

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

Автомобильный 1/2011 моделизм

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



ГАЗ-63 (Алекс-ЭММ)



Газельский ЗИЛ-130 (АИФФ)



Брянский Урал-4320 (ЯС-Стеклодел)



ГАЗ-672М (ХаскиГас)



ГАЗ-3902 "Вепрь" (Херсон-модель) 20 12 2010
Mercedes-Benz Gур 630 Turan 1927-1928 (Master 433)



Автомобильный ЯАЗ-4008 (ХаскиГас)
Автомобиль ЯАЗ-3 Вейгер на шасси ЗИС-5 (МЭМ)



ХЗ-713 на шасси ЗИЛ-130 (ХЗ, фото Андрей Лабод)



Легковой ЗИЛ-131 (ХЗ, фото Андрей Лабод) 28 11 2010
ГАЗ-03-30 (Серия "Жан-Автомобиль")



ГАЗ-11-73 (Серия "Жан-Автомобиль")



ГАЗ-М415 (Серия "Жан-Автомобиль")



ЗИС-32 (МЭМ/ХаскиГас)

19 12 2010



www.1001automodel.ru

Zatra 111 (Ро-Модель)



www.1001automodel.ru

ГАЗ-13 "Валка" из коллекции "Русский Субару" (ВЭМ)



www.1001automodel.ru



ГАЗ-22 "Валка" (МЭМ 44431)



Zatra 111 (Ро-Модель)



www.1001automodel.ru



ГАЗ 21УС "Валка".
Легковой экземпляр, совмещен с коблером 15.07.1970 г. (ВЭМ)



ЯАЗ-1,6-40 на шасси ГАЗ-33081 (Херсон-модель)



ЯАЗ-МЖУ 2 (АИФФ)



ЯАЗ-5В на шасси Урал-4320 (Стекло)



ЯАЗ-5 "Медведь" (Стекло)



КамАЗ-65222 (ХаскиГас)



Сайлос Serie 15 Fleetwood (Мастер 433)

www.mashinki.ru

Фотографии моделей, которые были представлены на суд коллекционеров в конце прошлого года.

Более подробно с новинками прошлого года и плакатами на год текущий можно ознакомиться в статье на стр. 12

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

VV.M Co. Ltd.

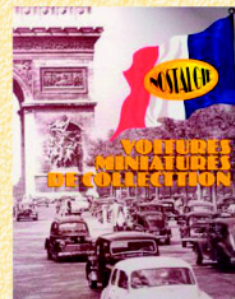
ДИСТРИБЬЮТОР № 1 в РОССИИ



NOREV



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



**МАГАЗИН
В
МОСКВЕ**

Протопоповский пер. 9
тел.: (495)-680-15-61
(926)-237-33-35
Большой выбор моделей
во всех масштабах,
а также
эксклюзивные копии
ручной работы
из России и Украины

Model Cars Heritage



Интернет-Магазин

www.modelcarsheritage.spb.ru

**МАГАЗИН
В
САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ**

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

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 1/2011 моделизм

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

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

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



Коллективный консультант:

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

Набор и верстка
Любовь Полетаева
Фото
Юрий Мильман, Ольга Шкаева

Издатель
ООО «Благовест-В»

Адрес для переписки:
**129347, Москва,
ул. Проходчиков, 4, оф. 131
Шкаеву Александру Вадимовичу
Тел. для справок: 8-916-041-36-87**

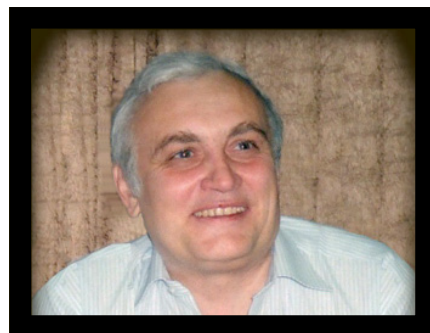
<http://www.cartruckbus.ru/avtomodelizm/>
<http://www.RussianScaleModels.com>

Журнал зарегистрирован в Государственном
Комитете РФ по печати
Свидетельство ПИ № 77-1671 от 15.02.2000 г.
Редакция не несет ответственности за содержание
авторских статей и рекламных материалов.
Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авто-
ров статей.
Данное издание не может быть воспроизведено полно-
стью или частично без письменного разрешения изда-
теля. При цитировании ссылка обязательна.

© Автомобильный моделизм, 1(73)
Editorial office:
Moscow, 107120, Russia
Prokhorchikov 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, 2011

СОДЕРЖАНИЕ

Автобусы из Каунаса, 2
Л. Суславичюс
Автомобили 2004 года – Fiat Panda,
Mazda 3 и Volkswagen Golf V, 8
А. Бармасов
Eastern Models Collection, 10
Конкурс «Масштабная модель года», 11
Былое и думы..., 12
Каталог моделей мастерской АЛЬФ, 17
Зарубежные новинки, 19
Отечественные новинки, 22
Горьковские вездеходы. Часть I. ГАЗ-47,
25
А. Колеватов
Декали для моделей, 30
А. Говоруха
Юбилей, 32
Выставки 2011 года, 33
Памятные даты 2011 года, 34
Автолегенды. Геометрия и гармония, 38
Справочная информация. Каталог
моделей в масштабе 1:72, 39



На 54 году ушёл из жизни просто хороший человек Александр Олегович Фисун. Инженер-дорожник по образованию, ликвидатор чернобыльской аварии, Мастер с большой буквы, один из основателей автомобильной мастерской ФИНОКО. Друг и учитель, муж, отец и дед, подаривший коллекционерам большую гамму отечественных автобусов и троллейбусов. Не успел он воплотить в жизнь много интересных модельных проектов. Светлая ему память!

ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» осуществляется *только через редакцию журнала* перечислением почтового перевода в **500 руб.** (за полугодие) для России и указанием в поле «Для письма»: «Подписка на __ полугодие» и своего почтового адреса. Отправка журнала – заказной бандеролью.

ПРЕДЫДУЩИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛОВ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ТОЛЬКО ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМУ СОГЛАСОВАНИЮ С РЕДАКЦИЕЙ

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

Для справки: стоимость одного номера за 2000 – 1-ю пол. 2003 гг. – **140 руб.** (с пересылкой по России). После согласования заказа при переводе денег необходимо сообщить в поле «Для письма» нужные номера, их количество и свой почтовый адрес, или послать эту информацию на электронный адрес.

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

В розницу новые номера журнала можно приобрести:

Москва: **Магазин** – Протопоповский пер., 9 (в помещении ВОС), тел. 495-680-15-61
Киммерия – пл. Ганецкого, д. 1 (в помещении кинотеатра «Варшава», тел. 8-926-881-66-66, 8-926-908-08-08, 8-925-226-26-26 (ежедн. с 11.00 до 21.00)
Московский дом авиации и космонавтики – ул. Красноармейская, 4

Санкт-Петербург: **Клуб коллекционеров** – ул. Римского-Корсакова, д. 53, вход со двора.
Масштабные модели – еженедельно по четвергам с 16.00 до 18.00. Ченский Александр Иванович (тел. в указанное время – (812) 714-33-41).
магазин «**Машинки**» – ул. Моховая, д. 31, тел. (812) 579-83-62
магазин «**Машинки**» – Московский вокзал, тел. (812) 579-83-62

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

Брянск: **Магазин** – ул. Фокина, д. 43, цокольный этаж, тел. 9-905-177-77-05
Казань: магазин «**Сундучок**» – ул. Чистопольская, д. 3, тел. 43-99-94

Саратов: магазин «**Автомобиль на ладони**» – ул. Московская, д. 100
Уфа: магазин «**Машинки**» – ул. Достоевского, д. 83, тел. (347) 272-06-78

Интернет-магазины: www.kimmeri.com; www.1001automodel.ru; www.models-online.ru
УКРАИНА: г. Запорожье, Никифоров Владимир (тел. 097-956-98-19)

г. Полтава, Лаптев Олег (тел. 2-46-59)
Киммерия – г. Киев, Московский проспект, д. 6, тел. +38-067-777760

АВТОБУСЫ ИЗ КАУНАСА

Люциус СУСЛАВИЧЮС,
Фотографии автора и из архива автора
Материал любезно предоставлен
Данутой и Томасом Суславичюсами

Аббревиатура «КАГ» сегодня в Литве мало о чём кому-нибудь говорит. Но добрых 50 лет она обозначала единственное литовское предприятие, которое производило автобусы и специальные автомобили. «Каунасский авторемонтный завод» (а сокращение «КАГ» как раз и было создано из первых букв названия этого предприятия) имел достаточно интересную историю¹.

Первые автобусные кузова на шасси американских грузовиков Ford, Chevrolet, Autocar и других теперь уже забытых марок начали производиться в Каунасе (тогда – «временной столице») местными мастерами ещё в тридцатых годах прошлого века. Сначала маленькие и примитивные, со временем, они становились современнее, и с каждой новой моделью – всё комфортнее. В конце 1940-х гг. в Каунасе уже ездили автобусы вагонной компоновки, произведенные на основе немецких шасси Mercedes Banz O3750 с дизельными двигателями. Главными поставщиками кузовов для каунасских автобусов был кузовной цех «Акционерного общества литовских американцев» на улице Кестуче² и цех нового автобусного парка построенного в районе Шанчай³, где кузова для автобусов вагонного типа освоили ещё в 1939 г.

