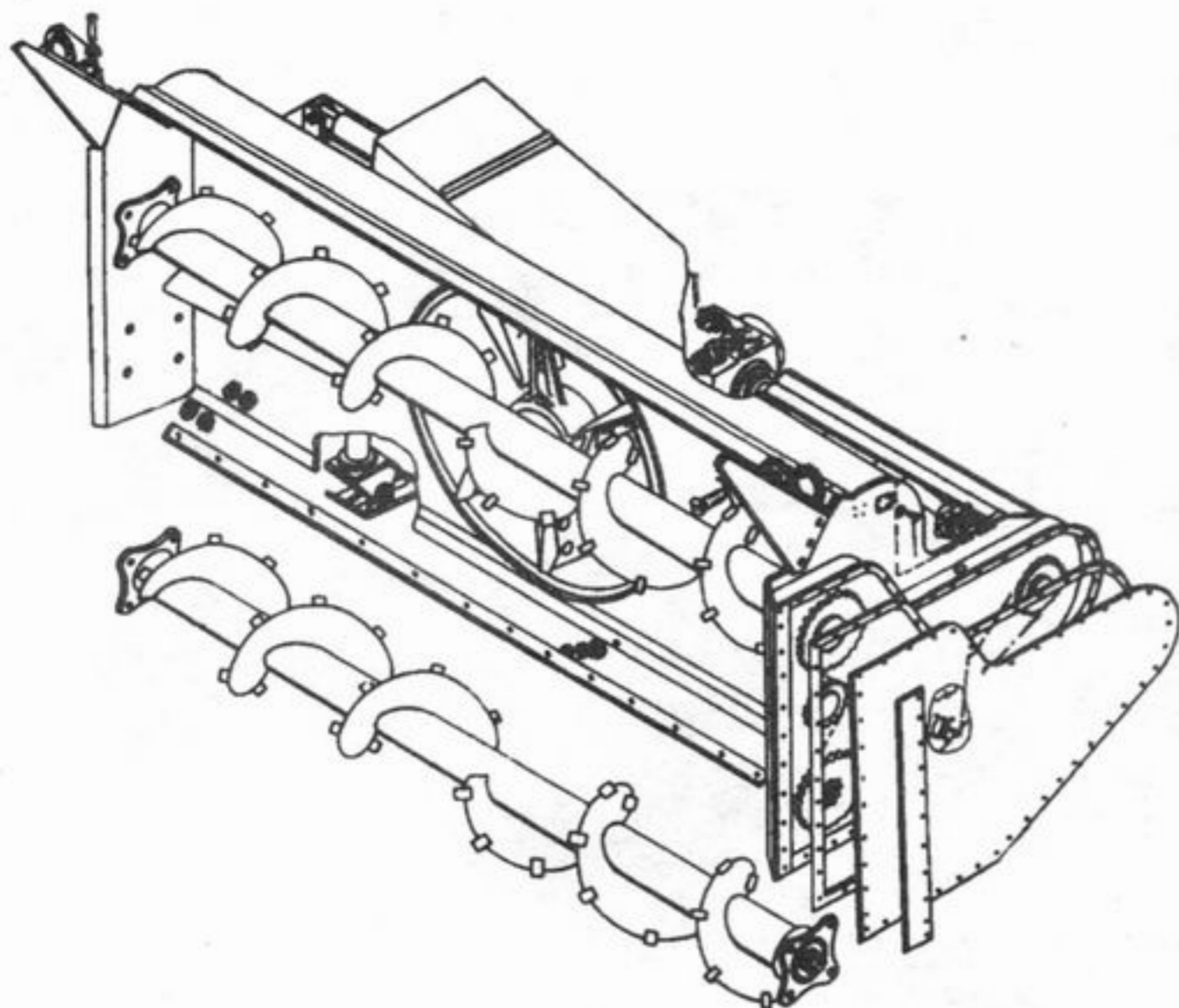
помощи гидросистемы рабочий орган поднимался вверх и фиксировался. Гидросистема снегоочистителя также осуществляла поворот кожуха ротора для изменения угла бросания и направления струи снега вправо или влево по ходу машины. При работе снегоочистителя срезаемый вращающимися шнеками снег поступал к ротору и захватываемый его лопастями через направляющий патрубок ротора отбрасывался в сторону на 20–40 м (в зависимости от угла поворота кожуха ротора). Эксплуатационная производительность снегоочистителя составляла 625 т снега в час. Максимальная плотность убираемого снега — 0,5 г/куб.см. За один проход роторный снегоочиститель Д-470 убирал полосу шириной 2530 мм с максимальной толщиной очищаемо-

го слоя снега 1300 мм. Рабочая скорость движения могла изменяться в диапазоне от 0,4 до 5,8 км/ч. А максимальная транспортная скорость составляла 40 км/ч. Для погрузки снега в транспортные средства был предусмотрен съёмный желоб, который устанавливался на выходной патрубок кожуха ротора и тягами соединялся с корпусом рабочего органа. Погрузка снега осуществлялась в транспортные средства, находящиеся справа от Д-470. Масса снаряжённого снегоочистителя составляла 8820 кг. Габаритные размеры: длина — 8000 мм, ширина — 2570 мм, высота — 2530 мм. Для улучшения теплового режима работы силовой установки снизу рамы монтировались съёмные теплозащитные кожухи. В систему питания включались два штатных бака автомобильного шасси ЗИЛ-157Е. Система охлаждения двигателя дополнялась мощным танковым предпусковым подогревателем, а тепло охлаждённой жидкости использовалось для обогрева кабины водителя через радиатор отопителя автомобиля. Основной запуск двигателя осуществлялся электрическим стартером, вспомогательный — сжатым воздухом. Поскольку компрессором высокого давления снегоочиститель не оснащался, для системы воздушного пуска использовались баллоны со сжатым воздухом, заправленные от автономного источника. Любопытна система электрооборудования, включающая в себя две цепи: напряжением 24В и 12В. Система напряжением 24В обеспечивает запуск двигателя и работу предпускового подогревате-



крышки и люки для обслуживания. Крутящий момент от двигателя передавался через карданную передачу, снабжённую промежуточной опорой на демультипликатор, представляющий четырёхвалный прямозубый редуктор, который служил для распределения крутящего момента на рабочий орган и ходовую часть снегоочистителя, а также изменения передаточных чисел для получения рабочих и транспортных скоростей движения. К задней части демультипликатора крепился штатный кожух сцепления ЗИЛ-157Е, на выходной вал устанавливался специальный диск, вместо автомобильного маховика, к которому в свою очередь крепилось штатное сцепление. Остальные узлы трансмиссии были сохранены от автомобиля ЗИЛ-157Е. С передней стороны демультипликатора имелся выход с карданной передачей на привод рабочего органа снегоочистителя. Рабочий орган состоял из двухшнекового питателя и шестилопастного ротора, размещённого в поворотном кожухе. К лонжеронам рамы автомобильного шасси рабочий орган крепился с помощью подвески и в рабочем положении опускался посредством лыж на очищаемую поверхность. В транспортном положении при

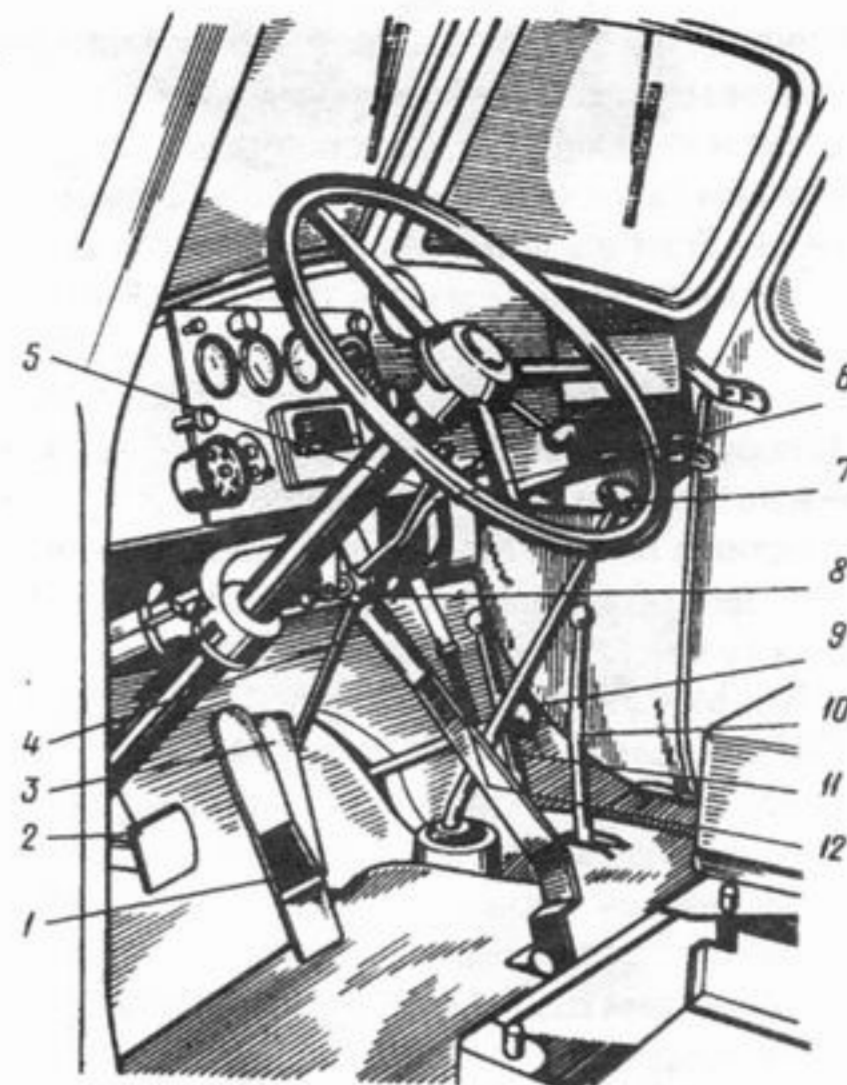




ля. 12-вольтовая система обеспечивала работу электрооборудования базового автомобильного шасси. Источниками электроэнергии служили четыре аккумуляторные батареи 6-СТ-132ЭН и генератор Г-731А мощностью 1200Вт (система 24В), а также две аккумуляторные батареи 3-СТ-84ПД и генератор Г-12В для системы электрооборудования напряжением 12В. Привод генератора Г-12В и компрессора пневмосистемы шасси осуществлялся клиноременной передачей от шкива установленного на фланце муфты сцепления двигателя. Кардинально изменился интерьер кабины водителя. Органы управления пополнились рычагами муфты сцепления двигателя, управления поворотом кожуха ротора, управления подъёмом и опусканием рабочего органа, переключения передач демультипликатора и включения рабочего органа. Панель приборов тоже изменила свой облик. Штатный щиток приборов удалили, а спидометр, амперметр и указатель уровня топлива в баках переместили в среднюю часть «торпедо». Место старого щитка приборов заняла панель с контрольно-измерительными приборами систем двигателя — термометрами воды и масла, манометром системы смазки, тахометром, вольтамперметром и счётчиком моточасов. И без того тесная «сто пятьдесят седьмого» превратилась в утилитарное рабочее место водителя лишённое всякой эргономики. Световые приборы автомобиля переме-

жались с крыльев на крышу кабины, а в дополнение к основным фарам по центру крыши установили фару-искатель. Как правило, все снегоочистители Д-470 красили в защитный армейский цвет. Вместе с освоением нового производства конструкторский отдел завода постоянно работал над совершенствованием конструкции шнекороторного снегоочистителя. С 1961 г. в качестве базы стало применяться модернизированное автомобильное шасси ЗИЛ-157КЕ, так же оснащённое двумя топливными баками. С целью повышения эффективности отопления кабины внедрили независимую отопительную установку ОЗО-А работающую на бензине и разместили её под капотом автомобиля. Подверглась изменениям и гидравлическая система. Руководил конструкторским отделом С.И.Плюснин, отдавший модернизации снегоочистителей много сил и знаний.

В декабре 1962 г. в связи со специализацией завода, как головного предприятия по выпуску шнекороторных снегоочистителей и запасных частей к ним, завод был переименован в Северодвинский завод дорожных машин и передан в подчинение Управлению машиностроительной и металлургической промышленности вновь созданного Северо-Западного Совнархоза. Машиностроением в ту пору занимался Государственный Комитет строительного и дорожного машиностроения, впоследствии преобразованный в Министерство. В 1964 г. было принято решение о возвращении к отраслевой схеме управления народным хозяйством, и в начале 1965 г. образовано министерство строительного, дорожного и коммунального машиностроения, в которое вошли все заводы и организации этой отрасли. В системе министерства создали производственное Главное управление дорожного машиностроения (Главдормаш). К нему отнесли и Северодвинский завод дорожных машин. Только в это время с завода сняли план по капитальному ремонту автомобилей для лесной промышленности, план по выпуску прицепов-тяжеловозов и другой несвойственной продукции. Это позволило расширить производственные площади и мощности по наращиванию выпуска снегоочистителей и освоения новых моделей снегоуборочной техники. Очень быстро оценили уникальные качества Д-470 военные, и снегоочиститель попал в разряд стратегической продукции. Действительно, от быстрой и качественной работы роторных снегоочистителей по очистке аэродромов от снега



Расположение рычагов и педалей управления: 1 — педаль тормоза; 2 — педаль сцепления ходовой части; 3 — педаль управления топливным насосом; 4 — рычаг муфты сцепления двигателя; 5 — рычаг управления поворотом кожуха ротора; 6 — рычаг управления подъёмом и опусканием рабочего органа; 7 — рычаг переключения коробки передач; 8 — рычаг переключения прямой и пониженной передач демультипликатора; 9 — рычаг включения рабочего органа; 10 — рычаг переключения раздаточной коробки; 11 — рычаг включения переднего моста; 12 — рычаг ручного тормоза

боевая готовность авиационных частей и соединений ВВС, войск ПВО страны, фронтовой авиации. Остро нуждались в такой машине и эксплуатационные наземные службы Гражданского воздушного флота страны. Поэтому не случайно в 1962 г. в связи с размещением на Северодвинском заводе дорожных машин оборонного заказа, по решению Генерального штаба Министерства обороны СССР, было создано военное представительство основного заказчика ВП № 1967, на которое возложили задачи осуществления контроля опытного и серийного производства военной техники. Первым начальником ВП МО на Северодвинском заводе дорожных машин был В.И.Макаревич. Все снегоочистители Д-470 и запасные части к ним, поставляемые в Вооружённые Силы проходили тщательную проверку



военным представительством, в результате эти машины отличались высоким качеством изготовления и надёжностью. Одновременно нарастал и объём выпуска шнекороторных снегоочистителей. Если в год начала производства Д-470 изготовили всего 12 машин, то уже к 1964 г. выпуск составлял 160 единиц, а в 1966 г. был собран тысячный снегоочиститель. В 1964 г. заводу поручили важное правительственное задание — изготовить выставочный экземпляр Д-470 для участия в первой Московской международной выставке строительных и дорожных машин. Эту работу с честью выполнили работники цеха № 3 В.Б.Яковцевский, Е.Ф. Жарков, В.Н. Хардин, Ю.Ф. Добрынин и др. Вскоре сверкающий свежей краской снегоочиститель отбыл в Москву. На международной выставке Д-470 получил Диплом II степени и серебряную медаль, а группа работников Северодвинского завода была награждена грамотами ВДНХ СССР. В последующие годы завод неоднократно экспонировал снегоочиститель Д-470 на ВДНХ и на международной выставке в Лейпциге (ГДР). Появились иностранные покупатели и были оформлены заказы от многих стран через объединение «Автоэкспорт» Минвнешторга. Машины во всё возрастающих количествах начали поступать на экспорт. Для обеспечения высокого качества экспортных заказов к приёмке снегоочистителей экспортного исполнения подключили военное представительство. Теперь в обязанности военной приёмки входило не только получение машин для армии, но и приёмка экспортных изделий. Рекордным для Д-470 стало пятилетие 1971—1975 гг., когда Северодвинский завод дорожных машин поставил на экспорт 506 единиц снегоочистителей. Больше всех машин закупила Турция — 109 шт., немногим меньше взяли ГДР (88 шт.) и Польша (85 шт.). 65 машин поставили в Чехословакию, 46 в Румынию, 30 в Болгарию, 20 в Венгрию, 35 в Иран, 3 в Ирак, 10 в Югославию и 15 в Монголию. Отзывы о работе машин были хорошие, а в Турцию даже пригласили специалистов завода для обучения местных водителей и организации сервисного центра для проведения технического обслуживания. В Турцию командировали начальника ОТК Э.С.Лосева и старшего мастера цеха № 3 В.Я. Яковцевского, которые с честью выполнили возложенные на них обязательства. Росли объёмы поставок техники и для нужд Министерства Обороны, которые к 1975 г. достигли 165 шт. Д-470.

Вместе с увеличением производственной программы выпуска снегоочистителей проводилась большая работа по совершенствованию конструкции снегоочистителя. В связи с заменой базового шасси на ЗИЛ-157КДЕ изменился и индекс самого снегоочистителя. С 1978 г. он стал именоваться Д-470А. Поскольку к концу 70-х гг. прошлого века Северодвинский завод дорожных машин значительно расширил гамму производимых моделей снегоуборочной техники, то возник вопрос унификации Д-470А с другими машинами завода. Многие узлы и сборочные единицы были унифицированы с аналогичным по назначению новым шнекороторным снегоочистителем ДЭ-210 выполненного на шасси автомобиля повышенной проходимости ЗИЛ-131. Значительно был улучшен рабочий орган машины, повышена долговечность шнеков и ротора, модернизирована гидравлическая система подъёма и опускания рабочего органа и поворота кожуха ротора. Усовершенствования коснулись демультипликатора, так же в основном направленные на повышение его надёжности и долго-



вечности. В качестве силовой установки применили модернизированную модификацию дизельного двигателя У2Д6-С4. Для облегчения запуска двигателя в условиях низких температур стали применять более простой в устройстве и надёжный в работе предпусковой подогреватель ПЖД-44 работающий на дизельном топливе. Были проведены и другие многочисленные усовершенствования, направленные на повышение надёжности снегоочистителя в целом. В результате проведенных мероприятий масса снаряжённой машины возросла с 8820 кг до 8900 кг, но увеличилась и производительность (720 т снега в час вместо 625). Машины по-прежнему пользовались устойчивым спросом, правда, долю экспортных поставок занимали теперь более совершенные изделия новых моделей, да и военные несколько сократили заказы на Д-470А. Зато существенная часть стала поступать в гражданские организации: дорожные эксплуатационные управления, коммунальные службы крупных городов, леспромхозы, словом всем, кто остро нуждался в подобных машинах. Некоторая часть снегоочистителей поступала в народное хозяйство из воинских частей, выработав свой моторесурс. В условиях интенсивной эксплуатации стали выявляться и некоторые слабые стороны шнекороторного снегоочистителя. Нарекания

вызывал, прежде всего, прожорливый дизель, имевший к тому же очень низкий ресурс, большие эксплуатационные расходы и неудовлетворительную ремонтпригодность. Поэтому во многих хозяйствах стали самостоятельно заменять силовые агрегаты более-менее доступными и долговечными тракторными дизелями АН-1, СМД-6-0, Д-108 или автомобильными ЯМЗ-236, ЯМЗ-238, модернизируя на свой вкус и обслуживающие системы — питания, охлаждения, выпуска отработанных газов и т.д. Сам завод-изготовитель прекратил выпуск снегоочистителя Д-470 в 1986 г., а его место занял Д-210 на шасси ЗИЛ-131. Однако и сегодня кое-где ещё можно встретить уникальную машину с суровой внешностью, помогающую дорожным службам бороться со снежной стихией.



Фото www.alpimodel.com, www.tacot.com, www.carmodel.net и фирм-изготовителей


# ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ


# ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ




КрАЗ-255 + прицеп-цистерна (Саратов)



КрАЗ-255 + прицеп-самосвал сельскохозяйственный (Саратов)



КрАЗ-255 аэродромный (Саратов)



КрАЗ-255 камуфлированный (Саратов)



КрАЗ-255 с тентом камуфлированный (Саратов)



КрАЗ-255 бортовой (Саратов)



КрАЗ-255 бортовой камуфлированный (Саратов)



КрАЗ-255 цистерна (Саратов)



Лесовоз на шасси 4320-1912-40 с гидроманипулятором «Синегорец»



YA3-452 кемпер (конверсия)



YA3-452 фургон (Cossack-models)



BA3-2102 пикап (Саратов)



Урал-43206-031 ВДВ (AS-scalemodels)



Москвич-2141SL санитарный (Kherson-models)



КрАЗ-255 лесовоз (Саратов)



ЗАЗ-965 ралли Зима (Киев)



ЗАЗ-965 ралли Зима (Киев)



КрАЗ-255 сельскохозяйственный (Саратов)



КрАЗ-255 трубовоз (Саратов)



ГАЗ-51Р седельный тягач



ПА3-32053 пригородный (Vector v3-68)



ГАЗ-66 (MAL-studio)



ЗИЛ-130 аэродромный (MAL-studio)



ЗИЛ-130 камуфлированный (MAL-studio)



ИЖ-2715 (MAL-studio)



ИЖ-2715 (MAL-studio)



Урал-4320 бронированный (MAL-studio)



Урал-4320 камуфлированный (MAL-studio)



Урал-4320 пожарный (MAL-studio)



Урал-6614 самосвал (Миниград)



Сани конструкции НИИСИ (Сергеев)



# ПАМЯТНЫЕ ДАТЫ 2009

1769 Французский военный инженер Николас Джозеф Куньо создал трёхколесную паровую машину, которая двигалась вперёд со скоростью 4,5 км/ч.