После окончания Второй Мировой войны, автобусов в Литве практически не осталось. Пассажиров перевозили на спешно приспособленных для этого грузовиках³ и некоторых «вермахтовских» автобусах, брошенных на обочинах отходящими немцами и впоследствии отремонтированных. Кроме того, вскоре после окончания войны предпринимались «экспедиции» на оккупированную Советской армией территорию Восточной Германии и Восточной Пруссии, откуда также ещё удавалось доставлять некоторые автобусы и, отремонтировав, выпускать их на маршруты.

Спустя несколько лет⁵, как только появилась возможность получить новые советские шасси, в национализированных и названных Каунасским авторе-



Один из первых автобусов вагонной компоновки будущего Каунасского авторемонтного завода (КАГ) на шасси немецкого Mercedes Benz. 1947



Автобус Л-1 с деревяннометаллическим кузовом производится на КАГ, внешне отличившийся от ленинградского оригинала АТУЛ. Каунас, нач. 1950-х гг.

В задней стенке КАГ-1 с округлым верхом и иными окнами был открывавшийся вбок багажный люк



Поздние исполнения КАГ-1 имели более простые лобовые стёкла. 1955

Специальная версия милицейского автобуса имела иные очертания, схожие с вариантом «Аремкуза»



Капитальный 19-местный автобус КАГ-1 на шасси ГАЗ-51 также выпускался по образцу и подобию горьковского автобуса ГЗА-651, но имел иную заднюю часть кузова. 1952

монтным заводом цехах на улице Кестуче опять возобновилось производство автобусов. Производимые в первые послевоенные годы в Каунасе автобусы имели индекс Л-1⁶. Это был известный под тем же наименованием автобус ленинградской конструкции, пересмотренный и изменённый местными специалистами. Кузов вагонного типа с деревянным каркасом каунасцы монтировали не на ЗИС-5, а на шасси более современного на тот момент грузовика ЗИС-150. Каунасский вариант Л-1 был несколько похож на появившийся позднее автобус ЗИС-155, но имел только одну дверь. Насколько помню, в салоне было тесновато, пахло бензином, а, кроме того, выступавший в форме гроба кожух двигателя нагревался настолько, что при касании к нему, можно было даже обжечься. Автобусы Л-1 ездили во всех крупных городах Литвы, а затем обычно заканчивали службу как служебные автобусы различных предприятий и организаций.

В 1952 г., когда в Вильнюсе был запущен ещё один авторемонтный завод, ремонт ЗИСов был поручен ему, а КАГУ надлежало освоить капитальный ремонт популярных тогда ГАЗ-51. Конечно, соответственно должна была поменяться и модель производимого на их шасси автобуса. Так в Каунасе, «не изобретая велосипеда», довольно быстро освоили производство аналога скон-

ПАМЯТИ ЛЮЦИЮСА

(26 февраля известному литовскому историку техники исполнилось бы 63 года)

Вот уже более трёх лет с нами нет Люциуса Суславичюса. И, чем больше проходит времени, тем глубже осознаешь потерю, которую уже никто не восполнит. Осознаёшь острую потребность в этом удивительно светлом и на редкость интеллигентном человеке с поистине энциклопедическими познаниями.

Мое знакомство с ним, поначалу — заочное, возникло благодаря многочисленным публикациям его материалов по истории автомобиля, регулярно появлявшимся в различных изданиях ещё советских времён. До сих пор помню, как я, будучи мальчишкой, зачитывался его чрезвычайно увлекательными статьями об отечественной «трёхоске» ЗИС-6, о ленд-лизовском Dodge «три четверти» («Тяжеловес» в семье джипов) и прочих автомобилях Великой Отечественной войны («По обе стороны фронта» и др.), о знаменитой чехословацкой Tatra 111 («Просто хорошая машина»), американских грузовиках «Интернэшнл Харверстер» («Международный жнец»), финских Sisu, испанских Pegaso и многих других экзотических автомобилях в журналах «Моделист-Конструктор», «За рулем», «Автомобильный транспорт», «Автомобильный транспорт Казахстана» и т.д.

Помню, как неоднократно хотел написать ему, поблагодарить, узнать о каких-то моментах, оставшихся за пределами публикаций. Но всё как-то не решался. Останавливало, наверное, то, что он — признанный во многих странах авторитет автомобильной истории, автор многочисленных статей и нескольких книг, весьма известный и уважаемый человек, я же — никому не известный любитель из далёкой Сибири.

Захочет ли он общаться со мной? Тем более, что у меня уже был некоторый негативный опыт общения с отдельными признанными корифеями в этой области. Но мои опасения оказались напрасными.

Мне ответил очень скромный, радушный и доброжелательный человек, с которым оказалось просто и приятно общаться, а главное — хотелось общаться. Позже он сам написал мне по поводу авторитетности следующее:

«Я не полагаю себя великим авторитетом, так как знаю людей, ведающих гораздо больше меня. Хотя бы по тем же ленд-лизовским автомобилям. Поэтому не набиваю себе цену, хотя и знаю чего я стою как специалист. Второе — я тридцать лет носил форму и привык отвечать за свои слова. Если что-то обещал — делаю. И третье — информация существует для того, чтоб ею обмениваться. На кой ляд сидеть на информации и не использовать её ни самому, ни давать другим?»

В нашей переписке речь заходила, в первую очередь, конечно же, о различных автомобильно-исторических нюансах (модели, даты, применявшиеся комплектующие и т.д.). Но как-то раз я посетовал на то, что зная его давно и теперь уже много общаясь с ним, я практически ничего не знаю о нём самом. Будучи человеком скромным, он мало что писал о себе, но в этот раз, выполняя мою просьбу, ответил так:

«Литовец на 100%, так как родом из Каунаса, здесь окончил школу и институт, став инженером автотранспорта, но по распределению сразу попал в ГАИ. Здесь работал с 1970 по 1990-е гг., пройдя путь от лейтенанта до полковника милиции (зам. начальника управления ГАИ). Потом создавал литовскую дорожную полицию, где дослужился до

старшего комиссара. За нежелание заниматься «дворцовой политикой» был торжественно выпровожен на пенсию в 1998 г. Год работал в страховой компании, а затем, как только позвал мой бывший главный комиссар, пошёл вместе с ним создавать предприятие «Регитра», которое в 2000 г. приняло от полиции регистрацию транспорта, а в 2003 г. — и экзамены для водителей. То есть всё время работал практически с теми же людьми и примерно в одной и той же сфере. Первая публикация в прессе была в октябре 1970 г. Сейчас работаю с несколькими литовскими и российскими изданиями».

Однако Люциус не просто охотно общался со мной и другими молодыми авторами, но и активно помогал. Например, только благодаря его многочисленным стараниям и поддержке появилась на свет моя первая серьёзная работа — «Американцы в стране Советов». Люциус многое сделал этого проекта, щедро делился своими фото, источниками информации, часто советовал и направлял в нужное русло. Без его активного участия эта работа просто не состоялась бы в том солидном объёме, в котором в итоге вышла. К сожалению, он успел увидеть опубликованными лишь первые три главы из этого труда. И самой лучшей их оценкой для меня стали его хорошие слова. Он вообще был очень тактичным человеком, и даже замечая и указывая на те или иные ошибки и «ляпы», в начале всегда находил, за что похвалить, отмечал что-то хорошее, удачное. И даже критике старался подвергать в остроумной, шуточной форме. Для примера не могу не привести фрагмент из его письма от 28 сентября 2007 г.:

«Спасибо Вам, Михаил, за статью про ЗИС-32. Статья великолепная, пожалуй, больше и не прибавить. Но объясните, пожалуйста, что Вы имели в виду, написав: «...комплектовался раздаточной коробкой с включением заднего и переднего мостов». Что это за техническое решение — в «раздатке» включать задний мост??? Передний, понятно — это у всех «раздаток» имеется, но чтоб ещё и задний отдельно — не слыхивал, не слыхивал...»

Порой, со свойственным молодости максимализмом, я иногда спорил с ним, подчас бывая при этом не прав, на что он всегда спокойно, мягко и примирительно отвечал: «Мой друг, не будьте столь категоричны» или «Мой друг, имейте терпение...»

К сожалению, достойным людям судьба отпускает порой довольно мало времени.

Люциус не считал нужным писать о каких-то своих проблемах или болезни. Узнать об этом можно было лишь косвенно, в связи с перерывами в общении. И лишь однажды, 27 августа 2007 г., после одного такого молчания, на мой вопрос, — Всё ли в порядке? — последовал ответ: «— Нет, далеко не всё в порядке. Я серьёзно болен».

Но даже и после того он предпочитал не распространяться о недуге, отвечая на моё беспокойство лишь вскользь, абсолютно без эмоций, с неискраемым присутствием духа:

«Ну, как Вам сказать, вроде стало лучше, но сил пока нет — с трудом взбираюсь к себе на третий



этаж. Ездить, правда, могу неплохо — ничто не мешает управлять машиной. Однако неясно, сколько ещё продолжится курс химического лечения» (13.10.2007 г.).

И всё же, не смотря ни на что, от него продолжало веять неиссякаемым оптимизмом и доброжелательностью. Он был по-прежнему полон идей, замыслов:

«Кстати, готовлю статью про полноприводный «Опель-Блиц» для А. Шкаева. Надоело три раза в год про КраЗы читать» (13.10.2007 г.).

Всё также оперативно отвечал на мои просьбы, да и сам иной раз просил помочь:

«— Михаил, у Вас под рукой нет фото ЗА3-965, УАЗ-450, УралЗИС-355М и ЗИС-110? Опять срочно нужно... Меня тут зажали в угол — журнал делают в выходные. Текст я могу дать, а вот фото все на работе» (29.09.2007 г.).

И сообщения от него продолжали приходить всё также регулярно:

17.10.2007 г. «Добрый день, Михаил. Вот несколько фото от меня — английские «Фодень». Эти англичане порой осуществляли весьма нестандартные решения... Аэродинамика, чётр поברי!»

Ну, кто смог бы заключить из этих слов, что их пишет уже очень серьёзно больной человек?! Стойкости и присутствию духа у него можно было поучиться... Таким же было и последнее письмо, от 25 октября, в котором он вновь общался и высылал много интересного. А ведь ему оставалось всего 4 дня...

Как-то ещё в начале нашего знакомства, Люциус написал: Laba diena, Михаил! — по-литовски это значит — «добрый день!», поэтому нас, литовцев в шутку иногда зовут «лабусами». С той поры свои письма к нему я всегда начинал словами: Laba diena, Liucijus!

Лaba diena, Liucijus! — очень хочется написать и сейчас. Добрый день, Люциус! Как хорошо, что я имел счастье быть знаком с Вами. Жаль только, что мы так никогда и не увиделись, и не пожали друг другу руку... Как хорошо, что Вы жили на этой земле, и простите за пафос, — в меру сил делали этот мир лучше, интереснее, добрее... Как здорово, что столько полезного и занимательного Вы смогли донести до очень большого количества других людей, смогли увлечь их, зажечь в них интерес к технике, к истории... Как плохо, что Вас больше нет. Что Вы уже не сможете ответить ни мне, ни кому-то другому. Но, несмотря на всю тщетность, этого... я всё равно пишу сейчас эти же слова — Laba diena, Liucijus!

Михаил Соколов

плоские стёкла в форме трапеции.

Выпуская автобус устаревшего типа, завод, как и аналогичные предприятия в Риге, Тарту и других городах СССР, готовился, перейти к производству нового автобуса вагонного типа. Группой конструкторов, создавшей в середине 1950-х гг. модель автобуса КАГ-3, руководил инженер В.Паулавичус⁷. Этот КАГ выглядел на много современнее, чем его предвестник, однако его конструкция была не многим прогрессивнее – на удлинённом спереди и сзади шасси того же ГАЗ-51А завод ставил тяжёлый каркас, изготовленный из ясеня и бука. Снаружи его обивали жёстью, а внутри – многослойной авиационной фанерой лакированной в тёмно-коричневый оттенок. В салоне было 23 места для сидения, ещё 7 пассажиров могли ехать стоя в проходе между рядов сидений.

Водитель сидел слева от двигателя, а за его спиной была перегородка с двумя окнами, отделявшая его от салона. Базовый вариант автобуса имел одну складывавшуюся двустворчатую дверь, которую открывал пневматический механизм. В первые годы производства КАГ-3⁸ имел панорамное переднее окно, состоявшее из пяти плоских стёкол, над которым размещались окошки указателя маршрута, и обтянутую металлической сеткой облицовку радиатора, формой напоминавшую экран телевизора, украшенную двумя узкими молдингами и надписью «КАГ» между ними. Позже каунасцы приспособили для лобовых окон автобуса два изогнутых стекла от ПАЗ-652, а передняя панель изменённой формы, теперь без заводского логотипа, имела три широких горизонтальных молдинга.

Кроме базового варианта, завод вскоре освоил и ряд модификаций: слу-

Серийный КАГ-3 второй серии выезжает с паром на берег. Эстония, 1960-е гг.



КАГ-3 второй серии в весьма редком исполнении грузового фургона с наращенной крышей. Москва, кон. 1960-х гг.



Маршрутный КАГ-3 второй серии у автобусной остановки. Литва, кон. 1960-х гг.



Автобус КАГ-3 вагонной компоновки. Экземпляр первой серии с логотипом «КАГ» на передней панели. 1956



Ранний серийный КАГ-3 (первой серии) на улицах Каунаса на рубеже 1950–1960-х гг.



КАГ-3 второй серии с четырёхмолдинговой облицовкой передка. Нач. 1960-х гг.

струированного в Горьком капотного автобуса ГЗА-651, рассчитанного на 19 мест для сидения. Правда, технологические возможности каунасцев были скромнее горьковских, поэтому получившийся автобус КАГ-1 отличался от прототипа более прямоугольными линиями кузова и иной формой задней его части. В ней не было двери, как у исходной модели, а только прямоугольный люк, предназначенный для загрузки в салон носилок, если автобус на случай войны был бы переоборудован в санитарный. Над люком каунасцы установили два небольших прямоугольных окошка.

Боковые окна могли открываться с опусканием стёкол вниз. Правую переднюю дверь в салон открывал и закрывал со своего места водитель с помощью длинной ручки с системой рычагов. Кондукторша (а тогда во всех автобусах работали кондукторши) сидела около дверей на специальном месте и, отрывая от нескольких рулончиков билеты разного цвета, продавала их пассажирам.

Из центра города, где уже не было места для расширения производства, сборку автобусных кузовов постепенно переместили в новый цех, построенный около автобусного парка. Было в этом и ещё одно удобство – в Шанчай, прилегавший к железной дороге, можно было доставлять из Горького на железнодорожных платформах шасси «газонов» и выкатывать их прямо на территорию завода. КАГ-1 работал во всех регионах страны, перевозя пассажиров по сельским дорогам, и даже столичный автобусный парк не избежал их присутствия. А в Каунасе КАГи долгое время обслуживали один из сложнейших маршрутов – 15-й (из Шанчая в Высокий Шанчай), преодолевая улицы с крутыми подъёмами. За всё время своего производства КАГ-1 изменился немного – если автобусы первых серии, как и горьковские, имели изогнутые передние боковые стёкла, то позже каунасцы начали монтировать более простые

жебный автобус с обычной распашной дверью вместо складывавшихся створок, автобус для городских маршрутов с двумя боковыми дверями и изменённой планировкой салона и автомобиля специального назначения на базе автобуса. Их было достаточно много – грузовой фургон КАГ-31, хлебный фургон КАГ-32, автомобиль технической помощи КАГ-33, автомобиль для взрывателей КАГ-34, автомобиль бытового обслуживания КАГ-317. Позже начали производить грузопассажирские автобусы для почтовой службы и автомобиль для дорожной службы. Последний из-за своей пёстрой раскраски был прозван «цирком Касперавичуса» (по фамилии тогдашнего ответственного заместителя начальника Главного производственного управления автодорог). Словом, КАГи работали во всей республике в самых разных областях и даже с появлением ПАЗ-652, имевших цельнометаллические кузова, спрос на литовские автобусы не уменьшался. Как это ни странно, их популярность была обусловлена... всё той же устаревшей конструкцией и технологией производства. Тогдашняя плановая система капитального ремонта позволяла эксплуатационникам регулярно менять старые кузова на совершенно новые⁹. Некоторые КАГи за свою жизнь изнашивали по 3–4 кузова! Конечно, при хроническом дефиците авто-



Водители каунасского автобусного парка на фоне КАГ-3 второй серии. Кон. 1960-х гг.



Один из многих КАГ-3 второй серии после капитального ремонта приобретший новую облицовку, но сохранивший составное лобовое стекло старого типа. Фото нач. 1970-х гг.



бусов, когда шансов получить новую машину было мало, предприятия, организации, колхозы предпочитали КАГи, которых могли полностью обновлять через каждые 4–5 лет, а не получаемые из России без возможности ремонта автобусы. Кстати, деревянная конструкция каркаса стимулировала и поставки автобусов из Каунаса в республики Закавказья. При поездке по плохим горным дорогам, такой достаточно эластичный каркас скрипел, перекашивался, но не ломался, как металлические сварные или клёпаные.

Но не только сами автобусы КАГ-3 поставлялись за пределы Литвы. Первые модели других достаточно известных автобусов «Чернигов» и «Кубань»¹⁰, производились именно по чертежам КАГ. И надо сказать, что выглядели они намного изящнее, чем более поздние собственные конструкции.

Сотрудники Каунасского авторемонтного завода вовсе не считали, что деревянный КАГ-3 – это всё, что они способны производить. Уже в 1957 г. группа конструкторов, которыми руководил В.Пупейка, начала проектировать автобус с цельнометаллическим кузовом всё на том же шасси ГАЗ-51А. Два года спустя (осенью 1959 г.) такой автобус с панорамными передними и задними стёклами и застеклёнными скатами крыши, получивший индекс КАГ-4¹¹, был показан в Каунасе на традиционной выставке сельского хозяйства в парке Ажуолинас. Завод изготовил два пассажирских экземпляра новой модели и один грузовой фургон КАГ-41. Первый автобус был передан в Каунасский автобусный парк для опытной эксплуатации, где получил гаражный номер 274, а два других отправились в Москву, где несколько лет демонстрировались на Выставке достижений народного хозяйства, рядом с павильоном Литовской ССР.

Сегодня трудно сказать, что помешало начать производство автобуса новой модели – московские бюрократы, не выделившие средств на необходимую модернизацию завода или руководство Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог республики, побоявшееся потерять важный для министерства авторемонтный завод. Ведь с началом производства новых автобусов, КАГ скорее всего перешёл бы в ведомство союзного министерства автомобильной промышленности, тем более что в 1962 г. завод переместился из района Шанчай в другой пригородный район Каунаса – Алексотас, где оставались возможности для расширения производства¹². А на старом месте меж тем обносился филиал изрядно расширившегося Каунасского автобусного парка.