1769 Шотландский механик Джеймс Уатт получил патент на паровую машину с конденсатором.

1784 Вилиам Мурдок построил паровой автомобиль

1834, 17 марта. В г. Шорндорф (княжество Вюртемберг) родился Готтлиб Даймлер (Daimler), немецкий изобретатель, пионер автомобилестроения, основатель фирмы Daimler Motoren Gesellschaft. Умер 6 марта 1900 г.

1834, 26 сентября. Французский изобретатель Шарль Дитц (1801—1888) на паровом дилижансе собственной конструкции совершил в Париже испытательный пробег по 22-километровому маршруту от Елисейских полей до Сен-Жермен. Средняя скорость составляла 14 км/ч.

1844 Американский химик Чарльз Гудьер осуществил вулканизацию сырого каучука.

1844 Родился Пётр Александрович Фрезе (ум. 1918), русский изобретатель, один из создателей первого отечественного автомобиля с бензиновым двигателем, один из создателей первой автомобильной компании в России.

1844 Родился Эмиль Левассор (Levassor), французский изобретатель, пионер автомобилестроения, спортсмен. Вместе с Рене Панаром (Panhard) создал свой первый образец автомобиля. В знаменитой гонке 1895 г. по маршруту Париж—Бордо—Париж Panhard et Levassor пришёл первым. За рулем сидел сам Эмиль, произнесший после окончания гонки фразу, навсегда вошедшую в историю автомобилестроения: «Это было безумие! Я делал до тридцати километров в час!» В 1897 г. Эмиль погиб во время гонки Париж—Марсель. В Париже ему поставлен памятник, на постаменте которого высечены приведенные выше слова.

1844, 25 ноября. Родился Карл Бенц (Benz), немецкий инженер, изобретатель, пионер автомобилестроения. В 1885 г. построил первый в мире автомобиль. Умер 4 апреля 1929 г. в возрасте 85 лет.

1849 Родился Арман Пежо (Peugeot Armand), французский инженер и предприниматель. Основатель компании «Peugeot». Умер в 1915 г.

1854, 17 сентября. В Шотландии родился Дэвид Данбар Бьюик (Buick), американский инженер, пионер американского автомобилестроения. В 1902 г. основал компанию «Buick Motor Co». Свой первый автомобиль он построил лишь в начале 1903 г. вместе со своим сыном. Умер 6 марта 1929 г.

1864, 31 марта. Немецкий инженер Евгений Ланген совместно с изобретателем Николаусом Августом Отто основали в Кёльне фабрику «Николаус А. Отто и Ко», занимающуюся разработкой и производством двигателей внутреннего сгорания.

1869 Родился Фрэнк Дюреа (Duryea) (ум. 16 февраля 1967) и Чарльз (15 декабря 1861 — 28 сентября 1938), братья, американские изобретатели, построившие, как считается, первый американский автомобиль. Имя братьев Дюреа, мало известное за пределами США, в самой Америке стало легендарным ещё при их жизни.

1879, 24 августа. Родился Карло Бискаретти ди Руффиа, основатель одного из лучших автомобильных музеев. Он был открыт в 1939 г. в Турине и назван впоследствии именем основателя.

1884 Француз Деламар Дебутвиль представляет первый образец автомобиля

1889 На Всемирной выставке в Париже главный аттракцион — это трёхколесный автомобиль Serpollet-Peugeot.

1889 Важинский Евгений Иванович (1889, Киев — 1938), российский конструктор-автомобилист. В 1923 г. был принят в конструкторское бюро завода АМО. Занимался разработкой автомобиля АМО-Ф15. В 1931 г. занял пост заведующего конструкторской секцией, в 1935 г. был назначен главным конструктором, а в 1937 г. — заведующим отделом шасси. В 1938 г. был репрессирован и расстрелян. Посмертно реабилитирован. Под руководством Важинского были созданы такие знаменитые автомобили, как АМО-2, АМО-3, ЗИС-5, ЗИС-6, ЗИС-101 и др.

1889, 16 сентября. Родилась Мерседес Елинек. Её имя было избрано в качестве торговой марки автомобилей, которые выпускала фирма «Даймлер Моторен Гезельшафт». Это решение приняло её правление 2 апреля 1900 г., и в 1902 г. слово «Mercedes» зарегистрировано как торговая марка.

1889, 30 августа. Родился известный автомобильный гонщик Луи Широн. Житель Монако, он выступал в гонках

с 1923 по 1955 год, одержал 15 побед в гонках на Grand Prix. В 1954 г. Широн также выиграл Ралли Монте-Карло.

1889, 6 ноября. Произошла историческая встреча Готлиба Даймлера, Эмиля Левассора и Луи-Рене Панара. Она закончилась согласием на производство во Франции фирмой «Panhard et Levassor» двигателей по лицензии «Даймлер». В 1892 г. началась продажа автомобилей широкой публике. Они выпускались до 1898 г. В 1930-е гг. появился sensationный купе класса «люкс» Panhard Dynamic. В 1946 г. был создан автомобиль с передними ведущими колёсами и алюминиевым кузовом, названный Дупа, который в 1954 г. был модифицирован в машину Panhard Dyna 54. В 1967 г. «Panhard et Levassor» стал полной собственностью «Citroen», и выпуск автомобилей с торговой маркой «Panhard» был прекращён.

1894 Образована фирма Delahaye (Франция)

1894 Lanchester, английская фирма по производству легковых автомобилей. В 1931 г. фирма была приобретена компанией «Daimler». С 1956 г. модели под названием Lanchester перестали выпускаться.

1894 Laurin & Klement. Книготорговец Вацлав Клемент и велосипедный механик Вацлав Лаурин решили открыть собственную мастерскую «Славия» по ремонту велосипедов. Через год собрали первый мотоцикл, который стал называться «Laurin & Klement». Первый автомобиль фирмы появился в конце 1905 г. В 1906 г. была основана компания с таким же названием. В дальнейшем на базе «Laurin & Klement» была образована «Skoda».

1894, 16 июля. Чешский текстильный фабрикант барон Теодор фон Либих на автомобиле Benz Victoria (шасси № 76) совершил поездку протяжённостью 970 км из Либерец в Реймс и обратно.

1894, 20 июля. Родился Эррэт Лоббен Корд (Cord), американский промышленник, известный как сторонник переднеприводных гоночных автомобилей. В 1924 г. возглавил компанию «Auburn». В 1929 г. компания произвела автомобиль Cord L-29, интересный тем, что это был первый успешно продававшийся гоночный автомобиль с передним приводом. Из-за последствий «Великой Депрессии» 1930-х гг. компания «Auburn» закрылась. Умер 2 января 1974 г.

1894, 22 июля. Проведены автомобильные гонки Париж—Руан на 126 км. Их организовала газета Le Petit Journal. Стартовали 19 машин. Среди них и автомобиль L'Eclairе фирмы «Michelin», впервые оснащённый пневматическими шинами. Первый приз присуждён автомобилям Peugeot и Panhard et Levassor.

1894, 4 июля. Американец Эдгар Апперсон совершил первый выезд на автомобиле с бензиновым двигателем. Эту машину он построил по соглашению с Эльвудом Хэйнцом. Оба вошли в историю как пионеры автомобилестроения в США.

1899 Isotta-Fraschini, итальянская фирма по выпуску легковых автомобилей. В 1899 г. Чезаре Изотта (Cesare Isotta), Винченцо Фраскини (Vincenzo Fraschini) и два его брата образовали компанию по сборке импортных автомобилей Renault, De-Dion et Aster. Первый автомобиль был выпущен в 1902 г. Фирма «Isotta-Fraschini» была основным конкурентом компании «Hispano-Suiza» на рынке престижных автомобилей. Однако ориентация на выпуск только одной модели и зависимость от американского рынка с наступлением в США «Великой депрессии» привела «Isotta-Fraschini» к гибели. В 1932 г. компания была куплена графом Капрони ди Толедо. В 1933 г. производство легковых автомобилей было окончательно прекращено. После Второй мировой войны была всё-таки выпущена задуманная ещё в 1942 г. модель Isotta-Fraschini Типо 8С Monterosa. Однако модель покупателей не нашла. Производство автомобилей было окончательно прекращено в 1949 г.

1899 Locomobile, американская фирма по производству легковых автомобилей. В 1899 г. Амзи Лоренцо Барбер и Джон Брисбейн Уолкер основали в местечке Уотертаун (штат Массачусетс) компанию «Locomobile». В 1923 г. компания купил У. Дюрант. В 1929 г. компания «Locomobile» была окончательно ликвидирована.

1899 Образована фирма Minerva (Бельгия)

1899 Packard Motor Car Co., американская автомобильная компания, производящая дорогие представительские автомобили. Основана инженером и совладельцем небольшой электрической компании Дж. Паккардом. «Packard» окончательно прекратившей выпуск автомобилей в 1958 г. Модели лимузинов Packard стали основой советских автомобилей ЗИС и ЗИЛ.

1899 Sunbeam, английская фирма по производству легковых автомобилей. Основана Эддерманном Джоном Марстоном. В 1920 г. «Sunbeam» и «Talbot», слившиеся в 1919 г., объединились с французской автомобильной фирмой «Darracq», в результате образовалась корпорация «Sunbeam — Talbot — Darracq Group». В 1976 г. компания вошла в состав корпорации «Chrysler Europe». Марка «Sunbeam» присутствовала на рынке до 1982 г.

1899 Бельгиец Камиль Джонаци впервые преодолел рубеж скорости 100 км/ч на электромобиле Джеймса Контента.

1899 Романов электрокэб

1899, 11 июля. В Турине Дж. Аньелли для сборки автомобилей по лицензии «Renault» с двигателями «Де Дион» основал «Fabbrica Italiana di Automobili Torino» (Fiat). Первая модель имела двигатель мощностью 3,5 л.с., весила 420 кг и развивала скорость 35 км/ч. Впервые в Европе автомобильная компания «Fiat» громко заявила о себе, как об оригинальном производителе моделью S61 с 10,5-литровым мотором, победив на гонках Гран-При во Франции в 1911 г. К началу 1920-х гг. «Fiat» уже становится крупнейшей компанией Италии. В 1936 г. появляется Topolino (или Fiat 500), самый миниатюрный автомобиль в мире, запущенный в массовое производство. Этот знаменитый автомобиль с 1936 по 1955 гг. был продан в количестве более полумиллиона. С 1969 г. в «Fiat» входит компания «Lancia», а с 1986 г. — «Alfa Romeo».

1899, 14 ноября. Август Хорьх основал в Эрендфельде под Кёльном собственную фирму «Horch & Co». В 1901 г. Хорьх сконструировал свой первый автомобиль, а в 1902 г. компания перебазировалась в Саксонию, в Рейхенбах, немного южнее г. Цвиккау. В 1903 г. Хорьх приобрел участок земли в Цвиккау, а в 1904 г. открыл завод. Из-за разногласий и упреков в правлении Август Хорьх в 1909 г. ушел из компании и основал не менее знаменитую «Audi». К началу 1914 г. популярность Horch снова возросла. После Первой мировой войны Horch вошел в состав «Argus». История Horch закончилась после 1945 г., когда предприятие, находившееся в зоне советской оккупации, было национализировано. В 1956 г. одна из моделей Horch на очень короткое время появилась опять, но под названием Sachsenring.

1899, 21 марта. На автомобильных соревнованиях в Ницце финансист из Австро-Венгрии Эмиль Елинек занял первое место за рулем машины Daimler с 28-сильным двигателем. Гонщик записал её на участие в соревнованиях под наименованием «Mercedes» (так звали его дочь). С тех пор первая победа немецкого завода прочно связалась в общественном мнении с именем дочери Елинека, и слово «Mercedes» было зарегистрировано в качестве торговой марки завода «Даймлер».

1899, 28 сентября. Иоганн Пух зарегистрировал велосипедную фабрику в австрийском городе Граце. Впоследствии она изготовляла мотоциклы, а с 1905 г. — автомобили. В 1928 г. произошло слияние фирм «Пух» и «Аустро-Даймлер», а в 1934 г. они объединились с компанией «Штайр». Существующая и поныне фирма «Штайр-Даймлер-Пух» выпускает полноприводные автомобили Puch G, Mercedes-Benz.

1899, 9 марта. Чарльз Вуйнфилл основал в г. Свиндоне компанию «Castrol» — одну из самых известных во всем мире марку смазочных материалов и самую известную торговую марку в «Burmah Castrol Group».

1899, 9 февраля. Французский предприниматель Луи Рено получил патент № 285753 на изобретенную им прямую передачу в коробке передач. Это решение впоследствии получило распространение в подавляющем большинстве автомобильных конструкций.

1904 Crossley. В Манчестере братья Кроссли приступили к производству автомобилей. Вначале компания выпускала лёгкие грузовики. В 1909 г. «Crossley» представил модель Shelsley. Автомобиль выпускался в двух исполнениях: спортивно-туристский автомобиль и «купе». Во время Первой мировой войны фирма поставляла штабные, санитарные автомобили, грузовики для перевозки солдат армии Великобритании. В 1937 г. фирма закрылась.

1904 Hispano-Suiza, испанская фирма по производству легковых автомобилей. Швейцарец по происхождению, Марк Биркигт основывает собственную автомобильную компанию и называет её La Hispano Suiza de Automovils или просто Hispano-Suiza, т.е. «испано-швейцарская». Его автомобили привлекли внимание не только богатых поку-

пателей, но и короля Испании Альфонсо XIII. Первый спортивный автомобиль Hispano-Suiza 15T Alfonso XIII был назван в его честь. Он выпускался в различных исполнениях в Испании и Франции с 1912 до 1920 г. В 1911 г. Hispano-Suiza создала филиал в Париже. Прекратила компания своё существование в 1944 г.

1904 Itala Fabbrica Automobili S.A., итальянская фирма по выпуску легковых автомобилей. Её основал Маттео Чейрано. Вначале фирма производила гоночные автомобили. Фирма производила также лимузины и седаны. В 1920-е гг. уровень их продаж сократился. Предприятие было окончательно закрыто в 1934 г.

1904 Rolls Royce (Rolls-Royce Motor Cars Ltd), компания, специализирующаяся на выпуске автомобилей-люкс под маркой Rolls-Royce, названа по именам её создателей — коммерсанта Чарльза Стюарта Роллса (Charles Rolls) и инженера Фредерика Генри Ройса (Henry Royce). Торговая марка Rolls-Royce с 1 января 2003 г. перешла во владение концерна BMW.

1904 Образована фирма «Unic» (Франция)

1904 В Англии возник дамский автонлугб.

1904, 11 июля. Петербургский завод «Лесснеръ» построил свой первый автомобиль — пожарный.

1904, 19 сентября. Фирма Delaunay-Belleville переключилась на выпуск автомобилей. Одной из отличительных черт её ранних моделей был радиатор в форме котла. В 1909 г. фирма представила автомобиль Delaunay-Belleville F6. Наиболее известная модель Delaunay-Belleville SMT, что расшифровывалось как «Sa majeste le Tsar» («Его Величество Царь»), в честь владельца автомобиля, последнего российского монарха. Это был роскошный автомобиль, разрекламированный как «величественный». Начиная с 1908 г. компания стала выпускать автомобили с 6-цилиндровыми двигателями. Она же одной из первых применила систему смазки двигателя под давлением. В 1920–1930-е гг. престижные автомобили Delaunay-Belleville были очень популярны в высших слоях общества. В 1950 г. фирма Delaunay-Belleville прекратила свое существование.

1909 Audi, немецкая компания, специализирующаяся на выпуске легковых автомобилей. Была основана Августом Хорьхом.

1909 Bugatti, французская компания по производству гоночных, спортивных и эксклюзивных автомобилей. Основана Этторе Бугатти. Накануне войны 1914 г. он выпустил неброскую, но во многом новаторскую гоночную малышку Bugatti 13. В 1920-е гг. всемирную известность принесла модель Type 35GP. Следом появляются роскошный Bugatti Type 43 с наддувом, удачный по конструкторским решениям спортивный Bugatti Type 35B и технологически тщательно сбалансированный Bugatti Type 44. В 1927 г. выпускается нарочито экстравагантный Bugatti Type 41 (легендарная модель Royale («королевский»). Более распространённой стала «модель 46» («мини-Royale»). После Второй мировой войны выпуск автомобилей класса «люкс» резко сократился, что привело «Bugatti» к фактическому банкротству. «Bugatti» в очередной раз сделала попытку обогнать время. В 1947 г. на Автомобильной выставке в Париже была показана новая модель Type 73. Но смерть Этторе Бугатти положила конец всяким надеждам на возрождение компании. Предприятия в 1963 г. отошли к другой довоенной легенде — «Испано-Суйзе». В настоящее время марка «Bugatti» принадлежит концерну «Volkswagen».

1909 Hudson, американская фирма по выпуску легковых автомобилей. В 1954 г. «Hudson» создал совместное предприятие с компанией «Nash-Kelvinator Inc». Новая фирма получила название «American Motors Corp». Торговая марка «Hudson» просуществовала до 1957 г., после этого автомобили Nash и Hudson выпускались в идентичной конструкции.

1909 Maybach, немецкая фирма по выпуску легковых автомобилей. В 1909 г. Карл Майбах, сын Вильгельма Майбаха, вместе со своим отцом создает фирму «Фридрихшафен» для строительства авиационных двигателей. После Первой мировой войны Карл Майбах переключился на производство автомобильных двигателей. В 1921 г. Карл Майбах предложил выпускать автомобили. С 1922 по 1939 гг. большие роскошные автомобили марки «Maybach» по классу соответствовали «Роллс-Ройс». В 1941 г. компания прекратила свое существование. Ныне автомобили марки Maybach выпускает «Mercedes».

1909 Родионов Василий Федорович (1909–1992), российский автомобильный конструктор, автор книг и учебных пособий по автомобилестроению. За разработку бронированного вездехода ЗИС-152 награжден Сталинской премией. Окончил Московский институт инженеров транспорта (1932). В 1932–1933 гг. работал инженером

на Ковровском экскаваторном заводе. В 1934 г. был принят в НАТИ. Работал над такими моделями, как грузовик ЗИС-К2, первый отечественный легковой автомобиль для индивидуального пользования КИМ-10 (1941), армейский автомобиль-разведчик АР-НАТИ (1941), первый отечественный автобус вагонной компоновки НАТИ-А. Родионов принимал участие в разработке полугусеничных вездеходов, пожарных машин, а также в создании мотоциклов ТИЗ АМ-6000 и М-72. В 1942 г. перешёл на ЗИС, где разрабатывал легковые автомобили представительского класса, в том числе ЗИС-110 (1944) и ЗИЛ-117 (1972). В 1973 г. начал преподавать в Московском автомеханическом институте на кафедре «Автомобили», вёл курс «Конструирование и расчёт автомобиля». В соавторстве с Б.М. Фиттерманом написал учебное пособие «Проектирование легковых автомобилей», участвовал в работе над основным учебником автомобильных вузов «Конструирование и расчёт автомобиля».

1909, 15 сентября. Выходит в свет книга Н. Г. Кузнецова «Курс автомобилизма». Это был первый в России всеобъемлющий учебник по автомобильному делу, который выдержал 5 изданий. В общей сложности его тираж превысил 18,5 тыс. экз. Цифра значительная, поскольку к моменту выхода последнего издания в России насчитывалось всего около 13 тыс. автомобилей. Инженер Кузнецов родился в 1875 г. и после окончания Императорского Московского Инженерного училища служил в Министерстве путей сообщения, издавал журнал «Двигатель». После октября 1917 г. Николай Григорьевич эмигрировал в Англию, где в начале 1920-х гг. издавал русскоязычный журнал «Механический транспорт».

1909, 19 августа. Открыт гоночный трек в Индианаполисе (США). Сначала покрытие его дорожки состояло из гравия и битума, но затем его заменили кирпичным. «Старая кирпичница» функционирует и поныне.

1909, 27 августа. Состоялось первое в России ралли Петербург — Рига — Петербург, в котором участвовали 23 автомобиля. В их числе дебютировал Руссо-Балт С24 (шасси № 1).

1909, 4 июля. В американском графстве Уэйн открыта первая бетонированная сельская дорога.

1909, 9 ноября. Французский гонщик Виктор Эмери на английском гоночном треке «Бруклендс» первым в мире взял 200-километровый барьер скорости. На дистанции 1 км со стартом с хода он показал среднюю скорость 202,69 км/ч. По существовавшим в те годы правилам мерную дистанцию нужно было проходить только в одном направлении (с 1922 г. — в двух противоположных). Автомобиль, носивший название Blitzen Benz, имел 4-цилиндровый мотор рабочим объёмом 21493 см<sup>3</sup> и мощностью 200 л. с. при 1500 об/мин.

1909, январь. Опубликован один из первых в России документов, установивших правила дорожного движения для автомобилей — «Технические правила о движении автомобилей по шоссе ведомства Путь сообщения».

1914, 1 ноября. На Северо-Западный фронт отправилась первая в истории русской армии рота броневых автомобилей. В неё входили 8 машин на шасси Руссо-Балт С24/40 с бронекорпусами «Ижора». Они были оснащены тремя пулемётами каждая.

1914, 1 февраля (ст. ст.). Императорское Российское Автомобильное Общество (ИРАО) получило исключительное право присваивать автомобильным соревнованиям, проводившимся в России, статус всероссийских.

1914, 12 ноября. Братья Джон и Горейс Додж (Dodge) основали собственную фирму по производству автомобилей. Они начали с модели, которая впервые в мире оснащалась цельнометаллическим кузовом. С 1928 г. «Dodge» стал составной частью корпорации «Chrysler».

1914, 28 февраля. Состоялись зимние автомобильные гонки по льду из Санкт-Петербурга в Кронштадт. Среди пятнадцати участников победу одержал А.Верн на Hupmobile. Соревнования явились предтечей современных зимних гонок на ипподроме.