После ряда тяжёлых аварий с участием автобусов КАГ, в которых пострадало немало людей, производство было ограничено, и со временем эти автобусы исчезли из городских и районных автобусных парков, однако продолжали ис-

Серийный КАГ-3 третьей серии (сверху) и многочисленные его производные из других республик СССР (сверху–вниз): среднеазиатский «Таджикистан», украинский «Чернигов» и российский «Кубань»

пользоваться для служебных перевозок. Часть автобусов во время ремонта была переделана под специальные фургоны. Новые автобусы уже практически не производились, так как ГАЗ к тому времени сменил базовый автомобиль ГАЗ-51А на новый ГАЗ-53А большей грузоподъемности. Постепенно уменьшавшееся производство КАГов окончательно прекратилось в начале 1993 г.¹³.

В настоящее время в Литве осталось всего около полутора десятков КАГов, а на ходу – только два или три. И лишь два экземпляра хранятся как музейные экспонаты – в Виевесе (городок в 30 км от Вильнюса), в Дорожном музее в одном из ангаров выставлен автодорожный КАГ-3, а последний изготовленный на Авторемонтном заводе пассажирский КАГ-3 хранится в коллекции клуба старинных автомобилей «Риедува»¹⁴.

Примечания (взяты из других публикаций и источников автора):

¹ Автор знал всю историю завода КАГ отнюдь не понаслышке. На этом предприятии столяром работал его дядя, изготавливавший деревянные каркасы для автобусных кузовов. Да и сам Люциос с детства не просто видел, а многократно ездил в качестве пассажира практически на всех моделях каунасских автобусов.

² Временная столица независимой Литовской республики – город Каунас – традиционно являлся промышленным центром, и уже в начале 1920-х гг. там появились первые кузовные мастерские. «Акционерное общество американских литовцев» (Amlit) с 1924 г. строило деревянные автобусные кузова на шасси Ford.

³ В середине 1930-х гг. другим влиятельным производителем автобусов стали мастерские Автобусного предприятия Каунасского самоуправления в пригороде Шанчай, монтировавшие автобусные кузова на больших автобусных шасси фирм Mercedes Benz, MAN, Saureg.

⁴ В мастерских пригорода Шанчай сразу после войны делали закрытые деревянные кузова для перевозки пассажиров, устанавливавшиеся на демобилизованные из армии грузовики ЗИС-5 и Studebaker US6.

⁵ Каунасский авторемонтный завод (КАРЗ), литовская аббревиатура – Kauno autoremontno gamykla (KAG), действовал с 1 апреля 1948 г. по 15 января 1993 г. Завод возник на производственных площадях сразу



Грузопассажирская дорожная летучка на базе КАГ-3, сохранённая в Дорожном музее г. Виевеса.



Служебный пассажирский КАГ-3 самого позднего исполнения. Фото нач. 1990-х гг.



Служебный пассажирский КАГ-3 самого позднего исполнения. Фото нач. 1990-х гг.



Стандартный КАГ-3 третьей серии в пути. Литва, 1970-е гг.



Серийный грузовой фургон КАГ-31. Фото 1970-х гг.



Поздний КАГ-3 в почтовом исполнении. Один из молдингов облицовки передка отсутствует. Фото 1970-х гг.

нескольких предприятий, появившихся в Литовской республике в межвоенные годы.

⁶ Автобусы Л-1 выпускались в Каунасе с 1949 по 1952 гг. Большинство было передано в Каунасский автобусный парк, но немалое их количество отправили в Вильнюс и Клайпеду.

⁷ Директором завода тогда был инженер В. Пупейка, очень энергичный и полный новаторских идей, и вместе с тем – специалист ещё с довоенным опытом автобусного производства. Главным конструктором являлся также талантливый инженер В. Паулавичюс.

⁸ КА3-3 вагонной компоновки се-



Грузовой фургон КАГ-31, вид сзади. Нач. 1970-х гг.



КАГ-3 в ожидании заслуженного ремонта. Фото 1990-х гг.



Вид на салон КАГ-3. Фото 1990-х гг.



Экземпляр КАГ-3 в процессе реставрации. Хорошо виден деревянный каркас кузова



Возрожденный КАГ-3 в настоящее время



Возрожденный КАГ-3 в настоящее время

риной производились с 1956 г. К концу 1950-х гг. завод выпускал до 350 экз. в год. Большинство по союзной разрядке отправляли в другие республики СССР.

⁹ Авторемонтный и кузовной заводы Каунаса, оставаясь формально отдельными предприятиями, фактически работали как одно целое: снимаемые с поступивших под автобусы шасси кабины, капоты и оперения передавались в авторемонтное производство, а оттуда в свою очередь поступали капитально отремонтированные шасси. Заводы подчинились одному республиканскому министерству, и, выполнив план поставок для Союза, могли работать и «на себя». Так как количество новых шасси из Горького было ограничено, потребности предприятий республики в автобусах удовлетворялись путём установки новых кузовов на шасси после капремонта. Уже в 1960-е гг. многие литовские эксплуатационники ПАЗикам и прочим всё равно предпочитали регулярно обновлявшиеся КАГи, поскольку, отогнав изношенный автобус на завод, они в тот же день возвращались на новом.

¹⁰ Кроме перечисленных марок по технической документации из Каунаса в 1960-х гг. начался выпуск аналогичных автобусов марки «Таджикистан» на авторемзаводе в г. Чкаловске (Таджикская ССР).

¹¹ Автобус КАГ-4 с каркасом кузова, сваренным из металлических профилей, весил 3,5 т, что было примерно на 300 кг меньше, чем масса стандартного КАГ-3.

¹² Одновременно с передачей Каунасскому Арзу в 1960 г. новой территории (бывшего завода по ремонту ГАЗ-51, принадлежавшего Минсельхозу Литвы), к заводу уже официально присоединили и кузовное предприятие.

¹³ Вместо выпуска автобусов собственной конструкции, завод на закате деятельности освоил новые производства: автомобилей-катафалков на базе УАЗ-452Д и (с 1979 г.) капитальный ремонт автобусов Ikarus. Причём здесь венгерские автобусы восстанавливали куда качественнее, чем на других АрЗах. В 1980-х гг. КАГ выполнял также капитальный ремонт дизелей, а затем и других агрегатов для большегрузных КамАЗов для всей Прибалтики и Ленинградской области.

¹⁴ Литовский клуб старинных автомобилей «Риедува» (Rieduva) был основан в 1980 г. в Каунасе также при активном участии Люциуса Сусливиюса.



Вид на рабочее место водителя



Пассажирский салон КАГ-3 после ремонта



Автомобили 2004 года – Fiat Panda, Mazda 3 и Volkswagen Golf V



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



Fiat Panda 2003 blue clair Norev



Fiat Panda 2003 giallo vaniglia yellow Norev 773006



Fiat Panda 2003 red scilla Norev 773004
Fiat Panda 2003 white Norev 773012



Fiat Panda 2003 white Schuco 4684



Fiat Panda 2004 Polizia San Marino Norev 773011

Fiat Panda 4x4 2005 yellow Solido 15107
Fiat Panda 4x4 SUV Monster 2004 grey green met Norev 773090

Fiat Panda 4x4 SUV Norev 773090
Fiat Panda Destriero ABC abc162
Fiat Panda Destriero Stola blue ABC abc162a

Fiat Panda 2003 assorted colour Norev nor77400



Mazda 3

Mazda 3 успешно участвовала в европейском конкурсе «Автомобиль 2004 года». Один из старейших американских журналов, публикующих объявления по продаже новых и подержанных автомобилей, — Kelly Blue Book, назвал японскую Mazda 3 «Лучшим автомобилем для выпускников летом 2004 г.». Кроме того, Mazda 3 заняла восьмое место (рейтинг — 41) среди самых «чистых» автомобилей 2004 г. по данным Американского совета по рациональному использованию энергии (ACEEE). При составлении рейтинга учитывались три главных критерия: количество потребляемого топлива, количество вырабатываемых при работе двигателя выхлопных газов и их «качество» — наличие в выхлопе веществ, способствующих разрушению озонового слоя Земли и развитию глобального потепления. В теории наивысшую оценку — 100 баллов в рейтинге получает автомобиль, абсолютно безопасный для окружающей среды.

Масштабные модели Mazda 3:



Mazda 3 MPS 2008 red Auto Art 55941



Mazda 3 MPS EU version 2007 carbon grey Auto Art 55982



Mazda 3 MPS EU version 2007 true red Auto Art 55981



Volkswagen Golf V

Немецкий Volkswagen Golf V успешно участвовал в европейском конкурсе «Автомобиль 2004 года».

В 2004 г. Volkswagen Golf поделил вместе с «тройкой» BMW пятое место в опубликованном британским изданием Fleet News списке самых надёжных моделей. Перед публикацией эксперты исследовали 739 тыс. автомобилей, состоящих на балансе 50 крупнейших прокатных контор Англии. А в списке самых надёжных марок Volkswagen занял восьмое место.

В декабре 2004 г. британские автожурналисты назвали новый 200-сильный Volkswagen Golf GTI «Автомобилем года 2005». При этом Volkswagen Golf GTI занял лишь третье место на конкурсе «Лучший автомобиль 2005 года», организованного популярным в Великобритании журналом What car?