1919 Armstrong-Siddeley, английская компания по выпуску легковых автомобилей. Была образована в результате слияния «Siddeley Deasy Motor Company» с «Armstrong Whitworth & Co. Ltd». Слияние первоначальной компании «Hawker-Siddeley» с «Bristol Aircraft» в 1960 г. по сути, означало конец фирмы.

1919 Bentley Cars Ltd., английская компания, специализирующаяся на производстве автомобилей. Основатель легендарной аристократической марки автомобилей Уолтер Оуэн Бентли (Walter Owen Bentley) свой первый автомобиль с 3-литровой «четвёркой» разработал совместно с Ф. Барджесом и Г. Варлеем. Осенью того же года Уол-

тер Бентли показал своего первенца на автосалоне в Лондоне, но производство смог наладить только по прошествии двух лет. Машина до сих пор является уникальным экспонатом истории, хранящим в себе отпечаток эпохи давно ушедших лет.

1919 Citroen A (1919–1922). Естественно, что первую модель «Citroen» назвали «А». Она стала первой французской массовой легковой машиной. Была дешёвая, хорошо оснащена и имела полную защиту от непогоды. Это давало машине явное преимущество перед всеми послевоенными французскими автомобилями. Технически «А» не отличалась оригинальностью: с не очень жёсткой рамой, нижнеклапанным двигателем и 3-ступенчатой коробкой передач. Для зависимой подвески применили четвертьэллиптические рессоры, недорогие и напоминавшие конструкцию Bugatti. До начала поставок компания получила заказы на 30 тыс. автомобилей «А». Многие из них работали в Париже в качестве такси.

1919 Citroen, французская автомобильная компания, специализирующаяся на выпуске легковых автомобилей. Штаб-квартира находится в Нейи-сюр-Сен. Основана Андре Ситроеном как «Societe anonyme Andre Citroen» (Акционерное общество Ситроен) с целью массового производства недорогих автомобилей. Фактически первый Citroen стал одновременно и первым серийно производимым автомобилем в Европе.

1919 Образована компания Voisin (Франция)

1919 Соловьёв Владимир Сергеевич (1919–1975), советский конструктор автомобилей, первый главный конструктор Волжского автомобильного завода (ВАЗ). В 1941 г. окончил с отличием автомобильный факультет Горьковского индустриального института. С июля 1941 г. — конструктор КЭО ГАЗ. Принимал участие в разработке трансмиссии для танка Т-70 и самоходной установки СУ-76М. С 1942 г. ведущий конструктор. Проектировал агрегаты трансмиссии легковых автомобилей «Победа», ГАЗ-67Б, ГАЗ-69, ГАЗ-12 ЗИМ. Впервые на заводе разработал для ГАЗ-12 задний мост с гипоидной главной передачей. Впервые в стране разработал и внедрил резиновые самоподжимные манжеты для уплотнения валов, стальные детали с фосфатным антизадириным покрытием. Участвовал в создании масла для гипоидных передач. Был ведущим конструктором легковых автомобилей «Волга» ГАЗ-21 и ГАЗ-24. Участвовал в проектировании автомобиля ГАЗ-13 «Чайка». С 1951 г. руководитель группы, а с 1953 г. начальник бюро легковых автомобилей и заместитель главного конструктора. С 1965 г. главный конструктор по легковым автомобилям. С октября 1966 г. — главный конструктор строящегося Волжского автомобильного завода (ВАЗ), где возглавил работы по ВАЗ-2101. Руководил разработкой и выпуском легковых автомобилей ВАЗ моделей «2101», «2102», «2103», «2106», а также разработкой модели «1101» (прототип «Они»). Главной работой В.С. Соловьёва на ВАЗе стало создание полноприводного автомобиля ВАЗ-2121 «Нива». В 1971 г. по его предложению началось проектирование плавающего легкого автомобиля ВАЗ-2122. Награждён орденами Трудового Красного Знамени и Октябрьской революции, медалями ВДНХ.

1922 Lancia Lambda (1922–1931). Модель стала техническим шедевром не только из-за двигателя V4 с небольшим углом развала блока цилиндров, но в большей степени из-за своего первого в мире стального несущего кузова. Сам Винченцо Лянча сказал, что такое решение ему подсказало устройство корпуса морского корабля. Кузов, представлявший собой своего рода трубу с открытым верхом и вырезами для дверей и различных проёмов, полностью отличался от кузовов всех выпускавшихся тогда легковых автомобилей.

1924 Chrysler (Chrysler Corp), американская автомобильная компания, специализирующаяся на выпуске легковых автомобилей марок «Chrysler», «Dodge», «Plymouth», «Igle» и др., грузовиков «Dodge», пикапов, а также разнообразных комплектующих основана известным инженером и бизнесменом Уолтером Крайслером в результате реорганизации компании «Максвелл Мотор» и «Виллис-Оверленд».

1924 Chrysler 70 Six (1924–1928). Самый первый автомобиль марки «Chrysler». Скоростные качества и надёжность модели были подтверждены в гонке во французском Ле Мане, где она заняла четвёртое место.

1924 Frazer Nash, английская компания по выпуску спортивных автомобилей. Открыл предприятие в Айлуорте (графство Мидлсекс) Арчи Фрейзер Нэш. В 1959 г. производство автомобилей было полностью прекращено, поскольку фирма занялась импортом автомобилей Porsche.

1924 Образована компания «Напомат» (Германия)

1924 Арямов Владимир Иванович (1924, Москва — 1985),

российский автомобильный дизайнер. Рисованием машин и конструированием автомоделей увлекался с детства. В 1942 г. ушёл на фронт. Окончил Московский автомеханический институт с дипломом инженера-механика. В студенческие годы занимался модернизацией кузова модели ГАЗ-20 «Победа», придумал эмблему этого автомобиля в виде головы оленя. В 1953 г. был принят в НАМИ, где работал под руководством Ю.А. Долматовского. Участвовал в работе над автомобилем ИМЗ-А50 «Белка». В 1963 г. перешёл во Всесоюзный научно-исследовательский институт технической эстетики (ВИИТЭ), где занял должность архитектора проектов отдела № 7. Вновь работал под руководством Долматовского, участвовал в разработках автомобиля-такси (1963), моделей «ИЖ-ТЭ» (1967) и «Макси» (1968). Занимался также проектированием мотоциклов, пожарных машин. По его проекту французской компанией «Sides» был построен аэродромный пожарный автомобиль. В качестве хобби конструировал автомобили в своем домашнем гараже, создавая варианты известных моделей, а также невероятные транспортные средства.

1924 Ленинградский завод «Красный Путиловец» приступил к серийному производству тракторов «Фордзон-Путиловец» мощностью 19 л.с., представлявших собой копию американского трактора «Фордзон». Э

1924 Харьковский паровозостроительный завод начал выпускать мощные гусеничные тракторы «Коммунар».

1924, 1 ноября. Собран первый автомобиль АМО-Ф15

1924, 10 сентября. Открыто движение по первой в мире магистральной автомобильной дороге Милан—Вареце длиной 21 км. Её название «аустрада» (по-итальянски — автоторога) быстро вошло в международный лексикон.

1924, 21 сентября. День проведения под Москвой первого чемпионата РСФСР по автомобильным гонкам (1 км со стартом с хода). Почётные титулы в разных классах машин завоевали: Франк (Steyr), Островский (Mercedes) из Москвы, Исаев (Opel), Серебрянников (Mercedes) и Шевченко (Benz) из Ленинграда.

1924, 22 июля. На скаковом ипподроме в Одессе впервые в СССР были проведены автомобильные гонки. На старт вышли четыре участника.

1924, 25 сентября. Англичанин Малкольм Кэмпбелл на реконструированном им гоночном автомобиле Sunbeam с 12-цилиндровым двигателем (18322 см<sup>3</sup>, 350 л.с.) установил свой первый абсолютный мировой рекорд скорости. Он прошёл дистанцию 1 км со стартом с хода, показав среднюю скорость 235,217 км/ч.

1924, 3 августа. Дебют в Лионе гоночных автомобилей Bugatti 35 на Grand Prix Автомобильного клуба Франции. Это первые машины с колёсами, отлитыми из алюминиевого сплава. Сделано около 350 экз. Bugatti 35 в разных модификациях.

1924, 6 ноября. На московском заводе АМО (ныне ЗИЛ) собрана партия из 10 машин АМО-Ф15. Они стали первыми советскими грузовыми автомобилями серийного производства.

1929 На Ярославский завод стали поступать американские двигатели «Геркулес УХС». Конструкция грузовика Я-4 была пересмотрена и получила наименование Я-5. В новой модели была установлена трёхместная деревянная кабина с двумя дверями, дисковый стояночный тормоз, появилось электроосвещение, электростартер, сигнализация. При том же габарите, что и Я-4, новый автомобиль мог перевозить 5 т груза с максимальной скоростью 50 км/час. Расход топлива почти не увеличился и составил 43 л на 100 км пути. В 1929 г. завод смог выпустить 132 автомобиля Я-5. Грузовик пользовался хорошей репутацией за выносливость, экономичность и простоту в обслуживании. Я-5 изготавливался ЯГАЗом до 1934 г. Окончание его производства связано с прекращением поставки моторов по импорту, т.к. в 1931 г. завод АМО освоил производство двигателей (силовых агрегатов) для АМО-3 мощностью 60 л.с. и ярославцам было предложено использовать этот отечественный мотор.

1929 Ярославский автозавод начал выпускать автобусные шасси Я-6, созданные на базе автомобиля Я-5. Изготавливать кузовов завод не мог: не было ни помещений, ни оборудования, ни специалистов. Шасси для Я-6 завод выпускал неполные четыре года и изготовил их за это время 364 комплекта, отправив в Москву, Ленинград и др. города страны, где имелись кузовные производства. Прекращение импорта двигателей «Геркулес» и освоение трёхосных автомобилей ЯГ-10 заставило свернуть все остальные программы, предусматривающие использование данного американского мотора. В том числе и автобусную, хотя автобус оказался очень практичным и надёжным, проработавший на пригородных линиях до Великой Отечественной войны.

1929, 17 сентября. Родился известный гонщик Формулы 1 Стирлинг Мосс (Англия). На первенствах мира с 1951 по 1961 год в 66 гонках он одержал 16 побед, 16 раз занимал на старте поул-позишн и 20 раз в ходе гонки показывал время лучшего круга, Мосс выступал на машинах HWM, ERA, Connaught, Cooper, Maserati, Mercedes-Benz, Vanwall, BRM, Lotus. После тяжёлой аварии в 1962 г. он ушёл из спорта.

1929, 21 июля. Завод «Ростсельмаш» выдал первую партию крестьянских ходов по государственному акту приёмки. Этот день считается днём рождения завода. 1 января 1931 г. завод вступил в строй действующих. 1 апреля 1931 г. приёмочная комиссия приняла, а начальник Сельмашстроя Н.П. Глебов-Авиллов сдал Ростовский-на-Дону завод сельхозмашиностроения в эксплуатацию. В этом документе (приёмочный акт) впервые завод назван «Ростсельмаш». Летом 1931 г. в опытной мастерской строящегося цеха комбайнов завершилась сборка двух комбайнов более совершенной конструкции, которые получили название Сталинец». В мае 1932 г. на поля страны был отправлен первый эшелон комбайнов «Сталинец-1». 14 июня 1940 г. на главном конвейере был собран уже 50-тысячный комбайн «Сталинец-1». 30 апреля 1947 г. в цехе уборочных машин были собраны новые комбайны «Сталинец-6». В конце 1955 г. заводу было предложено начать подготовку выпуска новой уборочной машины — комбайна «РСМ-8». Комбайн производился чуть более года (конец 1956 г. — начало 1958 г.) и был выпущен в количестве 50 тыс. шт. 15 марта 1958 г. в 17.30 с главного конвейера сошёл последний комбайн «РСМ-8», а 12 июля приёмщик Минсельхоза принял первые 27 самоходных комбайнов СК-3. В феврале 1962 г. «Ростсельмаш» начал выпуск следующей серийной модели — СК-4. В 1973 г. завод осуществил переход на выпуск ещё более новой модели комбайнов серии СК «Нива». В октябре 1986 г. в серийное производство была запущены первые «Доны».

1929, 4 марта. История ОАО «ГАЗ» (ранее «Горьковский автомобильный завод») берёт своё начало в этот день, когда было принято решение ВЦИК СССР и подписан приказ о строительстве автомобильного завода. 1 января 1932 г. автозавод вступил в строй действующих, а 29 января 1932 г. с его конвейера сошёл первый автомобиль — грузовик ГАЗ-АА. С декабря 1932 г. на автозаводе началась сборка легкового автомобиля среднего класса ГАЗ-А.

1929, октябрь. АЗЛК, Московский автомобильный завод им. Ленинского Комсомола, российский завод по производству легковых малолитражных автомобилей марки «Москвич» (Москва). Строительство завода началось в 1929 г., а 6 ноября 1930 г. он вступил в строй. Первоначально работал в качестве филиала Нижегородского автозавода и был первым в СССР специализированным предприятием по сборке легковых и грузовых автомашин. Название предприятия менялось неоднократно. В конце 1930-х гг. завод был переименован на производство легковых автомобилей индивидуального пользования. Первые образцы автомобилей сошли с конвейера в 1940 г. После Великой отечественной войны была осуществлена реконструкция завода, и в 1947 г. начался массовый выпуск малолитражных автомобилей «Москвич». За советский период развития завода было выпущено свыше 50 модификаций этого автомобиля. В настоящее время завод прекратил своё существование.

1934 23 января. Дальнейшим развитием автобуса ЯА-1 являлся автобус ЯА-2, разработанный под руководством ведущего конструктора Г.М. Кокина. На нём стоял американский 6-цилиндровый двигатель «Континенталь» мощностью 120 л.с. Шасси и кузов автобуса были полностью изготовлены на заводе. Для обеспечения низкой посадки раму выполнили изогнутой, сварив её из большого количества отрезков стандартного швеллера. Конструктивно цель была достигнута, хотя это сказалось на весе машины. Масса ЯА-2 составила 9000 кг. После того, как в гараже учебно-производственного комбината на раму установили мотор, за дело взялись столяры, которыми руководили старший мастер А.А. Григорьев и бригадир К.А. Кудрявцев. 31 декабря 1933 г. изготовили каркас кузова. Жестящики обили его тонким листовым железом. На смену им пришли кузнецы Замазкин и Лапшин, слесарь Матвеев, обойщики Богачёв и Кузнецов, маляры Смирнов и Тарасов. Отделка автобуса поразила: 54 мягких стула, обитых чёрной кожей, большие окна с занавесками, зеркала, часы, два репродуктора, мощная радиоустановка. Звонков не было: кондуктор и вожатый должны были переговариваться по телефону. Автобус являлся рекордсменом не только по вместимости (100 мест), но и по длине (11450 мм), радиусу поворота (14,5 м). Из-за отсутствия усилителя руля уп-

равлять такой машиной мог только физически сильный человек. Автобус развивал скорость до 48 км/час. 23 января 1934 г. автобус был готов, а 26 января группа автозаводцев направилась на нём в Москву. Огромный красивый автобус, изготовленный в подарок XVII съезду ВКП(б), привлёк внимание делегатов. Автобусом заинтересовались члены правительства и ЦК. Директор завода Василий Алексеевич Еленин обратился к Г.К. Орджоникидзе с докладом, представил ему строителей автобуса. К.Е. Ворошилов, осмотрев автобус, заметил: «Хорошая машина, но велика». Наркому цветного металла и золота Александру Павловичу Серебровскому автобус так понравился, что он отвёл Еленина в сторону и предложил: «Продайте эту машину мне. У нас на Алдане дороги хорошие». Г.К. Орджоникидзе осведомился о стоимости автобуса, указал на его дороговизну и распорядился: «Эту машину передайте в Ленинград. Пусть ленинградцы на ней покатаются».

1934 Chrysler Airflow (1934—1937). Проект «Airflow» признали одним из самых провальных в отрасли за всю её историю. После Airflow компания долго не решалась проводить столь смелые эксперименты. Тем не менее, Airflow был прекрасным во всех отношениях автомобилем. На нём использовались ранний вариант несущего кузова и мощный 8-цилиндровый двигатель. Форма кузова была создана по всем правилам аэродинамики того времени. Вместо тяжёлой лонжеронной рамы установили трубчатую конструкцию. Удлиненные передние рессоры гарантировали плавность хода и устойчивость. В 1936 г. форма кузова претерпела заметные изменения. Но уже ничто не могло спасти положение. Автомобиль был снят с производства, как только компания «Lincoln» представила свою модель Zephyr со схожим дизайном. Смелая попытка «Chrysler» выйти на рынок с седаном обтекаемой формы провалилась. В разработке обтекаемого кузова компания преуспела, но покупателям не нравился внешний вид нового автомобиля.

1934 Citroen производит революцию в автомобилестроении, разработав передний привод, цельнометаллическую раму и независимую подвеску кузова.

1934 Автоторовец — пожарный автомобиль на шасси АМО-4 / ЗИС-11

1934 ГАЗ-6 (опытный 4-дверный седан на шасси ГАЗ-А)

1934 ГАЗ-ААА

1934 Компания «Simca» (Societe Industrielle de Mecanique et Carrosserie Automobile — «Индустриальное Сообщество Механических устройств и автомобильных кузовов») была основана Анри-Теодором Пиготти. Сначала компания производила модели Fiat по лицензии. В 1951 г. был начат выпуск первой самостоятельно разработанной модели Simca Aronde. В 1978 г., после ухода «Chrysler» из Европы, компанию «Simca» присоединил к себе французский «Peugeot». С этого времени модели Simca стали продаваться под торговой маркой «Talbot».

1934 Небольшая партия автомобилей ЯГ-4 с изменённой платформой, увеличенным бензобаком и улучшенной отделкой под названием ЯГ-5 была изготовлена Ярославским автозаводом на экспорт

1934 Образован Арзамасский завод коммунального машиностроения «АрзамасКОММАШ»

1934 ПМГ-1 — пожарный автомобиль на шасси ГАЗ-АА

1934 Я-5 Коджу

1934, января. Московский автозавод освоил выпуск двигателей ЗИС-5 мощностью в 73 л.с. Вместе с экспериментальными московскими грузовиками две ярославские машины с этими двигателями совершили испытательный пробег по маршруту Москва — Киев — Днепропетровск — Харьков — Орёл — Москва. Благодаря более мощному по сравнению с АМО-3 мотору, удалось улучшить тяговые качества машины, названной ЯГ-4. При сохранении грузоподъёмности в 5 т, её скорость и масса практически не изменились.

1939 Ferrari, итальянская компания, специализирующаяся на выпуске гоночных и элитных автомобилей. С 1989 г. является дочерней компанией концерна «Fiat». Компания была основана знаменитым гонщиком и испытателем автомобилей Alfa-Romeo Энцо Феррари.

1939 ГАЗ-М415 (пикап)

1939 ЗИС-102А

1939 ЗИС-16С (санитарный)

1939 Образован Серпуховской автомобильный завод

1939 Соломбалец 5-С-3 — автомобиль порталный (Соломбальский машиностроительный завод)

1939, 14 ноября. К этому дню автомобильная промышленность СССР выпустила миллионную за все годы её существования машину. Колонна из 40 автомобилей прошла в тот день по улицам столицы. Она включала в себя легко-

вые ГАЗ-А, ГАЗ-М1, ГАЗ 11-73, ГАЗ 11-40, ГАЗ-61, ЗИС-101А. Все машины были выставлены для всеобщего обозрения на Театральной площади.

1939, 14 января. Основан «Veteran Motor Car Club of America», один из трёх крупнейших в США клубов, объединяющих владельцев старинных автомобилей. Этот клуб вместе с «Antique Automobile Club of America» охватывает более 100 тыс. энтузиастов автомобильной старины.

1939, май. Образован Северодвинский завод дорожных машин «Севдормаш».

1944 Основана «Kia Motors Corp».

1944, июль. На Владимирском тракторном заводе собраны первые тракторы «Универсал У-2»

1944, 1 июня. На Липецком тракторном заводе собран первый образец липецкого гусеничного трактора Кировец-35 с бензиновым двигателем.

1944 Основан «Канашский автоагрегатный завод» — один из ведущих российских изготовителей продукции для автомобилестроения.

1944 Образован Рязанский завод торфяного машиностроения «Торфмаш» / ООО «Берц»

1944, 6 ноября. В этот день был собран первый опытный образец ГАЗ-20 (тогда ещё автомобиль не назывался «Победа»). Он имел 6-цилиндровый мотор ГАЗ-11. Первую поездку на машине совершил главный конструктор завода Андрей Александрович Липгарт. Серийное производство автомобиля начато 21 июня 1946 г.

1944, 8 июля. ЗИС-5В — первый автомобиль УралАЗ

1944, 9 августа. С постановления Государственного комитета обороны от 9 августа 1944 г. об организации сборочного завода в Минске ведёт свою летопись Минский Автомобильный Завод.

1944, январь. Алтайский тракторный завод в г. Рубцовск вступил в строй действующих и начал массовый выпуск гусеничных тракторов АСХТЗ-НАТИ.