Масштабные модели Volkswagen Golf V:



Volkswagen Golf Plus 2004 dark green met. Minichamps 400054301



Volkswagen Golf Plus 2004 red Minichamps 400054300



Volkswagen Golf V red Minichamps 400054400



Volkswagen Golf R32 2005 black Minichamps 400054501



Volkswagen Golf R32 2005 tornado red Minichamps 400054500

- Volkswagen Golf V 2003 black Various var0040c
- Volkswagen Golf V 2003 blue met Various var0040d
- Volkswagen Golf V 2003 candy white Auto Art 59774
- Volkswagen Golf V 2003 coastal blue met. Auto Art 59771

- Volkswagen Golf V 2003 green met Various var0040b
- Volkswagen Golf V 2003 red met Various var0040e
- Volkswagen Golf V 2003 red spice met Auto Art 59772
- Volkswagen Golf V 2003 silver Various var0040a
- Volkswagen Golf V 2003 united grey met/silver Auto Art 59773
- Volkswagen Golf V 2-doors 2004 black Schuco 4681



Volkswagen Golf V 2-doors 2004 red metallic Schuco 4682

Volkswagen Golf V 2-doors 2004 Fire Brigades Schuco 04683

Volkswagen Golf V 5-doors 2003 black Auto Art 099300B041

- Volkswagen Golf V 5-door 2003 black Various var0055b
- Volkswagen Golf V 5-door 2003 blue Various var0055d
- Volkswagen Golf V 5-door 2003 red Various var0055c
- Volkswagen Golf V 5-door 2003 silver Various var0055a
- Volkswagen Golf V 5-door 2003 white/beige Various var0055e

Volkswagen Golf V black magic perfect Schuco 04681

Volkswagen Golf V Concept white Schuco 04684

Volkswagen Golf V GTI 2004 white Norev 40060

Volkswagen Golf V GTI red Schuco Junior 3311017

Volkswagen Golf V red spice metallic Schuco 04682

Volkswagen Golf V Variant 2007 black metal Auto Art 59702



Volkswagen Golf V Variant 2007 platinum grey Auto Art 099300D7X

Volkswagen Golf V Variant 2007 silver metal Auto Art 59701

Vector Models

**КАТАЛОГ
МАСШТАБНЫХ
МОДЕЛЕЙ**

ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

Масштабные модели
2010

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

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

Стоимость каталога — 149 руб. При покупке через редакцию к стоимости каталога добавляется стоимость почтовых расходов — 30 руб. Подписчики журнала могут не оплачивать почтовые расходы — в этом случае они получают каталог с ближайшим номером журнала по подписке.

EASTERN MODELS COLLECTION

Alfa Romeo 6C 2500 SS Farina 1948



Мастерская производит модели автомобилей с 1986 г. Основателем мастерской и её бессменным руководителем все эти годы является Владимир Пивторак.

EMC — мастерская небольшая, на сегодняшний день в неё работает пять специалистов. Средний стаж работы достаточно продолжителен — 10 лет.

Первые модели мастерской были разработаны вручную по собственным чертежам и эскизам. В настоящее время при создании мастер-модели используются компьютерная программа трёхмерной (3D) графики и управляемый компьютером высокоточный фрезерный станок.

Мастерская моделями не торгуем, а производит их под заказ небольшими партиями. Специализация мастерской — модели автомобилей в масштабе 1:43, которые изготавливаются тиражом не менее 200 экз. (объём заказа определяет заказчик).

Основное внимание при изготовлении моделей уделяется качеству, соответствию прототипу и детализовке. Поэтому разработке и производству модели всегда предшествует скрупулёзное изучение оригинала.

Нашими мастерами были изготовлены модели для музея Порше (Porsche Museum): Austro-Daimler «Sascha» (1920), Porsche 356 No1 (1948), Porsche 550 Spyder Panamericana и др.; для подразделения Classic Collection фирмы Mercedes-Benz: Blitzen Benz (1909), Mercedes-Benz SSK (1930), Mercedes-Benz 500K Luxus Roadster (1935) и др.; для фирмы Replicars: Maserati Khamsin Bertone (1974), Maserati Karif (1988), для фирмы One43: Brooke Swan Car (1910).

Подготовка к производству модели начинается с изучения оригинала по фотографиям, чертежам и результатам проведенных измерений их прототипов.

Разрабатываются принципы построения моде-

ли, разделение её на составные части, технология сборки.

Высококвалифицированный мастер изготавливает мастер-модель, используя при её создании компьютерные программы 3D-моделирования и управляемый компьютером высокоточный фрезерный станок.

Мастер-модель тщательно дорабатывается, проверяется совместимость и технологичность сборки отдельных её частей.

По мастер-модели изготавливают пластиковые формы для отливки деталей из полиэфирной смолы, заготовки для ювелирного литья из металла, чертежи для изготовления фототравлённых металлических деталей, а также эскизы форм для производства дисков колёс и покрышек.

При изготовлении моделей мы используем полиэфирную смолу (корпус, днище, крупные детали); сплавы с невысокой температурой плавления — «белый металл» (рамы, двигатели, детали шасси). Тонких металлических деталей мы изготавливаем методом фототравления (оконные рамки, молдинги, спицы колёс и др. мелкие детали). Металлические детали изготавливаются на токарных станках с числовым программным управлением (колёсные диски, фары, сигнальные рожки). Для изготовления фар, бамперов, радиаторов и др. деталей наружной отделки используется ювелирное литье из латуни. Гальваническое покрытие фототравлённых и литых металлических деталей (оконные рамки, молдинги, спицы колёс, фары, бамперы, радиаторы, др. детали наружной отделки) осуществляется никелем, серебром или золотом. Бамперы, крылья и др. аналогичные металлические детали изготавливаются с помощью штамповки и пайки деталей. Резиновые покрышки с абсолютно идентичным оригинальному рисунком протектора и надписями на боковой поверхности изготавливаются высокотемпературным литьём.

Производится зачистка и подготовка к покраске литых деталей и необходимых комплектующих.

Покраска выполняется по автомобильным технологиям: обезжиривание, грунтовка, выготовка, 3-х–6-тислойная окраска, лакирование, ручная полировка.

Повышенное внимание в мастерской уделяется завершающему этапу сборки моделей, кото-

По материалам фирмы-изготовителя
<http://emc-models.com>



Mercedes-Benz 380K Sport Roadster 1934

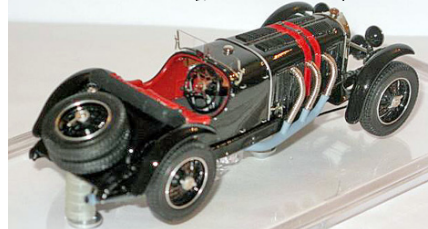


рый производится с особой тщательностью. Вся продукция подвергается контролю качества.

Мастерская изготавливает от 100 до 150 моделей в месяц в зависимости от сложности заказа.

В статье представлена лишь малая часть моделей, выпущенных нами за 25 лет работы мастерской. Всего же изготовлено более 100 различных типов автомобилей. Надеемся, вам понравятся наши работы. Будем рады вашим отзывам и предложениям.

Mercedes-Benz SSK 1930 (для Classic Collection)



Л-1 «Красный Путиловец»



Дорогие друзья и коллеги!
Заканчивается подписка на первое полугодие 2011 года и на весь 2011 год. Подписка осуществляется только через редакцию.
Редакция может гарантировать получение журнала только его подписчикам.
Стоимость подписки мы немного увеличили – 500 руб. на полугодие и 1000 руб. на год.
Стоимость годовой подписки с диском осталась без изменений – 1200 руб.
Не забывайте указывать в переводе за что высланы деньги.
Так же можно купить журналы на диске в формате PDF. Диск содержит: годовой комплект журналов в цвете, каталог моделей, выпущенных в течении года, а так же фотографии автомобилей с выставок, проводимых в Москве. Диск с копией всех ранее выпущенных журналов за 2000–2007 гг. стоит 800 руб.
Стоимость дисков за 2008, 2009 и 2010 гг. по 400 руб. каждый. Цены указаны с доставкой по России.
Надеемся, что Вы останетесь с нами.

КОНКУРС «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



Дорогие друзья и коллеги!

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

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

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

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

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

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

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

Номинации:

Модель года;

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

Лучшая модель зарубежного автомобиля отечественного изготовителя;

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

Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя;

Лучшая отечественная фирма-изготовитель моделей;

Лучшая зарубежная фирма-изготовитель отечественных моделей.

Любая модель может быть представлена в нескольких номинациях.

В конкурсе могут принимать участие, как специально номинированные изготовителями модели, так и модели, впервые выпущенные в 2009 г., которые официально никто не номинировал.

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

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

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



Сельхозтехника от Cudalba Model (Moldova): СК-5М.1 Нива и К-744 с борона БДТ-7



Автокран КС-8562 Январец на шасси МАЗ-7917 (Данилов Сергей). Фото Глеб Рябинин

Мастерской Херсон-моделс выпущен, не побоюсь этого слова, очередной шедевр — модель пожарного автомобиля АЦ-1,6-40-01ТР на полноприводном шасси ГАЗ-33081 производства ОАО «Пожтехника» из г. Торжок Тверской обл.

Как всегда, поражает тщательная проработка деталей и аккуратность сборки, которая у Херсон-моделс всегда остается на высоте.

Общее количество деталей, которые были использованы при создании модели, приближается к 300 шт. Так, только огнетушитель на задней стенке состоит из четырёх деталей, а для создания имитации насоса ПН-40УВ, установленного в корме, потребовалось 42 детали.

На некоторых экземплярах модели пожарные шланги выполнены в черном цвете.

Отличная модель, достойное украшение любой коллекции! Достояна титула «Модель 2011 года»!

Сергей ЛОГВИНЕНКО (г. Киев)



Сельхозтехника от Cudalba Model (Moldova): Дон 1500Б и СК-5М.1 Нива

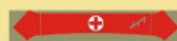


Хочешь
создать
уникальную
модель??



Декали для моделей в масштабе 1/43

ГАИ



СКОРАЯ
помощь

ТАКСИ



Милиция

LADA

АВТО



Эмблемы

автомобилей

Дополнительная информация и каталог декалей

e-mail: tim-jt@mail.ru тел. 8-903-982-23-59

Былое и думы...

Фото из архива журнала, фирм-производителей,
www.1001automodel.ru, С. Логвиненко, А. Павлова и др.



УАЗ-39094 «Фермер» (Тантал)

Идея написания данного обзора возникла спонтанно во время подведения с коллегами итогов прошлого модельного года. А если точнее — декабря месяца. Мы были сильно удивлены тем количеством моделей отечественного автопрома, которые появились на рынке за столь короткий период времени.

Причём такое событие наблюдается лично мною впервые за более чем мой 40-летний стаж коллекционирования. И что ещё интересно — большинство появившихся моделей не являются моделями ручной работы, а выпущены в промышленных масштабах, причём подавляющее большинство впервые.

Начнём наш обзор со старых добрых знакомых — «Тантал» из Саратова (мы специально не указываем нынешнее его название, как и все прочие, которые были у него после 1990 г.). Хотя выпущенную им новинку в общем-то и новинками можно назвать только с большой натяжкой. Это давно всем известная модель УАЗ-39094 «Фермер» на который вместо бортового кузова установлен кузов-фургон и УАЗ-3471 с, как уже давно само-самой разумеющееся, разнообразными надписями.

Продолжим обзор продукцией фирмы «Адлер-ДИП», позиционирующей себя на рынке, как изготовителя масштабных моделей для коллекционеров. Фирма появилась два года назад и за это время сумела достаточно хорошо зарекомендовать себя. В течение года мы увидели серию моделей на шасси ЗИС-150/ЗИЛ-164 (топливозаправщики, поливомочные, бортовые), которые хоть и не являются оригинальной разработкой, но в промышленном масштабе выпущены впервые. Так же увидели свет модели автомобилей-фургонов Москвич-401/422, КИМ, УАЗ Патриот и в декабре года одна из наиболее ожидаемых моделей — модель грузового автомобиля



ГАЗ-63 (Адлер-ДИП)



www.1001automodel.ru



ЗИЛ-ММЗ-4502 (Альф)



Урал-44202 (АС-Скейлмоделс)



ПАЗ-672М (Классикбас)



ЗИЛ-130V1 разных лет выпуска (ДНК)



www.rtmonexx.ru



Старт производства Луганского AP3 (Адлер-ДИП)



ICV045
ВАЗ 21215 «Инка» (Инкассаторский) 1992
ВАЗ-21215, инкассаторский (ICV)

БелАЗ-540 (Херсон-моделс, фото С.Логвиненко)



GAZ-3308 (Херсон-моделс, фото С.Логвиненко)



Автопогрузчик 4045М (Киммеря, фото В.Алексеев)



ПУМ на шасси Амур (КВ, фото А.Павлов)



ЗИЛ-131 (КВ, фото А.Павлов)



КО-713 на шасси ЗИЛ-130 (КВ, фото А.Павлов)

Cadillac Series 75 Fleetwood (Мастер 43)



www.1001automodel.ru

повышенной проходимости ГАЗ-63, что вызвало ажиотаж среди коллекционеров. Так же небольшими тиражами по заказу у фирмы Spark были выпущены модели зарубежных автомобилей, находившихся на службе в МВД (в частности Mercedes Ленинградской ГАИ времён СССР).

Не меньший ажиотаж вызвало и появление модели автобуса ПАЗ-762М от никому до этого не известного «Классикбас».

Наибольшим же количеством новинок порадовала коллекционеров компания «Феран», выпустившая в этом году наибольшее количество моделей советских автомобилей в основном довоенного периода под торговой маркой «Наш Автопром». В списке выпущенных моделей, как продукция собственной разработки, так и выпущенные в другом цвете модели, появившиеся ранее в журнальной серии издательства «Де Агостини» «Автолегенды СССР»: Москвич-408 Элит, ГАЗ-11-73, ИИМ-10-51, ЗАЗ-968А, Москвич-400/420А, ГАЗ-12 ЗИМ, ЗИС-110, ЗИС-101А, ЗАЗ-965Э, ГАЗ-22, ГАЗ-21, ГАЗ-3110, ГАЗ-64, УАЗ-469, ГАЗ-М415. И как апофеоз года — выпущенная в декабре модель автобуса ГАЗ-03-30 в шести вариантах окраски.

Большое количество моделей автомобилей ГАЗ-21 и ГАЗ-22 выпустила фирма NEO, как самостоятельно, так и по заказу отечественного дистрибьютора VVM (автомобили из кинофильмов, повышенной проходимости). Так же по заказу VVM фирмой IXO была изготовлена модель Lada 4x4 Niva St-Tropez 1990.



GAZ-22 4x4 (VVM)



Бархан-1289 (Скейл)



КамАЗ-43269 «Выстрел» (Скейл)



GAZ-22 «Волга» пикап Merry X-Mas (NEO)

Mercedes-Benz 220 (Мастер 43)



ЗИС-12 новый вариант (МиниКлассик, фото С.Логвиненко)



GAZ-03-30 (Наш Автопром)

www.1001automodel.ru



GAZ-22 «Волга» (NEO)



GAZ-22 «Волга» (NEO)

ЗИЛ-49061 «Синяя птица» прототип (Адлер-ДИП)



Москвич-400 пикап прототип (Адлер-ДИП)



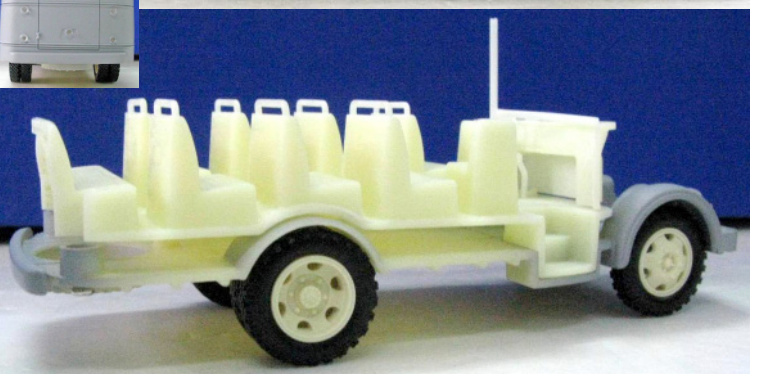
ФОТО ПРОТОТИПА



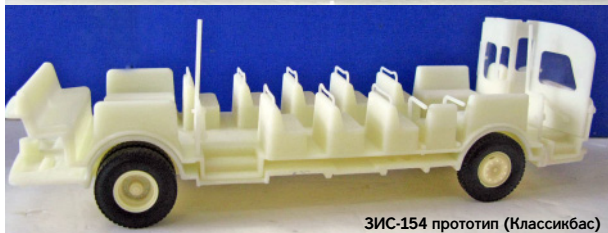
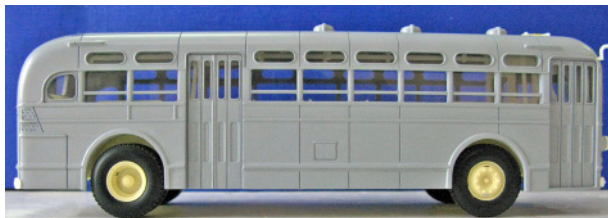
ЛАЗ-695Е прототип (Классикбас)



ЛиАЗ-677 прототип (Классикбас)



КАвЗ-651 прототип (Классикбас)



ЗИС-154 прототип (Классикбас)



ЗИЛ-158 прототип (Классикбас)



Запорожский «Миниклассик» выпустил долгожданную модель ЗИС-32 и новую версию ЗИС-12.

Небольшие мастерские также не отставали от промышленных производителей. Они хоть и не могут похвастаться такими же объёмами выпускаемой продукции, зато с разнообразием выпускаемой продукции с ними никто сравниться не может.

В декабре появились очень интересные модели у питерской «Скейл» — это модели аэродромного электроагрегата АПА-5Д на шасси Урал-4320 (с подвижными элементами), КамаЗ-43269 «Выстрел» с боевым модулем МА или МБ-2 (камуфлированный), ГАЗ-3937 «Водник» с боевым модулем МБ-2, ГАЗ-3970 «Водник» и Бархан-1289.

Мастерская ДНК продолжает выпуск моделей на шасси ЗИЛ-130. Воронежская «АС-Скейлмодельс» продолжила выпуск моделей автомобилей «Урал»,



ПУМ на шасси ЗИЛ-130 с работающими элементами прототип (КВ, фото А.Павлов)



ГАЗ-64 прототип (Адлер-ДИП)

а мастерская «Мастер 43» великолепную серию легковых автомобилей Cadillac и Mercedes.

Отличились и украинские мастерские. «Херсон-модельс» выпустил большую серию моделей на шасси ГАЗ-3308 и даже «целый» БелАЗ (кстати несколькими БелАЗами порадовала и белорусская ScaleModelMAZ). «Вектор» выпустил несколько разновидностей ранее выпущенных моделей. «Альф» выпустил пару самосвалов на шасси ЗИЛ-130, а «КВ» — небольшую серию высокодетализованных бортовых ЗИЛ-131 и уборочных автомобилей на шасси ЗИЛ-130 с работающими механизмами. «Киммерия» освоила серию автопогрузчиков Львовского завода. Новую модель автокрана выпустила и запорожская МБК.