1949 Образована фирма Seat (Испания)

1949 АС-3 — автомобиль санитарный для перевозки больных или раненых на шасси ГАЗ-51

1949 ГАЗ-51Б. Выпускался Горьковским автозаводом на базе ГАЗ-51А. Работает на сжатом газе. Двигатель мощностью 56 л.с. при 2800 об/мин. Вес в снаряжённом состоянии 3100 кг. Вес буксируемого прицепа 3500 кг

1949 ЗИС-110Б — фазтон

1949 ЗИС-155 — автобус. Выпускался Московским автозаводом им. Сталина. Двигатель карбюраторный, мощность 95 л.с. при 2800 об/мин. Расход топлива 41 л/100 км. Ёмкость топливного бака 150 л. Колёсная формула 4х2. Вес в снаряжённом состоянии 6290 кг. Число мест 28

1949 ЗИС-ММ3-585 — самосвал. Выпускался Мьгищинским машиностроительным заводом на базе автомобиля ЗИС-150. Расход топлива 40 л/100 км. Ёмкость топливного бака 150 л. Колёсная формула 4х2. Вес в снаряжённом состоянии 4200 кг. Грузоподъёмность 3000-3500 кг.

1949 Образован Семёновский опытно-экспериментальный завод (СемАЭ)

1949, 20 ноября. Под Москвой в районе станции Планерная проведен автомобильный кросс на легковых и грузовых автомобилях. Он состоялся на трассе, которая не была предварительно известна участникам. На старт вышли экипажи на 62 машинах. Абсолютным победителем стала пара А. Слепушин и А. Гусев на ГАЗ-51. В дальнейшем такие соревнования стали проводить регулярно.

1954 На Ивановском автокрановом заводе («Автокран» (Иваново) изготовлен первый автомобильный кран К-51

1954 Facel («Факель»), французская фирма по выпуску легковых автомобилей была основана Жаном К. Даниносом в Париже. Совместно с «Ford France» и «Simca» объявила о создании нового автомобиля, получившего название Facel Vega. В 1964 г. производство автомобилей было прекращено.

1954 Societe des Automobiles, французская фирма по производству спортивных автомобилей, известная благодаря своей торговой марке «Alpine». Была основана в Дьеппе Жаном Ределем, энтузиастом в автоспорте. В 1973 г. «Alpine» вошёл в состав фирмы «Renault».

1954 ЗИС-112 — гоночный

1954 К-104 — автокран на шасси ЯАЗ-210 — Одесский краностроительный завод. С 1955 г. — и Камышинский

1954 Образовано специальное конструкторское бюро на ЗИСе. Начальником и главным конструктором назначен В.А. Грачёв

1954 Т-60 — порталный автомобиль (Соломбальский машиностроительный завод)

1954 ТБУ-1 — троллейбус (ЗИУ)

1954, 1 марта. В результате слияния двух американских автомобилестроительных предприятий — «Nash-Kelvinator»

и «Hudson» — образовалась новая автомобильная компания «American Motors», которая наряду с «Ford Motor Company», «General Motors» и «Chrysler» стала составляющей «Великой Четверки» американской автомобильной индустрии, затем превратившейся в «Большую Тройку».

1954, 1 июля. В этот день приказом Министра тракторного и сельскохозяйственного машиностроения № 21 во исполнение Постановления Совета Министров СССР от 25 июля 1954 г. № 1258-563 «О совершенствовании и создании новых образцов артиллерийских систем и тягачей» на Минском автомобильном заводе было создано СКБ по тяжёлым колёсным артиллерийским тягачам и двигателям к ним с опытной базой. Этот день считается датой основания Минского завода колёсных тягачей.

1954, 14 ноября. На одном из аэродромов Нижнего Новгорода прошли испытания гоночного автомобиля ГАЗ с реактивным двигателем от истребителя МИГ 17. Это был первый в мире — пусть даже в виде опытного образца — автомобиль такого типа (ведущий конструктор А.А. Смолин). Машина развивала скорость до 300 км/ч. Испытания проводил известный гонщик тех лет М.А. Метелев.

1954, август. Начат выпуск спортивных автомобилей Mercedes 300SL с двигателями, впервые в мире оснащёнными системой непосредственного впрыска бензина.

1959 ГАЗ-19 — почтовый 4х2 (УАЗ)

1959 ГАЗ-62 — опытный бескапотный. Выпускался Горьковским автозаводом. Двигатель карбюраторный, мощность 80 л.с. при 3000 об/мин. Расход топлива 26,5 л/100 км. Ёмкость топливного бака 105 л. Колёсная формула 4х4. Вес в снаряжённом состоянии 2570 кг. Грузоподъёмность 1100 кг. Вес буксируемого прицепа 1200 кг

1959 Д-470. Выпущен первый снегоочиститель «Севдормаш», шасси ЗИЛ-157

1959 ЗИУ-5 (троллейбус)

1959 Киев-1 — троллейбус (Киевский завод электротранспорта им. Ф.Э. Дзержинского)

1959 Компанией «Volvo» были запатентованы и стали стандартным оборудованием автомобилей этой марки трёхточечные ремни безопасности.

1959 На БелАЗе начато производство карьерного самосвала МА3-525

1959 Т-80А — порталный автомобиль (Соломбальский машиностроительный завод)

1959, 16 января. На автозаводе в г. Горьком собрана первая партия легковых автомобилей представительского класса ГАЗ-13 «Чайка».

1959, август. СССР присоединилась к Международной конвенции по дорожному движению.

1959, май. Mini. После нефтяного кризиса 1956 г. европейцам понадобился дешёвый, массовый и суперэкономичный автомобиль. «British Motor Company» поручила его создание британцу греческого происхождения Алеку Исигонису. Техзадание было почти невыполнимым: малютка на четырёх человек, да ещё и с багажником! Но Исигонис совершил чудо — вся разработка заняла 6 месяцев, и в 1957 г. чертежи были готовы, а в мае 1959 г. с конвейеров заводов потянулись вереницы невиданных автомобильчиков. Их назвали вполне бесхитростно: Mini.

1964 Появилась модель автомобиля Trabant (Germany)

1964 Начато производства автомобиля ГАЗ-66. В 1998 г. Горьковский автозавод прекратил крупносерийное производство машины и перешёл к выпуску её малыми партиями. 1 июля 1999 г. после 35 лет серийного выпуска производство автомобиля ГАЗ-66 было прекращено.

1964 ЗИЛ-111Д (кабриолет)

1964 ЗИЛ-ММ3-555 (самосвал на шасси ЗИЛ-130)

1964 На базе ремонтно-механических мастерских образован Псковский завод по производству автотехники «Псковавто»

1964 сентября Начато производство автомобиля Москвич-408

1964 Старт — микроавтобус (Северодонецкая авторемонтная база)

1964 Увидело свет первое поколение Ford Mustang

1964, 1 октября. Начало массового выпуска автомобилей ЗИЛ-130. Выпуск первой опытной партии — сент. 1962 г.

1969 КамАЗ. В середине 1969 г. было принято Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о строительстве комплекса заводов по производству большегрузных автомобилей в Набережных Челнах. 13 декабря 1969 г. был вынут первый ковш земли на строительстве Камского автозавода. 16 февраля 1976 г. — с главного сборочного конвейера автомобильного завода сошёл первый камский грузовик КамАЗ-5320.

1969 ЛуАЗ-969В (2х4). 1-й советский автомобиль с приводом на передние колёса

1969 Москвич-Г5 — гоночный

1969 Эстония-9М — гоночный автомобиль формулы 3 — Таллинский опытный авторемонтный завод (ТОАРЗ)

1969, 3 января. Родился Михаэль Шумахер, известный немецкий автогонщик.

1974 Выпущен миллионный автомобиль ЗИЛа. Им стал ЗИЛ-130

1974 ЗИУ-8 (автобус экспериментальный)

1974 Ульяновский авторемонтный завод (УАРЗ) был построен по заказу ГосКомСельхозТехники РСФСР как ведущее предприятие по капитальному ремонту автомобилей УАЗ-469Б, ГАЗ-69, ГАЗ-51, а также коробок передач и вариаторов комбайнов

1974, июль. Начато производство первого автомобиля ВАЗ собственной модернизации ВА3-21011 «Жигули»

1979 26 октября ВА3-2101 — 5-миллионный автомобиль ВАЗа

1979 Начало производства фургона ЕрАЗ-762В

1979 ЗАЗ-968М «Запорожец»

1979 ЛуАЗ-969М

1979 январь КамАЗ-53212

1979 январь. КамАЗ-53213 (шасси). Большой популярностью у изготовителей спецтехники пользовались шасси КамАЗ-53213 с колёсной формулой 6х4 полной массой 18,2 т. Его колёсная база 3690 мм и грузоподъёмность 11 т позволяют трансформировать машину в автоцистерну, автогазозаправщик, автокран, битумовоз, фургон и др. Силовой агрегат включает дизель КамАЗ-740.11-240, который агрегируется с 10-ступенчатой коробкой передач.

1984 Начало производства втомобиля ВА3-2104 с кузовом «универсал».

1984 ВА3-2108 «Спутник». Первый отечественные переднеприводной автомобиль с кузовом «хэтчбек».

1984 ВА3-2121 «Нива» стал золотым призёром «Ралли фараонов»

1984 ГАЗ-4301 (бортовой с дизельным двигателем воздушного охлаждения)

1984 Иж-2715-01 (фургон)

1984 Иж-27151-01 (пикап)

1984 Эстония-21М — гоночный автомобиль формулы «Восток» — Таллинский опытный авторемонтный завод (ТОАРЗ)

1984, 3 января. Изготовлен 8-миллионный автомобиль ВАЗа — ВА3-2107

1989 Образован Голицынский автобусный завод (ГолАЗ).

1989 Иж-27156-011 — фургон грузопассажирский

1989 КАвЗ-3976

1989 Начато серийное производство первого грузового автомобиля КамАЗ-5325 с колёсной формулой 4х2

1989 Урал-5323

1989, 6 июня. Изготовлен 12-миллионный автомобиль ВАЗа — ВА3-2109

1989, январь. Начато производство автомобиля-самосвала КамАЗ-55111.

1989, январь. На автосалоне в Детройте состоялась премьера двух моделей Lexus — LS400 (кстати, LS400 расшифровывается как luxury sedan, а 400 означает 4-литровый двигатель) и ES250 (ES — executive sedan, двигатель объёмом 2,5 л).

1994 август Москвич-2901 (совместно с Киевским авторемзаводом)

1994 Тушино-Авто. Образовано на производственных площадях Тушинского машиностроительного завода. Занимается сборкой (ранее досборкой) автобусов по заказу Правительства Москвы.

1994, 20 июля. Начато производство автомобиля ГАЗ-3302 «Газель».

1994, декабрь. Начато производство 5-дверного универсала ВА3-2130

1999 ВИС-1705. Автомобили этого модельного ряда созданы на базе узлов и агрегатов переднеприводных автомобилей ВАЗ и могут поставляться в виде фургона или изотермического фургона. Отличительные особенности этой машины — короткая передняя дверь (от «девятки»), большой задний свес (как у ВАЗ 21099), почти вертикальная задняя стенка фургона и распашные задние двери. Выпуск автомобиля прекращён.

1999 Команда Уральского автозавода первой из российских команд приняла участие в международных соревнованиях «Европа Трак-Триал»

1999, декабрь. Начало серийного производства шасси Урал-53236 с колёсной формулой 8х8

1999, ноябрь. Изготовлен опытный образец первого троллейбуса АМАЗ — МА3-103Т

1999, ноябрь. Начало производства нового семейства автомобилей БА3/БЗКТ-6909

# ПЛАНИРУЕМЫЕ в 2009 году ВЫСТАВКИ

(ВОЗМОЖНЫ ИЗМЕНЕНИЯ)

- 2009.02.09—11 Авиатопливообеспечение 2009. 2-я международная специализированная выставка — Москва, Крокус-экспо
- 2009.02.24—27 Интеравтомеханика 2009. 3-я международная специализированная выставка — Москва, Крокус-экспо
- 2009.02.26—03.01 Московское тонинг шоу 2009. Специализированный салон — Москва, Крокус-экспо
- 2009.03.03—05 Automechanika Moscow 2009 / Автомеханика Москва 2009. 3-я международная специализированная выставка запасных частей, оборудования и технического обслуживания автомобилей — Москва, Экспоцентр
- 2009.03.10—13 Автопром / ICTA 2009 (г. Санкт-Петербург). 3-я Международная специализированная выставка-конференция
- 2009.03.10—13 Roadbuild 2009 (г. Москва). Международная выставка дорожного строительства и инфраструктуры
- 2009.03.11—13 Общественный Транспорт 2009 — Москва, ВВЦ Павильон 75. 1-я Российская специализированная выставка продукции, технологий и услуг для городского общественного транспорта и метрополитенов
- 2009.03.11-14 Игрушка 2009. Международная специализированная выставка товаров для детей — Москва, Крокус-экспо
- 2009.03.16—19 Игрушки и игры 2009 — Москва. 15-я Международная специализированная выставка
- 2009.03.17—19 Доркомэкспо — Москва, ВВЦ Пав. 75
- 2009.03.17—20 Строительная техника 2009 (г. Самара). Межрегиональная специализированная выставка
- 2009.03.18—20 АгроСезон 2009 (г. Воронеж). 3-я Агропромышленная выставка
- 2009.03.18—20 Автотрансэкспо 2009 (г. Чита). 7-я Межрегиональная выставка-ярмарка
- 2009.03.19-22 XIII Олдтаймер галерея Ильи Сорокина — Москва, Крокус-экспо
- 2009.03.24—25 Верхневолжский транспортный форум 2009 (г. Ярославль). 2-й Форум
- 2009.03.31—04.02 Спецтехника 2009 (г. Екатеринбург). Международная специализированная выставка
- 2009.04.02—04 АвтоМотоШоу 2009 (г. Белгород). 7-я Межрегиональная выставка
- 2009.04.08—12 Автоформула 2009 (г. Ростов-на-Дону). 13-я Международная выставка автомобильной техники
- 2009.04.09—11 Автоэкспо 2009 (г. Тверь). 12-я Специализированная выставка автоиндустрии и автоуслуг
- 2009.04.10-12 Мотто парк 2009. Выставка мотоциклов — Москва, Крокус-экспо
- 2009.04.14—18 Автоспецтехника 2009 (г. Санкт-Петербург). Специализированная международная выставка
- 2009.04.16—18 ЮгАвтоДор 2009 (г. Пятигорск). Специализированная выставка
- 2009.04.21—23 КранЭкспо 2009 (г. Москва). 4-я Объединённая специализированная выставка подъёмно-транспортного оборудования
- 2009.04.21—24 Сибавтосалон 2009 (г. Иркутск). Специализированная выставка
- 2009.04.21—24 Транспорт и дороги Сибири 2009 (г. Иркутск). 15-я Специализированная выставка дорожно-транспортной техники, оборудования, услуг и новых марок автомобилей
- 2009.04.21—24 Уральский строительный форум: Стройтехника. Дорожно-строительная техника. Автомобильные дороги 2009 (г. Екатеринбург). 14-я Специализированная выставка с международным участием
- 2009.04.21-25 Коммерческий автотранспорт 2009 (Комтранс 2009). 10-я международная специализированная выставка — Москва, Крокус-экспо
- 2009.04.24—26 Доступный автомобиль 2009 (г. Самара). 16-я Городская специализированная выставка
- 2009.04.25—26 Мини Авто 2009 — Москва, ВВЦ Павильон 57
- 2009.04.28—30 Строительная техника 2009 (г. Волгоград). 2-я Всероссийская специализированная выставка
- 2009.05.12—15 Транспорт. Дорожная техника. Автосалон 2009 (г. Новокузнецк). 17-я Специализированная выставка
- 2009.05.14—15 Автостарт 2009 (г. Воронеж). 7-я Межрегиональная специализированная выставка
- 2009.05.14—16 Авто-Экспо 2009 (г. Барнаул). 8-я Межрегиональная специализированная выставка
- 2009.05.14—17 Челябинский весенний автосалон 2009 (г. Челябинск). Специализированная выставка
- 2009.05.15—17 Автотехсервис 2009 (г. Волгоград). 9-я Всероссийская специализированная выставка
- 2009.05.15—17 Ярославский автосалон 2009 (г. Ярославль). 4-я Межрегиональная выставка-шоу
- 2009.05.16—17 Мотор Парк 2009 (г. Самара). Поволжский фестиваль
- 2009.05.19—22 Строительные машины и инструменты 2009 (г. Нижний Новгород). Международная выставка
- 2009.05.20—22 Автотрансэкспо. Логистика. Склад 2009 (г. Улан-Удэ). 5-я Специализированная выставка
- 2009.05.21—24 Авто 2009. Бензоколонка. Грузовик (г. Челябинск). 14-я Международная выставка
- 2009.05.21—24 Автомир. Саратов 2009 (г. Саратов). 10-я Юбилейная специализированная выставка с международным участием
- 2009.05.21—24 Транспортный комплекс Поволжья 2009 (г. Саратов). 1-я Специализированная выставка с международным участием
- 2009.05.26—28 Авто-Мото салон 2009 (г. Екатеринбург). 8-я Специализированная выставка-ярмарка
- 2009.05.26—29 АвтоСиб 2009 (г. Новосибирск). 19-я Международная выставка автомобилей, транспортных средств, расходных материалов, запчастей, оборудования, автосервиса, автотюнинга. Авторетро
- 2009.05.27—28 Агропром 2009 (г. Воронеж). 14-я Межрегиональная специализированная выставка
- 2009.05.27—29 Коммерческий транспорт. Перевозки 2009 (г. Пермь). 15-я Специализированная выставка оборудования и инструмента для автосервисов, центров кузовного ремонта, автомоек, АЗС и АЗГС, услуг автосервисов и тюнинг-центров, коммерческого автотранспорта и логистики
- 2009.05.27—29 СпецАвто 2009 (г. Архангельск). Специализированная выставка
- 2009.05.28—30 Автоэкспо 2009 (г. Калининград). 13-я Международная выставка
- 2009.05.29—31 АвтоНовЭкспо 2009 (г. Великий Новгород). 6-я Специализированная выставка
- 2009.06.02-06 Строительная техника и технологии 2009 (СТТ 2009). 10-я международная специализированная выставка — Москва, Крокус-экспо
- 2009.06.02—06 ВТТВ-Омск 2009 (г. Омск). 8-я Международная выставка военной техники, технологий и вооружения сухопутных войск
- 2009.06.03—05 Автосалон. Авто-Кама 2009 (г. Набережные Челны). 8-я Международная специализированная выставка
- 2009.06.04—06 Саратов-Агро 2009 (г. Саратов). Специализированная выставка сельскохозяйственной техники и оборудования
- 2009.06.04—07 Автофорум 2009 (г. Нижний Новгород). 10-й Всероссийский Автофорум
- 2009.06.05—07 Автосалон 2009 (г. Ульяновск). 5-я Специализированная выставка
- 2009.06.09—12 АвтоСалон. АвтоТехСервис. УралТранс 2009 (г. Уфа). 15-я Международная специализированная выставка грузового и легкового автомобильного транспорта, спецтехники, автосервисного оборудования и материалов, логистики, транспортно-экспедиционных услуг
- 2009.06.10—12 АвтоКиров 2009 (г. Киров). 10-я Специализированная выставка
- 2009.06.16—19 Казанский Автосалон «Автомобиль в сердце России» 2009 (г. Казань). 14-я Международная специализированная выставка
- 2009.06.17—19 ТрансПортБезопасность 2009 (г. Санкт-Петербург). 2-я Международная специализированная выставка и Международный Форум «Безопасность транспортных комплексов»
- 2009.07.01—03 Дорожно-строительная техника и технологии 2009 (г. Пермь). 4-я Межрегиональная выставка-демонстрация оборудования, технологий и материалов для дорожно-строительных и коммунальных работ
- 2009.07.24—26 Автоэкзотика - Ярославль 2009 (г. Ярославль). Всероссийское шоу
- 2009.08.14—16 Автофестиваль «Автоэкзотика» 2009 (г. Казань). Выставка авто- и мототехники
- 2009.08.24—30 АгроРусь 2009 (г. Санкт-Петербург). Международный агропромышленный форум
- 2009.08.26-30 Интеравто 2009. 5-я международная автомобильная выставка — Москва, Крокус-экспо
- 2009.08.26-30 Мотор-шоу/MIMS 2009 13-я международная автомобильная выставка — Москва, Крокус-экспо
- 2009.09.03—05 Automechanika Moscow 2009. Международная специализированная выставка
- 2009.09.03—05 АвтоМир 2009 (г. Пенза). 9-я Межрегиональная специализированная выставка
- 2009.09.08—10 КомАвтоТранс 2009 (г. Самара). 3-я Межрегиональная специализированная выставка
- 2009.09.08—11 Пожарная безопасность XXI века 2009. 8-я Международная специализированная выставка — Москва, ВВЦ Павильон 57
- 2009.09.09—10 Верхневолжский транспортный форум 2009 (г. Ярославль). 3-й Форум
- 2009.09.14-17 Международный автотранспортный форум 2009 — Москва, Крокус-экспо
- 2009.09.15—18 Автомир 2009 (г. Уфа). 11-я Специализированная выставка автоиндустрии и автоуслуг
- 2009.09.15—18 Спецтехника 2009 (г. Уфа). 3-я Специализированная выставка
- 2009.09.16—18 Транспорт большого города 2009 (г. Челябинск). 12-я Специализированная выставка
- 2009.09.17-20 XIV Олдтаймер галерея Ильи Сорокина — Москва, Крокус-экспо
- 2009.09.22—24 Урбакон - АвтоДорСтройТех 2009 (г. Волгоград). 7-я Выставка дорожно-строительной, землеройной техники. Технологии, материалы и оборудование для строительства и ремонта дорог. Дорожно-мостовое хозяйство. Коммунальная техника.
- 2009.09.22—24 AutoTrek 2009 (г. Волгоград). 11-я Автомобильная выставка
- 2009.09.23—25 Промтрансэкспо - 2009 (г. Омск). 7-я Межотраслевая выставка
- 2009.09.23—25 Автотранссервис 2009 (г. Омск). 11-я Специализированная выставка с международным участием
- 2009.09.24—27 Автодрайв 2009 (г. Пятигорск). 3-й Южно-Российский автосалон на Кавминводах
- 2009.09.30—10.02 Транспортный комплекс 2009 (г. Томск). 9-я Межрегиональная специализированная выставка-ярмарка
- 2009.09.30—10.03 Транспорт ДВ региона 2009. Техника, сервис, перевозки (г. Хабаровск). 14-я Специализированная выставка всех видов транспорта, новые технологии перевозок
- 2009.10.01—03 Черноморский автосалон 2009 (г. Сочи). 11-я Специализированная выставка продукции автомобильной промышленности
- 2009.10.08—11 МОБИ 2009 (г. Краснодар). 14-й Специализированный форум автомобилей, оборудования для ремонта и технического обслуживания автотранспорта, автохимии и автокосметики
- 2009.10.09—13 Золотая Осень 2009 — Москва, ВВЦ Павильоны 32, 55, 57, 69, 75
- 2009.10.12—16 Агропродмаш 2009. 14-я Международная выставка оборудования, машин и ингредиентов для пищевой и перерабатывающей промышленности
- 2009.10.13—16 Авто + мастер. Коммерческое авто. Спецтехника 2009 (г. Екатеринбург). 8-я Межрегиональная специализированная выставка-ярмарка
- 2009.10.22—25 Авто-МАГ 2009 (г. Магнитогорск). 9-я Межрегиональная выставка
- 2009.10.26—30 Мир Детства 2009. 15-я международная выставка «Товары и услуги для детей и подростков. Новые программы обучения и развития» — Москва, Экспоцентр
- 2009.10.27—30 Интерполитех 2009 — Москва, ВВЦ Павильон 75
- 2009.10.28—11.01 Авто + Автомеханика Санкт-Петербург 2009 (г. Санкт-Петербург). Международная выставка автотранспортных средств, автомастерских, станций техобслуживания, запчастей и аксессуаров
- 2009.10.28—30 ДорТрансЭкспо 2009 (г. Казань). 9-я Специализированная выставка
- 2009.10.28—30 Транспорт. Перевозки. Логистика. Склад 2009 (г. Астрахань). 9-я Специализированная выставка
- 2009.10.28—30 Автопром. Автокомпоненты 2009 (г. Самара). 3-я Международная специализированная выставка-форум
- 2009.11.10—13 Городское Хозяйство XXI века — Москва, ВВЦ Павильон 55
- 2009.11.25-28 Агросалон 2009 Международная специализированная выставка агротехники — Москва, Крокус-экспо
- 2009.11.27—29 4x4 2009 (г. Самара). 2-я Выставка-шоу автомобилей полного привода