Большим количеством моделей порадовали нас и белорусские моделисты (РО-Моделс, ЮВС, By Volk, Vivascalemodels, SMM, AD Modum).

В течение всего года набирал обороты выпуск ТрансКИТов, разных аксессуаров и декалей для из-

готовления разнообразных конверсий серийных моделей, в основном из моделей журнальной серии «Автолегенды ССР» и «Наш автопром».

Подводя итоги можно сказать, что год, как никогда, был очень насыщенным для коллекционеров моделей отечественного автопрома.

Перейдём ко второй части нашего обзора — «Думы». Для всех коллекционеров неожиданностью стало объявление некоторыми модельными фирмами планов выпуска продукции. Как правило, отечественные изготовители моделей таким откровением моделлистов не балуют. И так.

Объявлен план выпуска журналов издательством De Agostini (№ 50 — ВА3-2106, № 51 — КИМ-10-50, № 52 — ГАЗ-14, № 53 — ЗА3-968М, № 54 — ИЖ-2125, №55 — ВА3-1111, № 56 — ВА3-21099, № 57 — Москвич-427, № 58 — ЗИЛ-4104 и № 59 — ГАЗ-69А). Начался выпуск серии в Белоруссии. Так же объявлено о выходе в апреле 2011 г. серии «Суперкарь», пробный выпуск которой состоялся в Перми (в оригинальной серии было 50 выпусков).

Компания «Феран» в серии «Наш автопром», кроме анонсированных на коробках моделей (ГАЗ-ААА,

www.models43.ru
интернет-магазин масштабных моделей

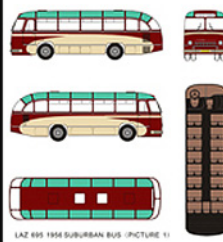
ЛАЗы прототип (Феран)



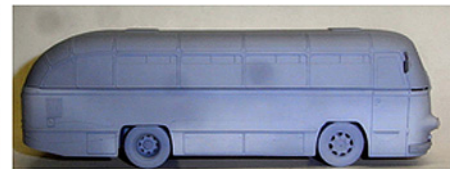
ЛАЗ-695 (1957 год) городская версия



LAZ 695 1957 CITY BUS (PICTURE 1)

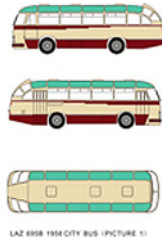


LAZ 695 1958 SUBURBAN BUS (PICTURE 1)

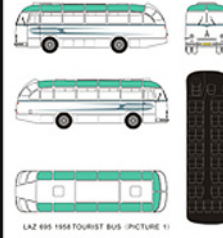


ЛАЗ-695 (1956 год) пригородная версия

ЛАЗ-695Б (1958 год) городская версия



LAZ 695B 1958 CITY BUS (PICTURE 1)



LAZ 695 1958 TOURIST BUS (PICTURE 1)

ЛАЗ-695 (1958 год) туристическая версия



ГАЗ-4, ГАЗ-61-40, ГАЗ-61, ГАЗ-61-417, ЗИС-101А Спорт), объявленных о выходе весной ГАЗ-69А (сперва без тента) и перенесенных на конец лета ГАЗ-АА, ГАЗ-М1 и ГАЗ-11-415, в течение года планирует выпуск: ГАЗ-М1 такси, ГАЗ-М1 фазтон, ГАЗ-69, ГАЗ-11-40, Л-1 «Красный Путиловец», ГАЗ-6, ГАЗ-4, ГАЗ-14 и ГАЗ-14 кабриолет, ГАЗ-ААА (каракумский пробег), ГАЗ-51, ГАЗ-52, ГАЗ-53, ГАЗ-63, ЗИЛ-130, ГЗА(ПАЗ, КАВЗ)-651, ПАЗ-652, ПАЗ-672. Объявлено о подготовке к производству модели ЛАЗ-695 (пригородная версия 1956 г., городская версия 1957 г., туристическая версия 1958 г.) и ЛАЗ-965Б (городская версия 1958 г.) в новой серии, не имеющей отношение к серии «Наш автопром».

Не удержался и «Классикбас». Помимо публикации списка планируемых к выпуску моделей автобусов (ЛиАЗ-677 — март-апрель, далее ЗИЛ-158, ЛАЗ-965Е, потом к ним планируется присоединить: ЗИУ-9, ЛАЗ-695Н, ПАЗ-3205, ЛАЗ-699Р, КАВЗ-685, ЗИУ-5, ПАЗ-3201 4x4 и Ikarus 260, Ikarus 256, Ikarus 250; помимо перечисленных планируются КАВЗ-651, ЗИС-154 и Ikarus 280). Главным же сюрпризом от компании стало объявление о выпуске в 2011 г. модели автомобиля ЗИЛ-130.

Не остался в стороне и Адлер-DIP. Его планы так же впечатляют: пикап Москвич-400, АПА-4 (Москвич-400), ГАЗ-51, ЗИЛ-119А, ГАЗ-А АРЕМКУЗ, ЗИЛ-4906 и ЗИЛ-49061 «Синяя птица», ЗИЛ-29026, УАЗ Патриот Спорт, УАЗ Патриот ГАИ, Лада Приора ТMS (в двух цветах), КМП-2 на шасси ЗИЛ-164, ГАЗ-21, УАЗ Патриот Карго, ПАЗ-653, ЛАЗ-695Е, ГАЗ-64, ГАЗ-ГЛ-1, ГАЗ-ГЛ-2, Москвич-Турист, ЗИС-112 Спорт открытый (1953), ЗИС-112 спорт № 46 (1954), Лада Приора WTCC №№ 19 (Ладыгин и van Lagen) и 36 (Tompon), ЗИЛ-41047, ЗИЛ-41042, ЗИЛ-41072 «Скорпион», Маруся В1, МТЗ-50, ПМЗ А-750, М-72, луноход и спускаемый аппарат. А так же запланированная к 90-летию ГОНа серия «Автомобили первых лиц» из двенадцати моделей: Rolls Royce Ghost 30/40, ЗИС-115, ЗИЛ-111А, ЗИЛ-114, ЗИЛ-4104, ЗИЛ-41045, ЗИЛ-41052 (должна выйти первой), ЗИЛ-41072 «Скорпион», Mercedes Pullman с кузовами W140, W220, W221 и W463 (G55 XXL).

Кстати, аналогичную серию моделей, подготовил и интернет-магазин «1001automodel». Состав серии пока неизвестен, но она будет выпущена в двух вариантах: обычном и как «золотая серия» с фигурками советских лидеров. Модели будут изготовлены итальянско-й М4 ограниченным тиражом в 500 шт. Первой станет ЗИС-115.

К лету и «Автотайм» обещает выпустить в масштабе 1:43 модель ГАЗ-21 «Волга» с открывающимися передними дверями.

Из малосерийных мастерских свои планы пока опубликовал только «Миниград» — это трактора и спецмашины на их базе: К-700, К-701, К-701М; бульдозер ДЗ-48 (К-702); погрузчики: ТО-11/Д-660 (К-700А, К-701 и К-702), П-4/85 (К-701), 96.014 (К-701), ПК-6 (К-702А), пневмокоток прицепной ДУ-48 к К-700, К-700А и К-702; снегоочистители: ДЭ-223 и ДЭ-214С на трактора К-700 и К-700А, ДЭ-225 и ДЭ-227 (К-701), К-703Ма-ОС, лесопромышленный трактор К-703М с агрегатом МЛ-56 и лесопогрузчик на шасси К-703М. Чем нас порадуют другие малосерийные мастерские и моделисты пока неизвестно. Надеемся, что и они не останутся в стороне от пополнения наших коллекций. Время покажет.

Лада Приора Спорт (Адлер-ДИП)

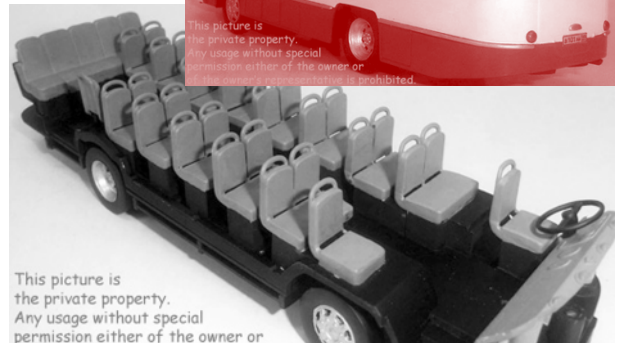


This picture is the private property. Any usage without special permission either of the owner or of the owner's representative is prohibited.

ЛАЗ-695Б прототип (Феран)



This picture is the private property. Any usage without special permission either of the owner or of the owner's representative is prohibited.



This picture is the private property. Any usage without special permission either of the owner or of the owner's representative is prohibited.