# ПАССАЖИРСКИЕ «ПОЛУТОРОК»



## Часть III. ПРОДОЛЖЕНИЕ ТЕМЫ

Михаил СОКОЛОВ (г. Барнаул),  
Фото из архива автора



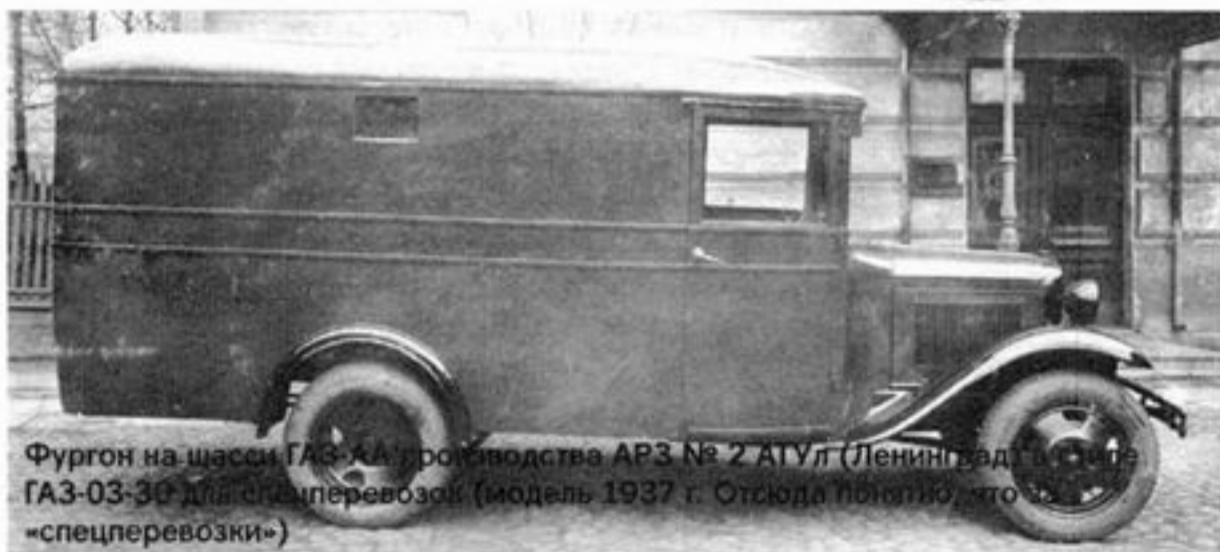
12-местное грузотакси на шасси ГАЗ-АА, изготовленное на АРЗ № 2 АТУЛ в 1935 г.



Опытный хлебный фургон на основе ГАЗ-03-30, построенный КЭБ ГАЗа в 1935 г.



Изотермический фургон ВНИХИ на шасси ГАЗ-АА, 1934 г.



Фургон на шасси ГАЗ-АА производства АРЗ № 2 АТУЛ (Ленинград) на базе ГАЗ-03-30 для спецперевозки (модель 1937 г. Отсюда понятно, что это «спецперевозки»)



Служебный автобус производства АРЗ № 2 АТУЛ в стиле ГАЗ-03-30, отличавшийся от последнего большими габаритами. 1938 г.

Кроме самой известной модели автобуса на шасси ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ, иначе говоря — ГАЗ-03-30, существовало и множество других автобусов и фургонов на базе «полторок», представлявших собой как модификации «03-30», так и дальнейшие конструкторские разработки в этом направлении.

### Разнообразные фургоны

Естественно, что почти сразу же вслед за началом серийного производства базового 17-местного автобуса стали возникать и многочисленные его разновидности, как пассажирского, так и грузового назначения. Первой заводской модификацией «03-30», осуществлённой конструкторско-экспериментальным бюро (КЭБ) ГАЗа стал хлебный фургон длиной 5700 мм. Взяв за основу каркас автобуса, конструкторы путём незначительного преобразования получили возможность разместить в нём оборудование для перевозки хлеба, состоявшее из вертикальных стоек, выполненных из углового железа, и связывавших АТУЛ в 1935 г. их ползьев, по которым передвигались ящики с хлебом. Загруженность автомобиля признавалась вполне приемлемой, т.к. оригинальное оборудование и убирающиеся жалюзи позволяли разместить в кузове 1060 кг чёрного хлеба, что вполне удовлетворяло тогдашним техническим условиям. Однако эта модель, как и большинство заводских модификаций не пошла в серийное производство.

Но, не смотря на это, подобные фургоны на шасси ГАЗ-АА были освоены многими предприятиями различного профиля на местном уровне. Можно вспомнить хотя бы изотермический фургон Всесоюзного научно-исследовательского химического института (ВНИХИ), представлявший собой однообъёмный кузов с интересными дизайнерскими решениями, со-

зданный ещё в 1934 г. Нельзя не упомянуть также и изделия 2-го Авторемзавода автотранспортного управления Ленсовета (АТУЛ) в Ленинграде, где автобусное кузовостроение было развито на достаточно высоком уровне. Даже выпускавшиеся серийно угловатые классические автобусы на шасси ГАЗ-АА не являлись копиями ГАЗ-03-30, а отличались в большую сторону длиной и шириной, имели большее по размеру составное лобовое стекло и иной по конструкции «козырёк» с указателем маршрута над ним. Интересно, что, несмотря на широкую и плоскую переднюю стенку кузова, капот у «ленинградцев» переходил в неё плавным изгибом. Наряду с пассажирскими вариантами, АРЗ № 2 строил на основе такого кузова и различные фургоны: продуктовые, промтоварные и даже — (примета времени!) печально знаменитые «чёрные воронки».

### Борьба за обтекаемость

Как известно, уже в середине 1930-х гг. ГАЗ планировал переход на более новый модельный ряд: легковой ГАЗ-М1, грузовой ГАЗ-ММ и т.д. В связи с этим, перед КЭБ ГАЗа встала задача оснащения шасси ГАЗ-ММ новыми специальными кузовами, в первую очередь — автобусным. В мировую автомобильную моду входили обтекаемые формы, поэтому предполагалось, что новый автобус, получивший индекс ГАЗ-13, внешне будет резко отличаться от выпускаемого ГАЗ-03-30. По словам того же конструктора Ю.Н. Сорочкина: «Экспериментальная модель позволяет говорить о том, что новая конструкция не будет уступать заграничным моделям автобусных кузовов». Основным недостатком угловатого «03-30» виделся большой вес кузова (900 кг), поэтому на ГАЗ-13 его уменьшили до 700 кг, впервые в СССР сделав уклон в сторону цельнометаллической конструкции. Помимо наружных панелей, большинство стоек, рёбер крыши и некоторые элементы основания были изготовлены из металла, что облегчило кузов, а кроме того дало конструкторам необходимые навыки и опыт в этой области.

Количество пассажирских мест в новом автобусе сократилось по сравнению с «03-30» до тринадцати (с водителем — 14). Уменьшились длина (с 3820 до 3500 мм) и высота кузова (с 1676 до 1500 мм). Ширина же, напротив, увеличилась с 1905 до 1935 мм. Автобус

задумывался как «люксовый», поэтому наибольшее внимание сосредоточили на внешности красивых обтекаемых форм и удобстве пассажиров. Мягкие и красивые сиденья ГАЗ-13 были изготовлены из гнутых труб, уже с подставками для ног и откидными подушками для головы (!), дававшими пассажирам небывалый для тех лет комфорт, а электрифицированный салон обивался внутри бледно-зелёным дерматином. Вверху вдоль стен над сиденьями установили багажные полки, а в восьми плафонах, освещавших салон, имелись даже оригинальные вентиляторы. Кроме того, была улучшена конструкция стеклоподъёмников в окнах дверей и наклонного лобового стекла, а также добавлен задний буфер.

Не менее интересной стала и модификация ГАЗ-13 — фургона, т.е. унифицированного кузова, который при желании можно было использовать по различному назначению (радиофургон, фотофургон, фургон для перевозки хлеба, продуктов, мебели и т.д.), меняя лишь внутреннее оборудование.

Два опытных образца ГАЗ-13 (пассажирский «люкс» и фургон) были построены в Горьком к XVIII годовщине Октября, т.е. к 7 ноября 1935 г. Они получили более современные, закрытые крылья и облицовку радиатора («специальные кожухи с хромированной решёткой впереди», как писали тогда), придававшие передку ма-



Опытный пассажирский образец ГАЗ-13, построенный в Горьком к 7 ноября 1935 г.

шины «более красивый, несколько заострённый обтекаемый вид». Кузова ГАЗ-13 окрашивались в светлый, приятный для глаза цвет, а крылья, окантовка кожуха радиатора и полосы по бортам кузова имели более тёмный его оттенок. Такие обтекаемые автобусы предполагалось выпускать серийно уже в 1936 г., но для предприятия, и без того перегруженного освоением новых моделей, это оказалось просто нереальным. Вопрос о ГАЗ-13 поднимался и позднее: в 1937—1938 гг. внешность прототипа была несколько модернизирована, но дело так и не сдвинулось с мёртвой точки.

Однако идея обтекаемых кузовов оказалась тогда настолько популярной, что была подхвачена практически везде, где имелись хотя бы маломальские возможности для постройки собственных кузовов. В том же 1935 г. Техничко-производственный комбинат реконструкции транспорта МСПО на своем кузовном заводе освоил производство на шасси ГАЗ-АА весьма стильных однообъёмных хлебных фургонов обтекаемой формы. Загрузка хлебных лотков на ГАЗ-АА-МСПО производилась с кормы кузова, а их подача была механизирована. За год на предприятии изготовили 68 таких хлебных кузовов и полностью обеспечили ими 2-ю автобазу треста хлебопечения МСПО.

Тогда же были спроектированы и изготовлены специальные кузова для перевозки мяса, яиц,

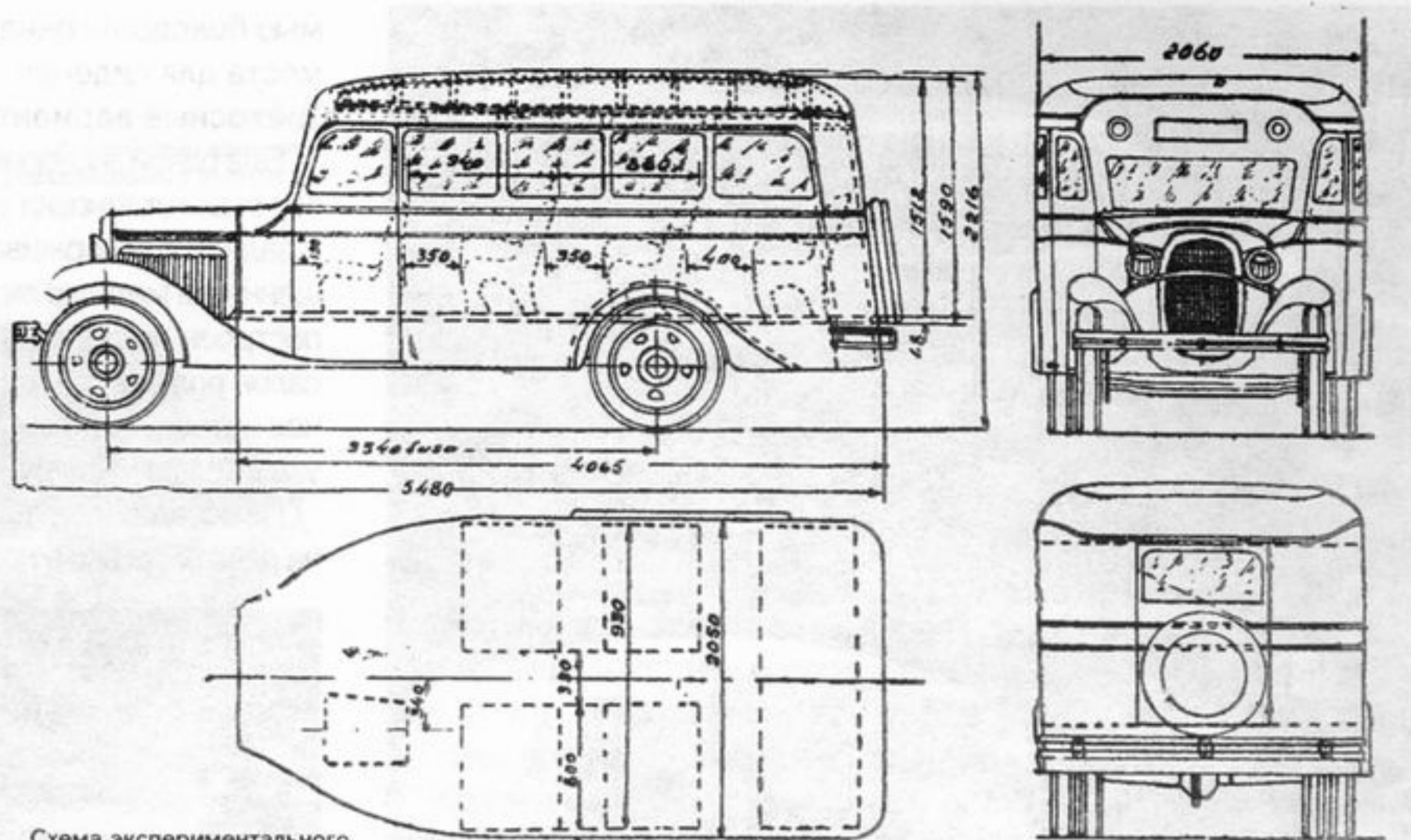


Схема экспериментального пассажирского автобуса ГАЗ-13 образца 1935 г.

### Автобус ГАЗ-13

птицы, пива и ряд других. Интересно, что кроме московских, завод Комбината реконструкции транспорта выполнял и заказы потребительской кооперации для многих городов Советского Союза. Вдобавок, экспериментальный кузовной цех завода трудился и над изготовлением пассажирских автобусов типа «Турист» со спальными местами.

Подобные обтекаемые кузова, вне зависимости от назначения (грузового или пассажирского) обозначавшиеся тогда типом «Люкс», строили и многие другие предприятия столицы (Мастерские автобазы «Скорой помощи», автохозяйство «Мосэнерго» и т.д.), а также Ленинграда, Ростова, Харькова, Свердловска и других городов.

Уже упоминавшийся АРЗ № 2 АТУЛ в Ленинграде тоже отдал свою дань моде на обтекаемость, создав в 1935 г. 12-местное грузовое такси с наклонным ветровым стеклом и более округлыми очертаниями салона, а также весьма продвинутый открытый автобус для курортов Черноморского побережья. Он отличался стильными более закрытыми крыльями, обтекаемым капотом с наклонной облицовкой и заострённой на конус кормой. Весьма низкие и продолговатые окна бортов и нахлобученный сверху, как кепи, тент, придавали машине скоростной и спортивный вид. Подобные курортные автобусы, кстати, делали и местные автомастерские многих южных городов, сначала со стандартным передком ГАЗ-АА, а затем и с более новой обтекаемой внешностью.

И всё же обтекаемость автобусных кузовов в те годы по большому счёту была лишь данью моде и не имела никакого практического значения. Очень трудоёмкие и дорогие, эти кузова несколько не улучшали ни скорость, ни динамику машин, не снижали и расход топлива, поскольку на скоростях 50—60 км/ч (а именно столько и могли себе позволить любые автобусы на шасси ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ), эта обтекаемость ничего не дава-

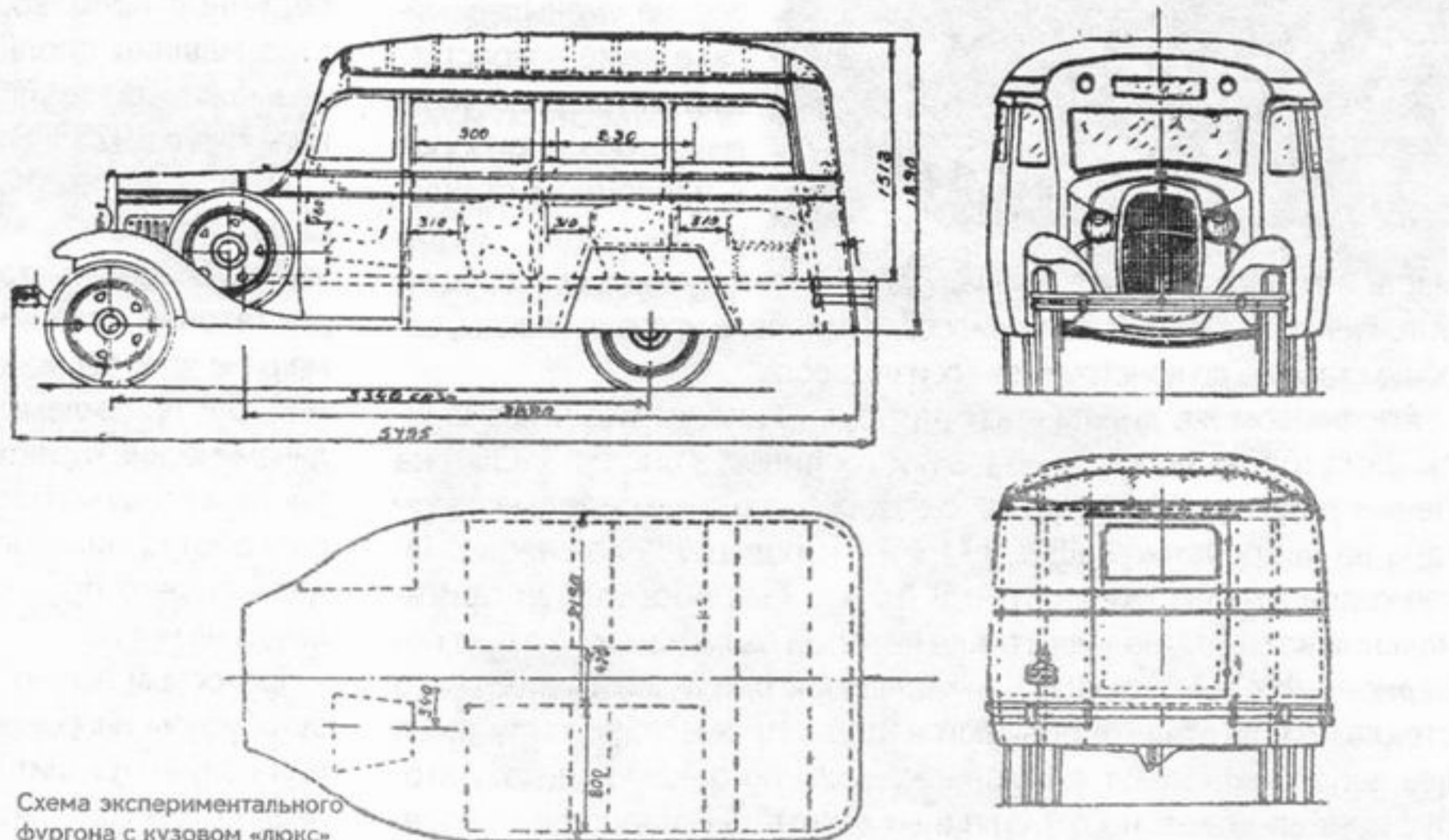
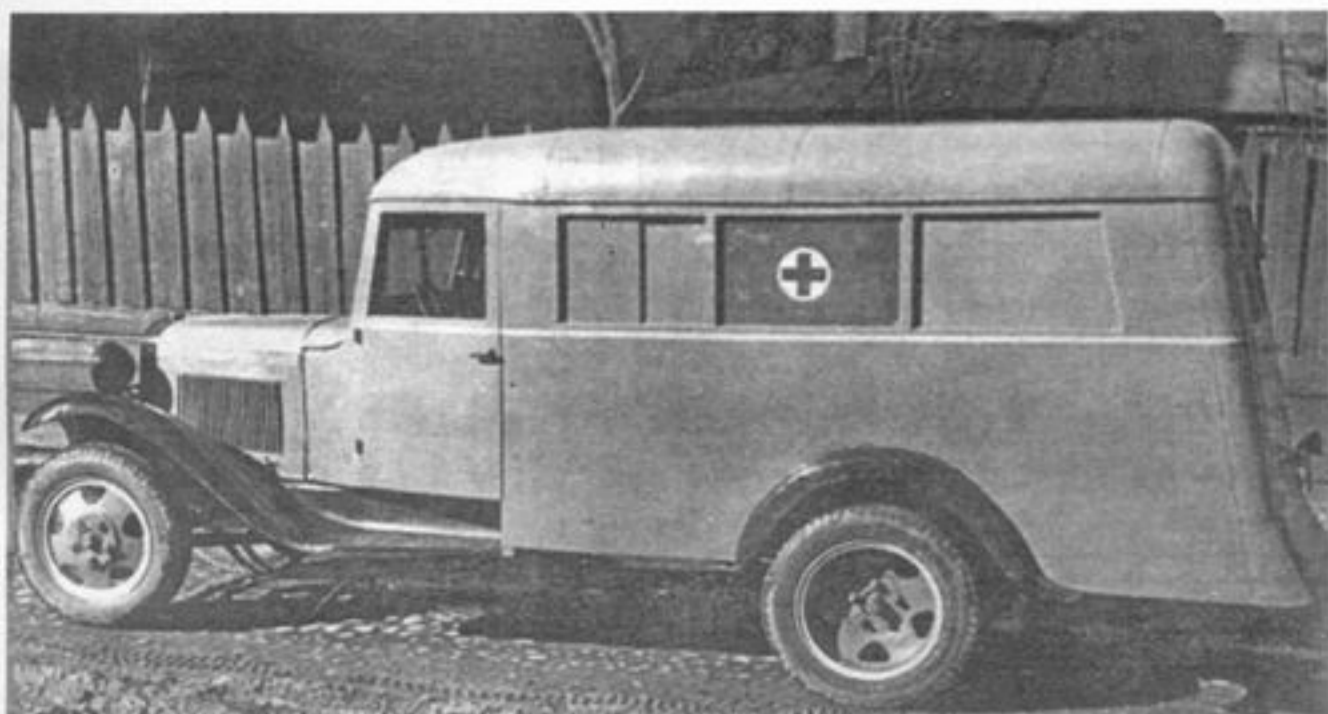


Схема экспериментального фургона с кузовом «люкс» ГАЗ-13В образца 1935 г.

ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ АВТОБУС ГАЗ-13-В



Один из нетрадиционных санитарных вариантов, весьма похожий по основным пропорциям с ГАЗ-13В, но не имеющий к нему отношения. Украина, 1930-е гг.



Хлебный фургон обтекаемых форм на шасси ГАЗ-АА, созданный кузовным заводом МСПО (Москва), 1935 г.

Хлебный фургон обтекаемых форм на шасси ГАЗ-АА, созданный кузовным заводом МСПО (Москва), 1935 г.



Обычный открытый курортный автобус на шасси ГАЗ-АА, произведенный мастерскими Пятигорска, 1935 г.



ла. Наоборот, выявились и её «минусы»: большие трудозатраты; вес, не уменьшавшийся, а даже возраставший в кустарных условиях; отблеск приборов в наклонном стекле, ухудшавший види-

мость и т.п. Поэтому уже к началу 1940-х гг. сторонников всеобщей обтекаемости заметно поубавилось, а вскоре, в условиях войны, вообще стало не до конструктивных излишеств.

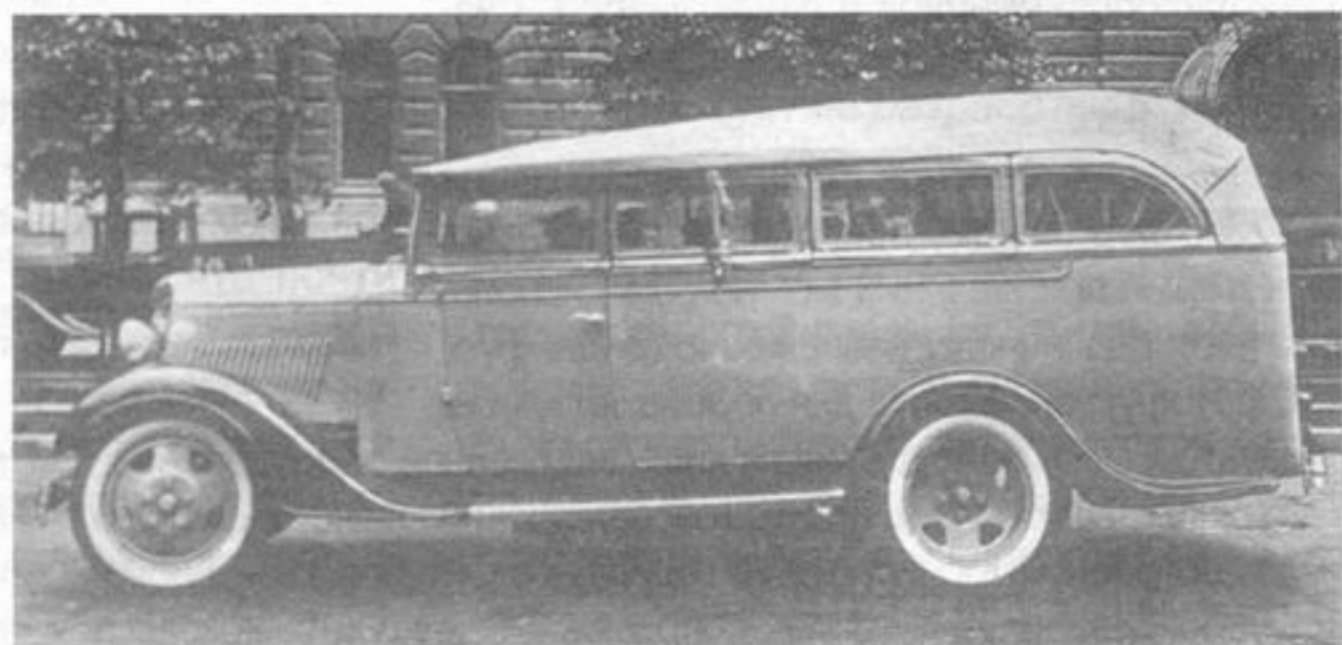
Апофеозом же диких конструкций на шасси «полторок» можно считать построенный в апреле 1936 г. на Ленинградском ВАРЗе автобус-автопоезд в виде седельного тягача на укороченном шасси ГАЗ-АА и полуприцепа-салона. Тягач с двигателем мощностью в 45 л.с. был оборудован оригинальной кабиной, задняя стенка которой была намного выше передней, поэтому крыша, начинавшаяся сразу же от лобового стекла, имела весьма большой наклон. Кроме того, тягач имел два запасных колеса, располагавшихся по бокам капота. Автобус-прицеп довольно скругленных очертаний располагал восе-

мью боковыми окнами с каждой стороны и был рассчитан на 43 места для сидения.

#### Трёхосные варианты

Ещё одной экспериментальной заводской разработкой начала 1930-х гг. стала установка удлинённого кузова «03-30» на трёхосное шасси с задней поддерживающей (подкатной) осью. Единственный воплощённый в металле экземпляр модели с колёсной формулой 6x2 была построена по проекту кузовного бюро в течение 1934 г. Удлинённый салон получил по пять одинаковых окон с каждой стороны и наклонное ветровое стекло, плюс к тому — над ним уже имелся «козырёк» с указателем маршрута.

Не обладая высокой проходимостью, этот автобус мог рассчитывать на работу только в пределах города. Подобная конструкция позволила



Образец открытого экспериментального автобуса на шасси ГАЗ-АА для курортов Черноморского побережья, созданный на АРЗ № 2 АТУЛ в 1935 г.

увеличить грузоподъёмность шасси до 2,5 т, улучшить распределение нагрузки по осям и довести число мест для сидения до 25. Предполагалось, что при удовлетворительных результатах испытаний серийное производство машины вполне возможно организовать уже в 1935 г. Однако, маломощный 42-сильный двигатель никак не мог придать этой достаточно тяжёлой машине хотя бы маломальски приемлемые динамические характеристики, ввиду чего эта разработка никакого дальнейшего продолжения не имела.

Трёхосный аспект в автобусном направлении получил развитие лишь спустя год с лиш-



Полуобтекаемое 12-местное грузотакси АРЗ № 2 АТУЛ на шасси ГАЗ-АА, 1935 г.



Обтекаемый санитарный автомобиль СП-36, построенный на базе ГАЗ-АА мастерскими московской автобазы скорой помощи к 1 мая 1936 г.



Обновлённый вариант перспективного автобуса ГАЗ-13. НАТИ, 1937 г.



Обтекаемый кузов автобусного типа на шасси ГАЗ-АА имел и спецавтомобиль связи и освещения Ленинградской государственной пожарной охраны...

ним, когда стандартные автобусные кузова типа «03-30» с небольшими изменениями стали устанавливать непосредственно на трёхосное шасси ГАЗ-ААА (6х4). Такие автобусы предназначались в первую очередь для

...и лаборатория высоковольтных сетей Мосэнерго. Кон. 1930-х гг.



Автопоезд в виде седельного тягача с автобусным прицепом, сконструированный в апреле 1936 г. на Ленинградском ВАРЗе



Экспериментальный трёхосный автобус на базе ГАЗ-АА с колёсной формулой 6х2. Горький, 1935 г.

Красной Армии и носили индекс ГАЗ-05-193. Наиболее распространённый штабной вариант имел 9 мест для сидения. Проходимость этого трёхосного автобуса со снаряженным весом 3140 кг и полной массой 3770 кг заметно улучшилась, но и скорость снизилась до 60 км/ч. Радиус поворота увеличился до 7,8 м, а высота — до 2590 мм. Как и базовый ГАЗ-ААА, «05-193» имел в трансмиссии двухскоростной демальтипликатор, а его главная передача состояла из червячной пары с передаточным числом 7,4. Ручной тормоз, в отличие от ленточного на задние колёса у ГАЗ-03-30, был колодочным на трансмиссию. Подвеска задней тележки была аналогичной ГАЗ-ААА — на двух продольных полуэллиптических рессорах, к тому же имелись и гидравлические поршневые амортизаторы двухстороннего действия. Кроме того у ГАЗ-05-193 спереди были установлены буксирные крюки. Вместе с вентиляцией его салон был оснащён самостоятельной системой ото-

пления (калорифером), а в дополнение к стандартному 40-литровому топливному баку между щитком приборов и передней стенкой кузова, часть машин комплектовалась добавочным 60-литровым баком, закреплённым под кузовом на раме. Расход топлива ГАЗ-05-193 возрос до 23 л на 100 км, а запас хода составлял с одним баком на 40 л — 150 км, а с двумя баками — 435 км.

Внешне образцы ГАЗ-05-193 довоенной постройки отличались, как и первые «03-30», отсутствием «козырька» над лобовым стеклом (ведь он не был нужен армейской машине). И всё же этот элемент появился где-то перед самой войной, видимо в целях большей унификации с ГАЗ-03-30. Другими новшествами военного времени стали гнутые крылья из холоднокатаного стального листа (передние — угловатые), отсутствие правой фары, переднего бампера и некоторых других деталей на части машин, а также использование упрощённых конструктивных решений и временных технологий.

Кроме штабного на базе «05-193» существовали модификация для перевозки раненых, радиофургон и прочая армейская спецтехника, размещавшаяся на трёхосном шасси с кузовами автобусного типа. Выпуск вариантов трёхосного автобуса ГАЗ-05-193 шёл с 1936 по 1944 г. И вопреки

распространённой цифре их было построено вовсе не 237 шт., а целых 2528 (2529) экз.! Судя по всему, Л. Шугуров, впервые обнародовавшего число «237», на ГАЗе в своё время ввели в заблуждение, предоставив данные всего за 1 год (1943). На самом же деле заводская статистика по ГАЗ-05-193 выглядит следующим образом: 1936 г. — 735 экз., 1937 г. — 155, 1938 г. — 332, 1939 г. — 191, 1940 г. — 204, 1941 г. — 286, 1942 г. — 382, 1943 — 237 (238), и, наконец, в 1944 г. были изготовлены последние 6 экз. этой модели. Поэтому неудивительно, что такие трёхосные автобусы попадают и в кадрах военной кинохроники, и даже в начальном эпизоде кинофильма «Небесный

Армейский автобус ГАЗ-05-193 довоенного образца



Один из довоенных ГАЗ-05-193, использовавшийся в послевоенной Прибалтике



Санитарный ГАЗ-05-193 довоенного производства, но уже с «козырьком» над лобовым стеклом. Кадр из к/ф «Небесный тихоход». 1945 г.



Один из образцов ГАЗ-03-195 начала войны. Машина имеет обе фары и передний бампер, отсутствуют «козырёк» и тормоза на переднем мосту. Уже применены гнутые крылья

Упрощённый «05-193» военных лет с одной левой фарой, гнутыми крыльями, «козырьком» над лобовым стеклом, без буфера и передних тормозов



Радиофургон на шасси ГАЗ-ААА довоенного производства с более объёмным, нежели «05-193» кузовом



тихоход», где фигурирует, кстати, именно санитарный вариант машины. Кстати, ГАЗ-05-193 был единственным в СССР автобусом с колёсной формулой 6x4, выпускавшимся серийно.

**И многие другие...**

Послевоенное хозяйство страны, по-



Послевоенное, также несколько упрощённое ленинградское грузотакси АРЗ № 2 на шасси ГАЗ-ММ

Послевоенная передвижная библиотека на базе ГАЗ-ММ с двухъярусной крышей из райцентра Ойгудай (Горный Алтай), сентябрь 1953 г.



несшее большие потери, хотя и очень сильно нуждалось в автобусах, но уже не могло позволить себе ни конструкторских изысков, ни разнообразия модификаций. Именно по этой причине в послевоенное время исключений из упрощённого однообразия послевоенных «03-30» было немного. Разве что на заводе «Аремкуз» умудри-

лись поставить на стандартное полутонное шасси укороченный кузов в стиле ЗИС-16 с капотом и крыльями типа ЗИС-150, да в некоторых других конторах ещё находили иногда силы и средства для самодельных автобусных кузовов более прихотливых очертаний, но всё это были лишь скромные единичные попытки. И все эти штучные уникальные машины в первую очередь ушли в небытие.

Пожалуй, единственной ощутимо заметной модификацией ГАЗ-03-30 стали передвижные отделения библиотек, отличавшиеся двухъярусной крышей с окошками, вентиляцией и более низ-

кими и продолговатыми боковыми окнами. Практически в каждой области или крае РФ и других республик, особенно в сельской глубинке, центральные, а часто даже и районные библиотеки имели такие передвижки, призванные нести советскую идеологию и культуру в массы. Например, Алтайская краевая библиотека получила две таких машины уже в 1948 г.

А кроме всех описанных конструкций, в 1930–1950-е гг. в разных городах нашей страны из-за всё той же острой нехватки автобусов различные авторемонтные заводы и мастерские самостоятельно изготавливали автобусы на шасси ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ. Изготовленные кустарно в единичных экземплярах, они в большей или меньшей степени повторяли облик и параметры ГАЗ-03-30, но не



Передвижная библиотека на базе ГАЗ-ММ доставила литературу в колхоз «Социализм». Таджикистан. 1950 г.



Один из кустарных нетрадиционных автобусных вариантов ГАЗ-ММ. Кон. 1940-х гг.



Обтекаемый автобусный кузов в стиле ЗИС-16, установленный на ГАЗ-ММ на заводе «Аремкуз» в кон. 1940-х гг.




Ещё один пример самодельного кузовного творчества на шасси ГАЗ-ММ: «санитарка» с довольно крупногабаритным салоном и «довоенными» крыльями. Тула 1950-е гг.

Y-14-C	<b>Stutz Bearcat 1931</b>	1974
		

лимонный кузов, темно-зеленое шасси (рама), красные сиденья и решетка радиатора  
 кремовый кузов, красное шасси (рама), черные сиденья и решетка радиатора  
 кремовый кузов, красное шасси (рама), черные сиденья, каштановая решетка радиатора  
 кремовый кузов, зеленое шасси (рама), красные сиденья, каштановая решетка радиатора  
 кремовый кузов, зеленое шасси (рама), черные сиденья, каштановая решетка радиатора  
 кремовый кузов, зеленое шасси (рама), черные сиденья и решетка радиатора  
 синий кузов, темно-серое шасси (рама), рыжевато-коричневые сиденья, черная решетка радиатора  
 темно-синий и кремовый кузов, синее шасси (рама), красные сиденья, черная решетка радиатора

Y-14-D	<b>E.R.A. 1935</b>	1986
		

черный кузов, серебристо-серые выхлопная труба и решетка радиатора, коричневый салон, "7"  
 синий кузов, серебристо-серые выхлопная труба и решетка радиатора, черный салон, "4"

Y-15-A	<b>Rolls Royce Silver Ghost 1907</b>	1960
		

серебристо-зеленый кузов, черные сиденья  
 металлизированный (золото) кузов, черные сиденья  
 металлизированный (золото) кузов, зеленые сиденья  
 металлизированный (серебро) кузов, черные сиденья  
 металлизированный (серебро) кузов, зеленые сиденья


Y-15-B	<b>Packard Victoria</b>	1969
		

рыжевато-коричневый кузов, коричневое шасси (рама), каштановая крыша, решетка радиатора, сиденья и дорожный сундук  
 рыжевато-коричневый кузов, коричневое шасси (рама), каштановая

крыша, сиденья и дорожный сундук, красная решетка радиатора  
 зелено-золотистый кузов, коричневое шасси (рама), каштановая крыша, решетка радиатора, сиденья и дорожный сундук  
 зелено-золотистый кузов, коричневое шасси (рама), черная крыша, каштановая решетка радиатора, сиденья и дорожный сундук  
 металлизированный (золото) кузов и шасси (рама), каштановая крыша, сиденья и дорожный сундук, красная решетка радиатора  
 металлизированный (золото) кузов и шасси (рама), красная крыша и решетка радиатора, каштановые сиденья и дорожный сундук  
 металлизированный (золото) кузов и шасси (рама), красная крыша решетка радиатора и дорожный сундук, каштановые сиденья  
 черный и красный кузов, черные шасси (рама), крыша, решетка радиатора и дорожный сундук, каштановые сиденья  
 черный и красный кузов, черные шасси (рама), решетка радиатора и дорожный сундук, белая крыша, каштановые сиденья  
 beige кузов, коричневое шасси (рама), белая крыша, тагооп решетка радиатора и сиденья, черный дорожный сундук  
 beige кузов, коричневое шасси (рама), рыжевато-коричневая крыша и сиденья, черные решетка радиатора и дорожный сундук  
 beige кузов, коричневое шасси (рама), ржавая крыша, рыжевато-коричневые сиденья, черные решетка радиатора и дорожный сундук

Y-15-C	<b>Preston Type Tramcar</b>	1987
		

красный кузов, белая рама окон, темно-серая крыша, "Swan Vestas"  
 синие кузов и крыша, кремовая рама окон, "Swan Soap"  
 оранжево-красный кузов, кремовая рама окон, светло-серая крыша, "Golden Shred"  
 коричневый кузов, кремовая рама окон, светло-серая крыша, "Zebra Grate"

Y-16-A	<b>Spyker</b>	1961
		

светло-зеленый кузов, темно-зеленые крылья  
 тагооп кузов и крылья  
 светло-желтые кузов и крылья  
 темно-желтые кузов и крылья  
 металлизированный (серебро) кузов и крылья



**ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН**  
 масштабных автомобилей мира

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

*Всегда большой выбор моделей на любой вкус!*

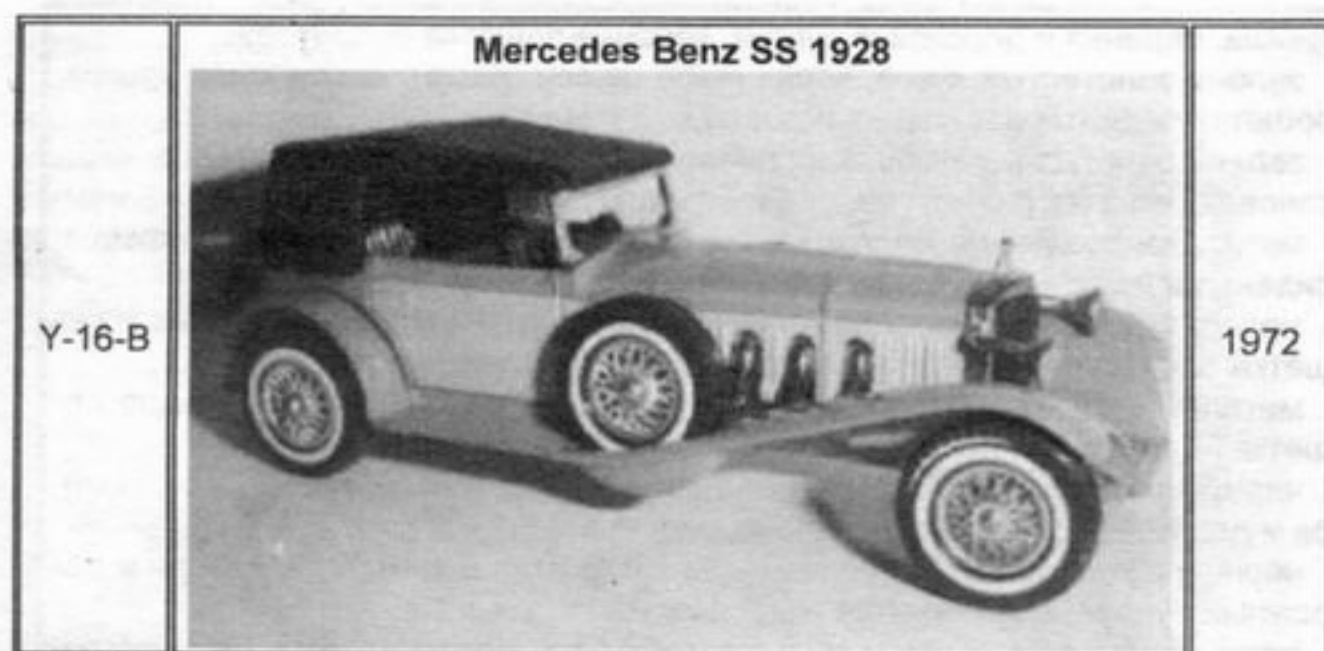


Более 10 способов оплаты!

Доставка в любую точку мира!

Индивидуальный подход к каждому клиенту!

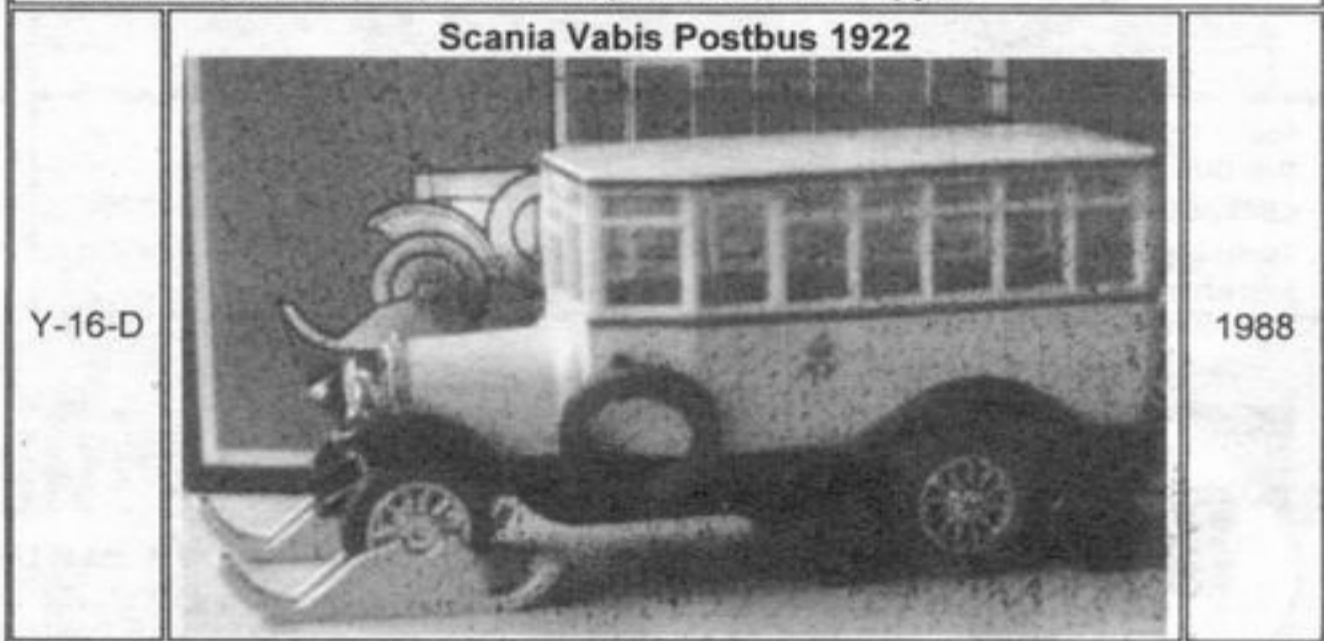
www.scaleworld.ru  
 e-mail: scaleworld@scaleworld.ru  
 icq: 99817762  
 тел. 8-906-0343959



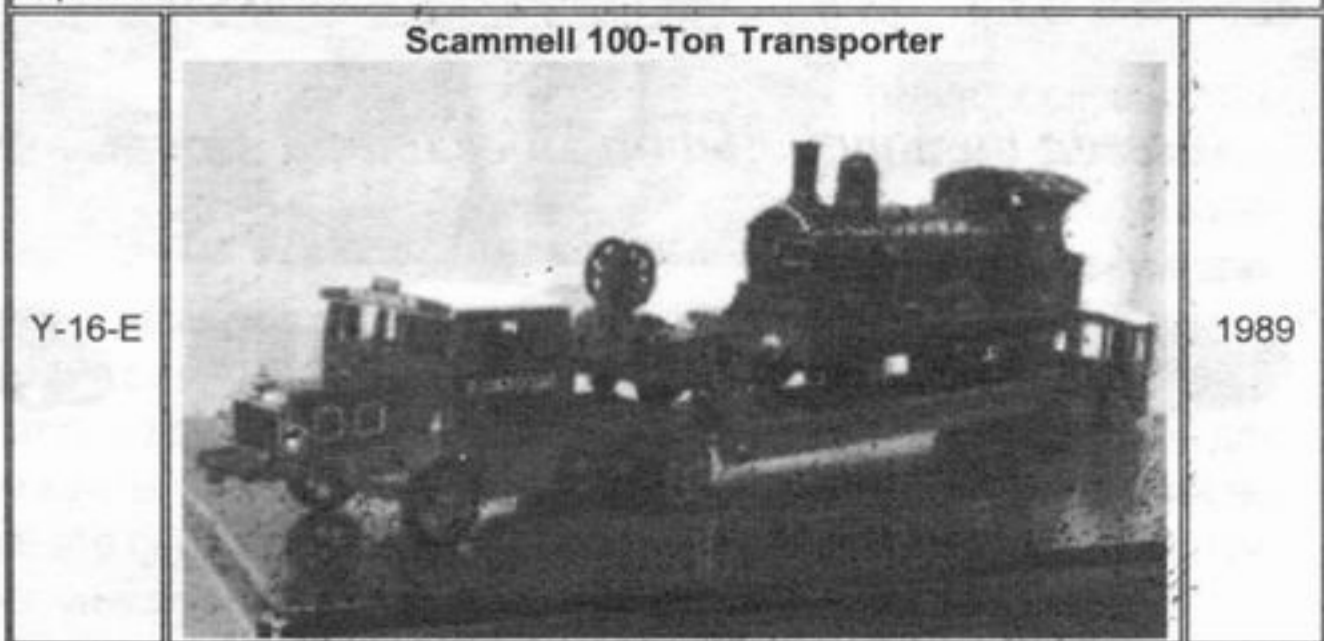
серебристо-серый кузов, красное шасси (рама), черные крыша, решетка радиатора, сиденья и дорожный сундук  
 светло-зеленый кузов, темно-зеленое шасси (рама), черные крыша, решетка радиатора, сиденья и дорожный сундук  
 светло-зеленые кузов и шасси (рама), черные крыша, решетка радиатора, сиденья и дорожный сундук  
 светло-зеленые кузов и шасси (рама), зеленые крыша, решетка радиатора, сиденья и дорожный сундук  
 темно-зеленые кузов и шасси (рама), черные крыша и решетка радиатора, зеленые сиденья и дорожный сундук  
 темно-зеленые кузов и шасси (рама), черные крыша, решетка радиатора, сиденья и дорожный сундук  
 белые кузов и шасси (рама), черные крыша, решетка радиатора, сиденья и trunk  
 синий и серый кузов, синее шасси (рама), черные крыша, решетка радиатора, сиденья и дорожный сундук  
 синий и голубой кузов, синее шасси (рама), черные крыша, решетка радиатора, сиденья и дорожный сундук  
 синий и beige кузов, синее шасси (рама), черные крыша, решетка радиатора, сиденья и дорожный сундук  
 красный кузов, серебристо-серое шасси (рама), без крыши, черные решетка радиатора, сиденья и дорожный сундук  
 lavender-серый кузов, черные шасси (рама), крыша, решетка радиатора, сиденья и дорожный сундук



красный кузов, черный салон, серая выхлопная труба



желтый кузов, черное шасси (рама), серая крыша, красновато-коричневый салон



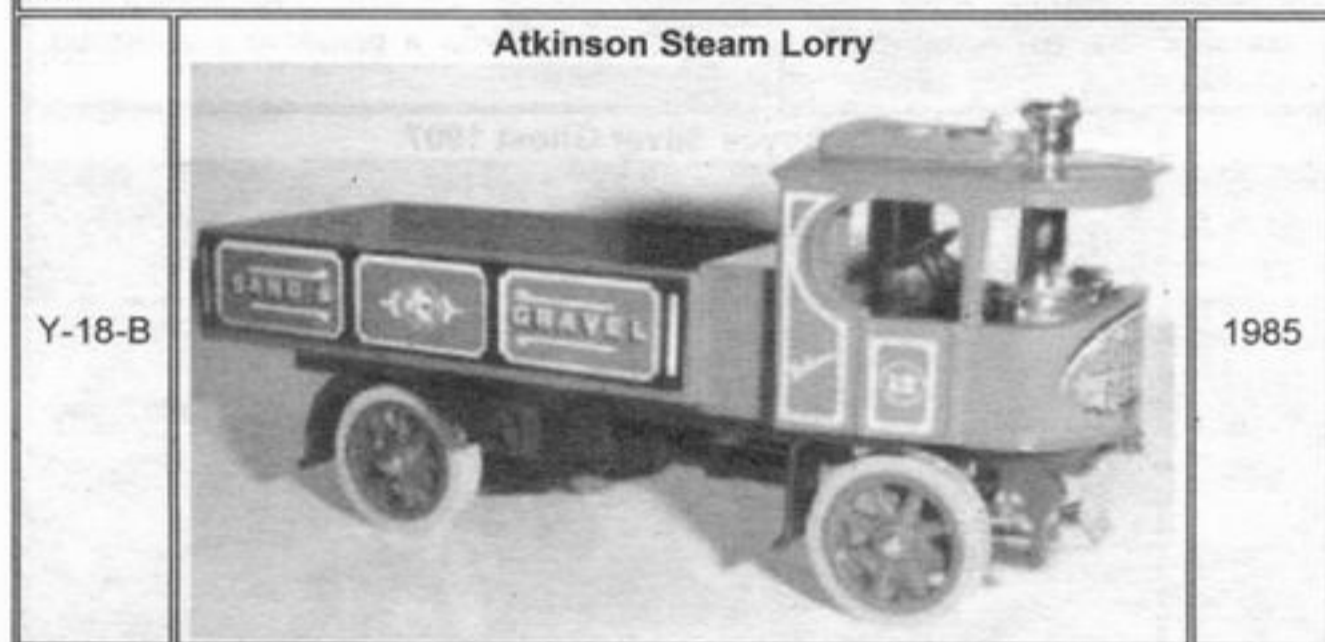
Темно-синяя кабина с красным шасси (рамой), синий полуприцеп, черный паровоз, "Pickfords"



красный кузов, черные шасси (рама), крыша и решетка радиатора голубой и пыльно-синий кузов, голубое шасси (рама), черные крыша и решетка радиатора  
 голубой и пыльно-синий кузов, черные шасси (рама), крыша и решетка радиатора  
 зеленый кузов, темно-зеленое шасси (рама), черные крыша и решетка радиатора  
 зеленый и лимонный кузов, зеленое шасси (рама), белая крыша, черная решетка радиатора  
 темно-синий кузов и шасси (рама), черные крыша и решетка радиатора  
 темные горохово-зеленый кузов и шасси (рама), темные рыжевато-коричневые стороны, рыжевато-коричневая крыша, черная решетка радиатора



красные кузов и шасси (рама), белая крыша и салон  
 сливовые кузов и шасси (рама), белая крыша и салон  
 бледно-желтые кузов и шасси (рама), рыжевато-коричневые крыша и салон



зеленый кузов, "Sand & Gravel"



желтый кузов, без груза, "Blue Circle Portland Cement"  
 красный кузов, загружены beige мешки, "Burghfield Mills Reading"

Продолжение следует

	Fiat 502 torpedo 1923/26		Fiat 508 Spider 1932		Fiat 508C (1100) 1947 autolettiga Red Croce RIO r179
	Fiat 503 1926/27		Fiat 508C (1100) 1937 forze armate RIO r034		Fiat 508C (1100) 1947 autolettiga Red Croce Vigili Del Fuoco RIO r180B
	Fiat 505 torpedo 1919/25		Fiat 508C (1100) 1937 gasogeno RIO r033		Fiat 508C (1100) autolettiga Red Croce Italian Brumm
	Fiat 507 1926/27		Fiat 508C (1100) 1937 gasogeno RIO r033b		Fiat 508C (1100) cabriolet "Hobby Model Expo" 2005 Brumm S0503
	Fiat 508 Balilla 1932 Lancio Pubblicitario RIO 13/P		Fiat 508C (1100) 1937 metano RIO r032		Fiat 508C (1100) cabriolet 1937 coloniale RIO r085
	Fiat 508 Balilla 1932 RIO 13		Fiat 508C (1100) 1937 RIO r030		Fiat 508C (1100) cabriolet 1937 Corpo Diplomatico RIO r086
	Fiat 508 Balilla 1935 Ambulance RIO sl025/C		Fiat 508C (1100) 1937 RIO r031		Fiat 508C (1100) cabriolet 1937 RIO r083
	Fiat 508 Balilla 1935 Italian Red Cross RIO sl025/A		Fiat 508C (1100) 1937 taxi di Milano RIO r062		Fiat 508C (1100) cabriolet 1937 RIO r084
	Fiat 508 Balilla 1935 Italian Red Cross RIO sl025/B		Fiat 508C (1100) 1937 Vigili Del Fuoco RIO r063		Fiat 508C (1100) cabriolet El Alamein beige-braun Brumm
	Fiat 508 Balilla Rally Monte Carlo 1934 RIO sl050		Fiat 508C (1100) 1945 Gasogeno 60 <sup>th</sup> anniversario Liberazione 25 Aprile 1945-2005 Brumm S0510		Fiat 508C (1100) van "ERG" Brumm
	Fiat 508 Balilla van 1935 "Fiat Oil" RIO sl024		Fiat 508C (1100) 1947 autolettiga Red Croce Comitato Provinciale Di Forli RIO r179B		Fiat 508C (1100) van 1947 RIO r177
	Fiat 508 Balilla van 1935 RIO 128		Fiat 508C (1100) 1947 autolettiga Red Croce Militare RIO r180		Fiat 508C (1100) van 1947 Vigili Del Fuoco RIO r178

# СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



Fiat 508C (1100) van 1949  
FTIA "Caffe" Chicco d'Oro"  
lim ed 500 ps Brumm s0516



Fiat 508C (1100) van 1949  
FTIA "Caffe" Chicco d'Oro"  
lim ed 500 ps Brumm s0516



Fiat 508C (1100) van  
1975/1995  
"Spenglerei/Promotionnel"  
Brumm



Fiat 508C (1100) van Tour  
D'Italie "BPD" Pilade



Fiat 508C (1100) van Tour  
D'Italie "Simenthal" Pilade



Fiat 508C (1100E) Topolino  
1948 RIO r064



Fiat 508C (1100E) Topolino  
1949 RIO r065



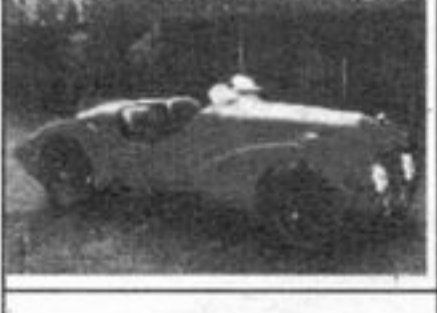
Fiat 508C Mm 1937



Fiat 508S Balilla Spider  
1938



Fiat 508S Balilla Sport 1934



Fiat 508S Camerano 1936



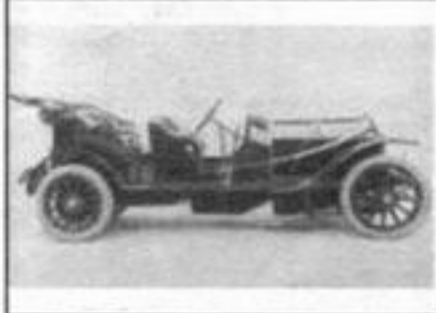
Fiat 509 / Fiat 509A 1925/29



Fiat 509 1926



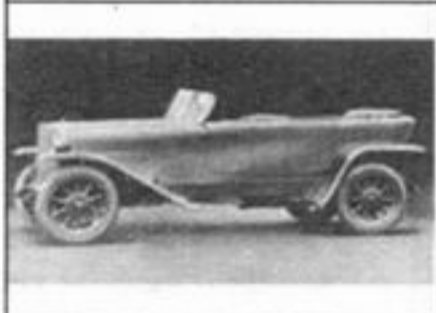
Fiat 509S / Fiat 509SM  
1925/28



Fiat 50HP 1908/10



Fiat 510 1919/25



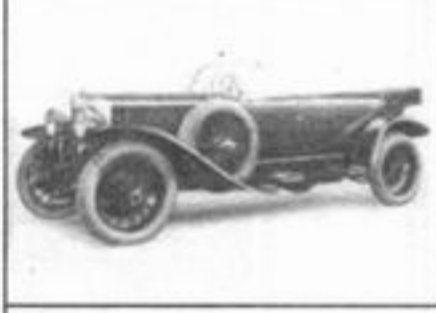
Fiat 510S 1920/25



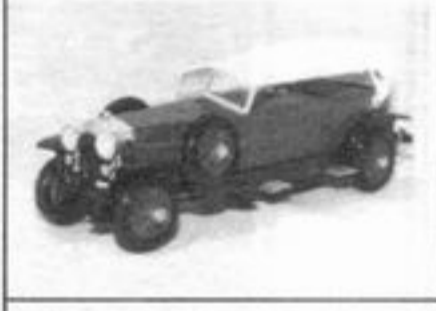
Fiat 512 1926/28



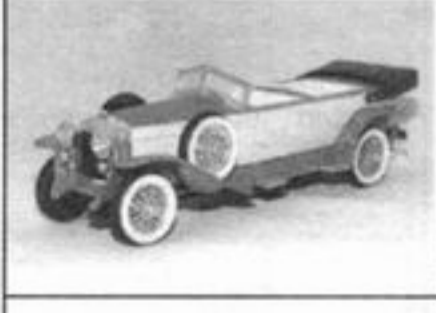
Fiat 519 / Fiat 519A / Fiat  
519B 1922/27



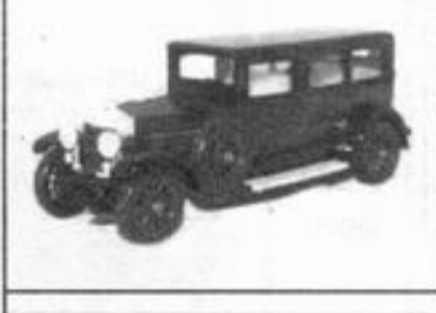
Fiat 519S 1922/24



Fiat 519S 1923 RIO 57



Fiat 519S 1923 RIO 58



Fiat 519S limousine 1923  
RIO 59



Fiat 519S limousine Re Vit-  
torio Emanuele 3 1929 RIO  
144



Fiat 520 Limousine 1927/29



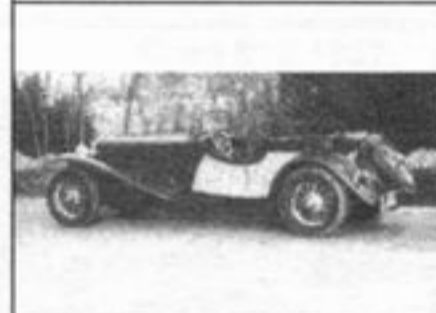
Fiat 520 Limousine 1928



Fiat 520 Super 1921/22



Fiat 525N 1929 papamobile  
manque decal porte av  
droite Solido



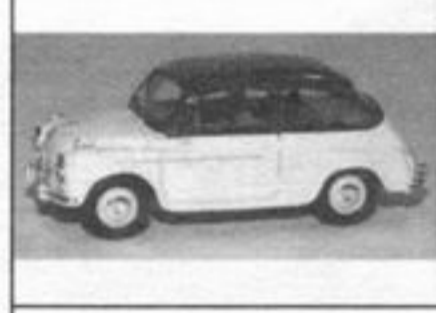
Fiat 525SS 1929



Fiat 525SS 1930



Fiat 600 "50th Anniversary"  
2005



Fiat 600 "Lucciola" Car-  
rozzeria Francis Lombardi  
1955-1969 ProgettoK  
pkr1051



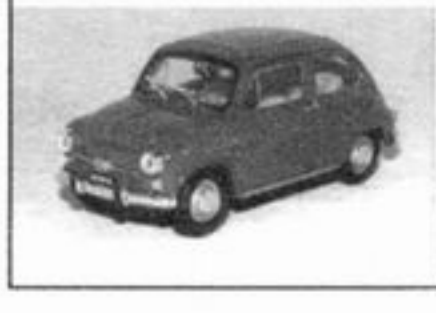
Fiat 600 + Fiat 600 Multipla  
"Catena di Montaggio 1964"  
set Brumm AS39



Fiat 600 1955



Fiat 600 1955 Brumm r249



Fiat 600 1961 Brumm r318

ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ



WWW.KIMMERI.COM

ЖУРНАЛ О МОДЕЛЯХ МАШИН И АВТОМОБИЛЬНЫХ МОДЕЛЕЙ

ЕЖЕМЕСЯЧНОЕ ИЗДАНИЕ

+7 (926) 5940825

+38 (093) 5225958

Мир Коллекционных Моделей

1001 автомобиль

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



Добро пожаловать в Удивительный Мир Масштабных Коллекционных Моделей!

Мы предлагаем коллекционные масштабные модели автомобилей, мотоциклов и другой техники ведущих зарубежных и отечественных производителей для коллекционеров любого уровня и тематических направлений!

Всегда представлены Коллекционные Модели в 1:10, 1:12, 1:18, 1:43, 1:72, 1:87 масштабах! Прекрасно выполненная и детализированная модель всегда будет великолепным подарком в любом возрасте!!!

Москва

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

Интернет магазин

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

ЛОКОТРАНС

Издается в России с 1993 г.

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

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

Оплата почтовым переводом: РОССИЯ 140100, Московская обл.,

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

www.lokotrans.info

e-mail: lokotrans@mail.ru

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

БЕСПЛАТНО публикуются ВСЕ объявления частных лиц.

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

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

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несет.

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

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

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

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

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

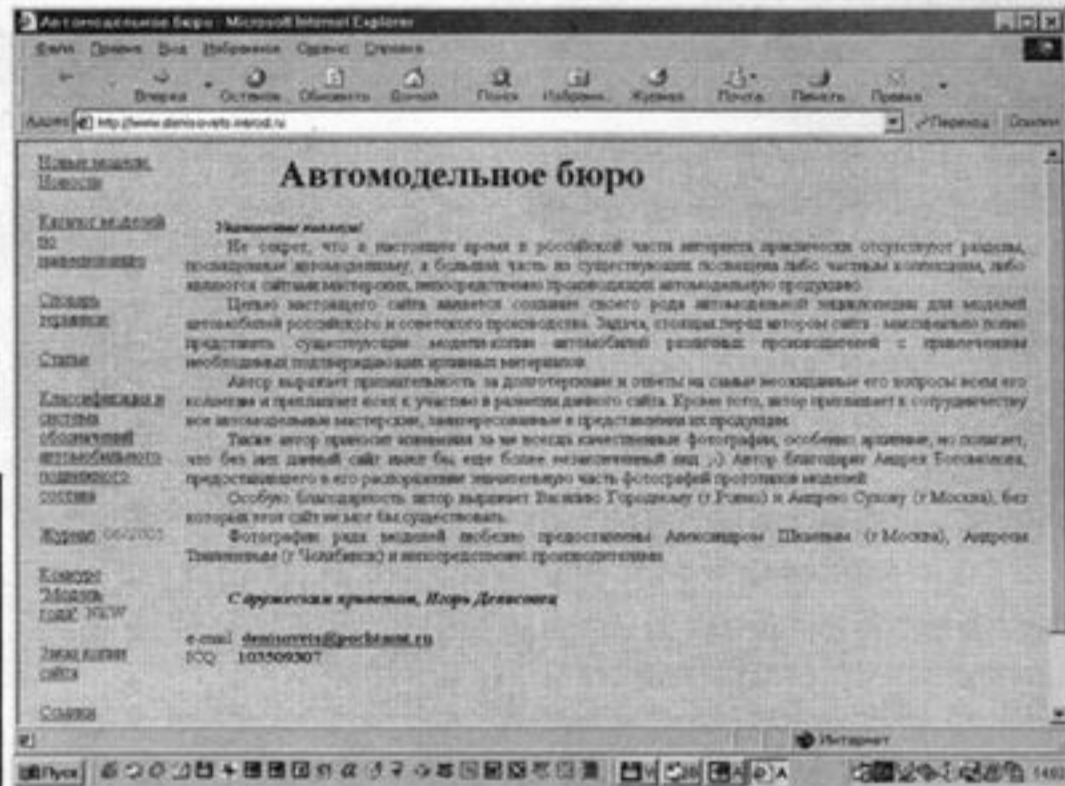


КОМПАКТ-ДИСК

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

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

Системные требования: Pentium 200; ОЗУ — 32Мб; ОС — Windows 95/98/ME/2000/XP; разрешение — 800x600; CD-ROM. Стоимость диска с пересылкой по России 400 руб. (стоимость пересылки за границу оговаривается в каждом отдельном случае). Деньги за диск необходимо перевести по адресу: 129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу. В поле «Для письма» необходимо указать количество дисков и разборчиво обратный адрес.



Информация об отечественных моделях, история автотранспорта — www.denisovets.narod.ru

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

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

Задача, стоящая перед авторами сайта — максимально полно представить существующие модели-копии различных производителей с необходимой исторической справкой о прототипе и подтверждением этих данных авторитетными материалами и фотографиями.

НОВОСТИ МОДЕЛЬНОГО РЫНКА

СТАТЬИ О МОДЕЛЯХ

ТОРГОВЫЙ РЯД

ТЕСТЫ СРАВНЕНИЯ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ

КАТАЛОГИ МЕЛОКОПРОДУКЦИИ

ФОРУМ

ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ О МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЯХ АВТОМОБИЛЕЙ WWW.AUTOMODEL.RU

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖУРНАЛ ОБ ОБЩЕСТВЕННОМ ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ И ПРОФЕССИОНАЛОНОВ

Формат А5, 40-44 содержательных страниц, архаичность обложки

**Открытие подмиски:**

- 225 рублей — Россия
- 270 рублей — Белоруссия
- 10 евро — другие страны
- 435 рублей — Россия
- 525 рублей — Белоруссия
- 20 евро — другие страны

на второе полугодие 2008 года (3 номера);  
на 2008 год (6 номеров);

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

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

- Продаю диск с фото ретроавтомобилей (отечественных и зарубежных) Тулы, Москвы, Калуги на выставках Автопром 2006, 2008 в Туле на CD. 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, обменяю КИТы ЗИС-5В в количестве 100шт. Иванченко Ю.И. Украина, 69000, г. Запорожье, ул. Победы, д. 93, кв. 26
- Продам автомодели в коробках (1970-80-е) советского и зарубежного пр-ва (много редких), а также книги, журналы, открытки пор истории и устройству авто-, мототранспорта (1921-97). Украина (0512)22-42-21, 8067-606-59-58
- Модели грузовиков ручного изготовления в М1:43. Более 30 наименований. Каталог и фото в САК. Керн Н.Д. 350007, г. Краснодар, ул. Захарова, 23, а/я 6025
- Справочная информация по моделям — тел. (095)680-15-61
- Куплю модели 1:43 тракторов и тягача АТ-Т, фото тракторов 1950-60 гг. Скачков С.А., 172527, Тверская обл., г. Нелидово-7, а/я 36

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

КУПЛЮ	<input type="checkbox"/>
ПРОДАМ	<input type="checkbox"/>
ОБМЕНЯЮ	<input type="checkbox"/>
РАЗНОЕ	<input type="checkbox"/>

Почтовый адрес \_\_\_\_\_

# КОНКУРС

## «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



Дорогие друзья и коллеги!

Сегодня мы публикуем условия участия в конкурсе «Модель года 2008» 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» в количестве не более 10 экз. 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 специальным жюри по итогам голосования с учётом не только потребительских качеств модели (соответствие прототипу, точность масштабирования, оригинальность, качество дизайна, изготовления, отделки и т.п.), но и по соотношению цена/качество.

Принять участие в голосовании по конкурсу «Масштабная модель 2008 года» можно до 31 января 2009 г.

Результаты конкурса будут опубликованы в журнале «Автомобильный моделизм» № 2/2009.

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

Номинации:

Модель года;

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

Лучшая модель зарубежного автомобиля отечественного изготовителя;

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

Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя;

Лучшая отечественная фирма-изготовитель моделей;

Лучшая зарубежная фирма-изготовитель отечественных моделей.

Любая модель может быть представлена в нескольких номинациях.

В конкурсе могут принимать участие, как специально номинированные изготовителями модели, так и модели, впервые выпущенные в 2008 г., которые официально никто не номинировал. Единственное условие для участия – модель впервые должна быть изготовлена в 2008 г.

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

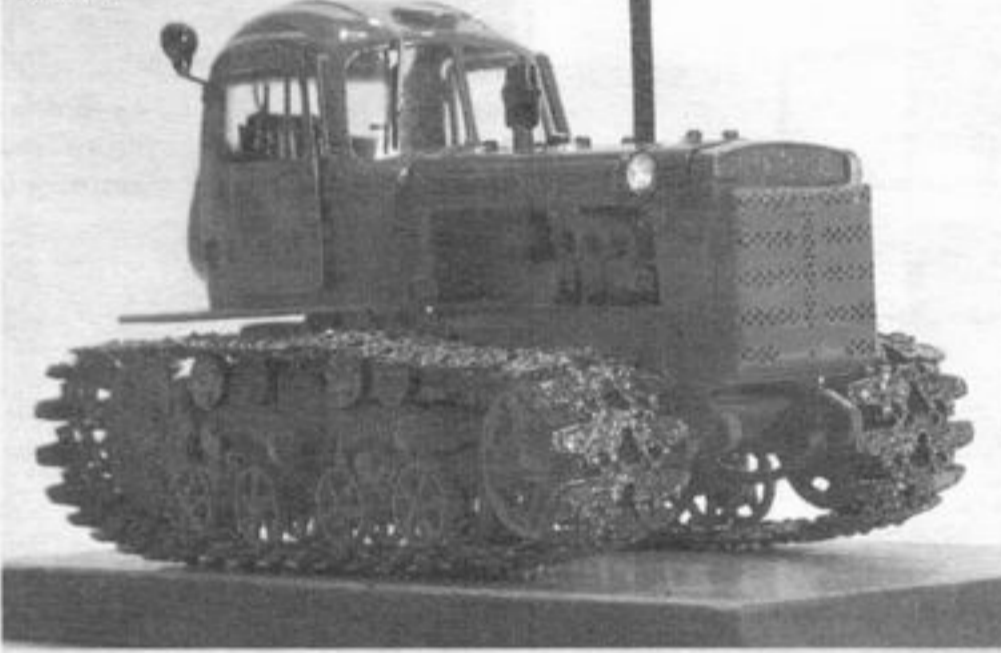
Ждём Ваших комментариев, предложений по номинациям, а, главное, «голосов», отданных за ту или иную модель.

Сегодня мы представляем на конкурс модели гусеничных тракторов, которые изготавливает Михаил Жиряков:

ДТ-75



ДТ-75Б



ДТ-75К



ДТ-75НТ



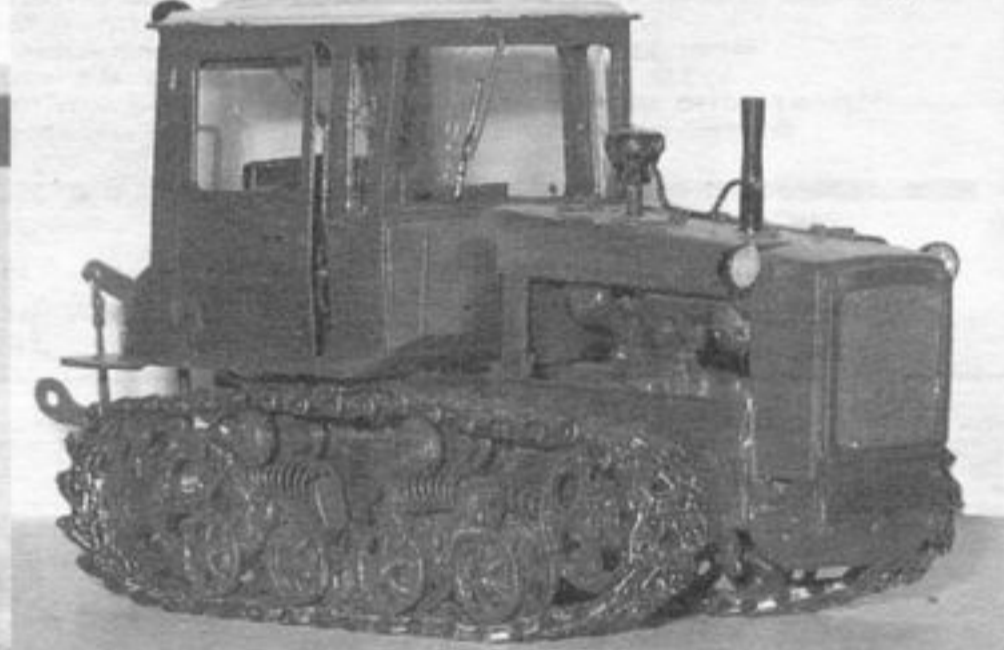
ДТ-75М



ДТ-75М «Казakhstan»



ДТ-75Н



ДТ-75Н с ДЗ-42



	BMW X5 Polizei Germany white & green, beige интерьер номер OS-3541 Hongwell (Cararama)		BMW X5 silver, beige интерьер номер BM X5 Schuco (Junior Line)		BMW X5 Politie Belgium white, beige интерьер панель приборов beige баранка black номер спереди/сзади Y23 LWZ выхлопная труба silver Hongwell (Cararama)
	BMW X5 Polizei Germany silver metallic, beige интерьер панель приборов beige баранка black номер спереди и сзади OS-3541 Hongwell (Cararama)		BMW X5 Vigili Del Fuoco red, beige интерьер панель приборов beige баранка black номер спереди и сзади POLIZIA D5128 Hongwell (Cararama)		BMW X5 Purple Joycity
	BMW X5 Polizei Germany silver metallic, black интерьер панель приборов black баранка black номер спереди и сзади OS-3541 Hongwell (Cararama)		BMW X5 white, beige интерьер номер BM X5 Hongwell (Cararama)		BMW X5 + horse trailer Purple Joycity
	BMW X5 Polizia Italy light blue, beige интерьер баранка black номер спереди и сзади Polizia D5128 Выхлопная труба silver Hongwell (Cararama)		BMW X5 Ambulancia Spain white, beige интерьер номер 000 AAA Hongwell (Cararama)		BMW X5 black Joycity
	BMW X5 Pompiers France red, beige интерьер баранка black номер спереди/сзади H2L-199 Hongwell (Cararama)		BMW X5 Ambulancia Spain white, beige интерьер номер 7858 TGY Hongwell (Cararama)		BMW Z + boat cabriolet soft top red Hongwell (Cararama)
	BMW X5 Pompiers France red, beige интерьер номер T72 BSR Hongwell (Cararama)		BMW X5 Brandweer Holland red, beige интерьер номер T72 GJL Hongwell (Cararama)		BMW Z3 cabriolet black metallic, black интерьер номер BM Z3 фары рисованные Hongwell (Cararama)
	BMW X5 red, beige интерьер номер BM X5 Hongwell (Cararama)		BMW X5 Police France white, black интерьер номер 78N-19302 Hongwell (Cararama)		BMW Z3 cabriolet black metallic, green интерьер номер BM Z3 Hongwell (Cararama)
	BMW X5 red, black интерьер номер BM X5 Hongwell (Cararama)		BMW X5 Police UK white & navy blue/yellow pattern checker / beige интерьер / панель приборов beige / баранка black / номер T72 GJL спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)		BMW Z3 cabriolet black metallic, grey интерьер номер BM Z3 Hongwell (Cararama)
	BMW X5 red Realtoy (Boss Rainbow Mountain)		BMW X5 Police UK white & navy blue/yellow pattern checker / black интерьер / панель приборов black / баранка black / номер T853 GJL спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)		BMW Z3 cabriolet black metallic, orange интерьер номер BM Z3 Hongwell (Cararama)
	BMW X5 red Realtoy (Yodel Real-X Part- 5)		BMW X5 Politie Belgium white, beige интерьер панель приборов beige баранка black номер спереди/сзади T72 BSR выхлопная труба silver Hongwell (Cararama)		BMW Z3 cabriolet black metallic with logo on side / green интерьер номер BM Z3 Hongwell (Cararama)
	BMW X5 Rendorseg Hungary white, beige интерьер панель приборов beige баранка black номер спереди и сзади RB 49-31 Hongwell (Cararama)		BMW X5 Politie Belgium white, black интерьер панель приборов black баранка black номер спереди/сзади T72 BSR / выхлопная труба black, text на крыше Police Hongwell (Cararama)		BMW Z3 cabriolet blue-green, beige интерьер номер BM Z3 фары рисованные Hongwell (Cararama)
	BMW X5 silver, black интерьер номер BM X5 Hongwell (Cararama)		BMW X5 Politie Belgium white, black интерьер панель приборов black баранка black / номер спереди/сзади FVU-896 выхлопная труба black Police on barlight Hongwell (Cararama)		BMW Z3 cabriolet blue-green, grey интерьер номер BM Z3 фары рисованные Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
blue-green metallic, beige  
интерьер  
номер BM Z3  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
blue-green metallic, green  
интерьер  
номер BM Z3  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
blue-green metallic with  
logo on side  
black интерьер  
номер BM Z3  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
red, beige интерьер  
номер BM Z3  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
red, black интерьер  
номер BM Z3  
фары рисованные  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
red, green интерьер  
номер BM Z3  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
red, grey интерьер  
номер BM Z3  
фары рисованные  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
red with logo on side /  
green интерьер  
номер BM Z3  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
silver, beige интерьер  
номер BM Z3  
Hongwell (Cararama)



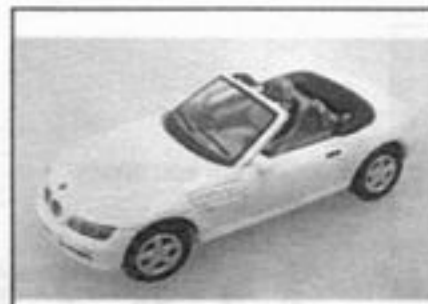
BMW Z3 cabriolet  
silver, green интерьер  
номер BM Z3  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
silver, grey интерьер  
номер BM Z3  
фары рисованные  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
white, beige интерьер  
номер BM Z3  
фары рисованные  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
white, grey интерьер  
номер BM Z3  
фары рисованные  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
yellow, beige интерьер  
номер BM Z3  
фары рисованные  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
yellow, black интерьер  
номер BM Z3  
фары рисованные  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
yellow, grey интерьер  
номер BM Z3  
фары рисованные  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
soft top  
blue-green, beige  
интерьер  
номер BM Z3  
фары рисованные  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
soft top  
blue-green, grey интерьер  
номер BM Z3  
фары рисованные  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
soft top  
blue-green metallic, black  
интерьер  
номер BM Z3  
фары рисованные  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
soft top  
dark green, grey интерьер  
номер BM Z3  
фары рисованные  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
soft top  
red, beige интерьер  
номер BM Z3  
фары рисованные  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
soft top  
red, grey интерьер  
номер BM Z3  
фары рисованные  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
soft top  
silver, black интерьер  
номер BM Z3  
фары рисованные  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
soft top  
white, grey интерьер  
номер BM Z3  
фары рисованные  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
soft top  
yellow, black интерьер  
номер BM Z3  
фары рисованные  
Hongwell (Cararama)



BMW Z3 cabriolet  
soft top  
yellow, grey интерьер  
номер BM Z3  
фары рисованные  
Hongwell (Cararama)



BMW Z4  
grey, black интерьер  
JoyCity



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



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



BMW Z4 cabriolet  
dark red, black интерьер  
Yatming



BMW Z4 cabriolet  
gold, black интерьер  
Yatming



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



BMW Z4 cabriolet  
grey metallic, black  
интерьер  
Yatming



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



BMW Z4 cabriolet  
light orange metallic  
Yatming



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

# ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



БАЗ-5922 пожарный (Сиротко)



ЗИС-ММЗ-585 на шасси раннего ЗИС-150 (Vector)



ГАЗ-03-32 санитарни (Vector)



ГАЗ-3102 Волга Пресса (АГАТ)



КАЗ-784 полуприцеп (КВ)



КАЗ-794 полуприцеп (КВ)



ЗИС-32 для перевозки людей (Ломо-АВМ)



Chevrolet Aveo LS (Vector)



ГАЗ-221721 санитарный (MD-studio)



Чекер Аэробус (Vector)



ГАЗ-22172 санитарный (MD-studio)



Studebaker US6 U4 6x6 с тентом (МБК)



ГАЗ-3307 битумовоз



ЗИС-8 пункт управления полетами (ИИИ)



ГАЗ-3307 цистерна



Варшава-пикап (ДНК)



Варшава-пикап (ДНК)



Варшава-пикап (ДНК)



Варшава-пикап (ДНК)



Mercedes 770 lim 100 ps (Kherson-models)



ЗИС-8 пожарная автовышка (ИИИ)



Cadillac Model A 1903 (EMC)



ЗИЛ-118 санитарный (Kherson-models)



ГАЗ-3307 битумовоз



Москвич-407 (De Agostini)



МАЗ-103Т троллейбус (Киммерия)



ЗИЛ-4331 пункт управления полетами (Киммерия)



ГАЗ-4 (МАЛ-студио)



ГАЗ-66 санитарный (МАЛ-студио)



ГМосквич-423 (МАЛ-студио)



ГАЗ-450 санитарный (МАЛ-студио)

# Showtime!



Крокус Экспо  
19-22 марта 2009

Выставка антиквариата  
и старинных автомобилей

Организатор: +7 (495) 925-69-84 | [www.oldtimer.ru](http://www.oldtimer.ru)

Реклама Lincoln L (1930) предоставлена компанией Hupac Ltd.  
Showtime (англ.) - Время для шоу



При поддержке  
Правительства  
Москвы



[AVTO@mail.ru](mailto:AVTO@mail.ru)



 **BOSCH**  
Разработано для жизни