Moscow-Tram-Collection.ru
МОСКОВСКАЯ КОЛЛЕКЦИЯ МОДЕЛЕЙ МАСШТАБА 1:43

БОЛЬШОЙ ВЫБОР МОДЕЛЕЙ В 43 МАСШТАБЕ

МАГАЗИН В МОСКВЕ:

площадь Ганецкого, д. 1, кинотеатр "Варшава"

Метро Войковская

ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН:

www.moscow-tram-collection.ru

тел.: +7(926)8816666; +7(926)9080808

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

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

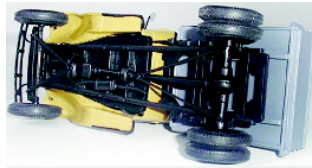
КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ МАСТЕРСКОЙ АЛЬФ



ГАЗ-АА
Разные годы выпуска и варианты выполнения



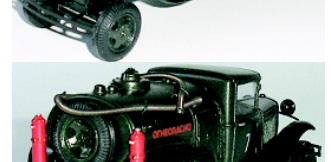
Самосвал ГАЗ-410
Разные годы выпуска, варианты выполнения и окраски



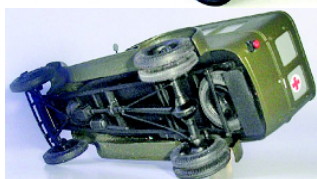
Автомобиль рукавный на шасси ГАЗ-АА
Разные годы выпуска и варианты выполнения



ПМГ-1 на шасси ГАЗ-АА
Разные годы выпуска и варианты выполнения



Санитарный СП-34 на шасси ГАЗ-АА
Разные годы выпуска и варианты выполнения



Санитарный СП-34 на шасси ГАЗ-АА
Разные годы выпуска и варианты
выполнения



ГАЗ-ММ
Разные годы выпуска и варианты
выполнения



Пожарный бортовой ГАЗ-ММ



Хлебный фургон на шасси ГАЗ-ММ
Разные годы выпуска и варианты
выполнения



ПМГ-3 на шасси ГАЗ-ММ
Разные годы выпуска и варианты
выполнения



ПМГ-3 на шасси ГАЗ-ММ
Разные годы выпуска и варианты
выполнения



Аэростатная лебедка на шасси ГАЗ-ММ
Разные годы выпуска и варианты
выполнения

Бензозаправщик БЗ-38 на шасси ГАЗ-ММ
Разные годы выпуска и варианты
выполнения



ГАЗ-ААА
Разные годы выпуска и варианты
выполнения



ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

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



accessories 2x prolonge manichette antincendio fire engine Eligor 120060



Alpine A310 V6 1981 dark blue metal Eligor Autos 101108



Austin Mini Cooper with Hymer eriba puck Schuco 2449



BMW 335 limousine 1940 black/grey Schuco 2236



Cadillac Seville Mk.2 1981 Neo: gold over brown 43726; rose metallic over burgundy 43725



Citroen DS3 2010 yellow/black Norev 155284



Alfa Romeo 2300 1931 100x100 Celebrazione Centenario Alfa Romeo Brumm s1036



Alpine Renault A110 1600S 1973 metallic blue UH 4681



Austin Mini Sprite 1983 primula yellow Vitesse 29509



BMW 507 1956 silver 430022511



Chausson AP52 Autocar 1958 citram Bordeaux/cap ferret Norev 530022



Citroen H-type pick-up Miroitier Edicola



Alfa Romeo 2300 spider 1931 Hobby Model Expo 24-26 September 2010 white Brumm prom s10dr39



Aston Martin DB2/4 spider touring 1956 blue ABC 190bl



Balisage Cone-Balise X2 plastique Eligor Camions 120062



BMW 735i (E23) 1977 Fire Brigades Muenchen Minichamps 431023190



Chevrolet Aveo 2009 red Norev 900010



Citroen HY Autobus African Trans-Cameroun made by Eligor Momaco 103



Alfa Romeo 75 1800IE grey green Progetto K pk191a



Aston Martin DB5 shooting brake 1963 green met ABC 215



Barkas B1000 Assistance Rally "Rothmans Rally Team" Schuco 3641



BMW M5 (E39) 2002 red Neo 43308



Chevrolet Camaro 1967 white black stripes Minichamps 400142720



Citroen HY Pompiers Balisage plastique Eligor Autos 101328



Alfa Romeo 75 twin spark silver Progetto K pk200a



Aston Martin One 77 2009 Spark s2160



Barkas B1000 pick-up "Deutsche Spedition Leipzig" IST ccc046



BMW X3 2010 red metal Schuco 0422162524



Chevrolet Corvette C6RS roadster 2009 yellow Spark s1535



Citroen Survolt Geneve 2010 dark grey metal Provence Moulage PM0069



Alfa Romeo F12 van 1960 yellow Progetto K pk320y



Audi A8 2005 silver metal Oliex 43550



Bedford CA pick-up blue 2-tons Oxford ca005



Brimont ETR 4x4 plateau EDF-GDF very lim ed Tacot MVI tac255m



Chevrolet Impala Sport sedan 1960 Tasco Turquoise Poly/Ermine white Brooklyn brk1166



Datsun 17 sedan 1938 black Ebbro 44345



Alfa Romeo Giulia 1300GTA 1968 red m4 7053-2



Audi Q5 custom concept 2009 matt grey Looksmart lsg5



Bedford CA van Royal Mail Australia Oxford ca016



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



Chevrolet Styleline HT coupe 1958 brown meta/beige Neo 44050



Datsun 17 sedan 1938 dark red Ebbro 44347



Alfa Romeo Giulia SW van white Progetto K pk171



Audi Q5 Notarzt Schuco 450723400



Bedford CA van Royal Mail Oxford ca007



Bugatti Type 46 cabriolet De Villars close top and dickey 1929 orange Chromes



Chrysler Firepower Concept Car 2005 light blue metallic Norev-Altaya



Devidor Pons X2 plastique Eligor Camions 120060



Alfa Romeo Giulietta 2010 red metal Norev 790041



Audi R8 spider Concept black Schuco 450739300



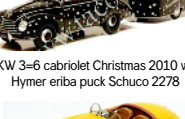
Bedford HA van Cheshire Police Oxford HA009



Bugatti Type 46 cabriolet De Villars open top and dickey 1929 orange Chromes 018



Chrysler Windsor sedan 1955 rhapsody blue metal Brooklyn brk1165



DKW 3-6 cabriolet Christmas 2010 with Hymer eriba puck Schuco 2278



Alfa Romeo Giulietta 2010 white Minichamps 400120000



Austin J2 Minibus Police Heathrow Airport Oxford ja007



Bentley Mk.VI cabriolet Franay 1946 black Ilario 43055 10



Buick Century Caballero break 1957 copper metal/ivory Neo 44065



Citroen C1 5-doors facelift 2009 electra blue Norev 155108



Ferrari 166 spider - Paris 1949 personal car Evita Peron yellow blue met Art-model art224



Alfa Romeo Romeo 2 Ambulanza Croce Rossa Italiana Progetto K pk8028



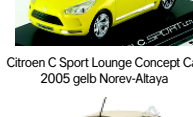
Austin Mini 1000 25th Anniversary 1984 silver metal Vitesse 29511



BMW 1500 berlina 1963 blue Minichamps 400025160



Buick Special M46-C 1938 green metal Brooklyn brk016



Citroen C Sport Lounge Concept Car 2005 gelb Norev-Altaya



Ferrari 250 California LWB hard-top straight lights blue/silver Looksmart ls317b



Alfa Romeo Romeo 2 van red Progetto K pk300



Austin Mini Cooper Mk.I 1964 green/white Oxford min013



BMW 1800 TISA 1965 polaris silver Minichamps 400025100



Cadillac Eldorado Biarritz 1984 red metal/silver/white Neo 43500



Citroen C-Zero 2010 pearl white Norev 155090



Ferrari 250 California LWB spider fari carenati black Looksmart ls316sb



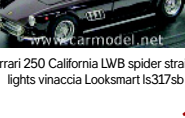
Alfa Romeo TZ3 Corsa 2010 red Looksmart ls380



BMW 3200 Michelotti Vignale coupe 1959 red ABC 211



Citroen DS21 limousine 6-doors 1972 black MF Creation m02b



Ferrari 250 California LWB spider straight lights vinaccia Looksmart ls317sb

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Lamborghini Miura P400 Geneva 1966
Looksmart: red ls376b; orange ls376a



Lotus Evora Type 124 Presentation 2009
Spark s2204



Mercedes Limousine 1908 Taxi blue/
black RIO 4298



Mitsubishi i Miev electric car I Love Hong
Kong I Love green Vitesse 29285



Nissan Juke 2010 white J-collection jc199



Opel Olympia Limousine 1954 white 43735



Lamborghini Miura S Paris Motorshow
1968 Looksmart: red ls350a; orange fluo
ls350b; matt black/silver ls350c



Magirus Deutz 150D 10F TLF16 Freiwillige
Feuerwehr Neumarkt 1964 Yat Ming



Mercedes MB100 van "Telefonica" 1988
Edicola



Mitsubishi Lancer 1600GSR 1973 white
Norev 800191



Nissan Micra March 2007 bubble version
J-collection jc210



Opel Rekord P2 caravan 1960 NSU
Starline 560610



Lamborghini Silhouette 1976 white polo
park Minichamps 433103620



Maserati 422 V6 1989 grey Alezan



Mercedes O321H autobus Jagermeister
Minichamps b66040529



Mitsubishi Lancer Australia NSW Police
Force Vitesse 29258



Nissan Micra March 2007 stripe version
J-collection jc211



Opel Trix Concept Car 2004 yellow
metallic Norev-Altaya



Lamborghini Urraco Prototipo orange
Looksmart LS375A



McCormic HI Deering W6 1947 tractor
red Universal Hobby 6076



Mercedes O321H autobus Stuttgart
Minichamps b66050528



Mitsubishi Lancer Moscow Police
Vitesse 29257



Nissan Murano 2009 greyish bronze met
J-collection jc106



Peugeot 404 cabriolet Tour de France
2009 Vittel Norev 474437



Lancia Astura 1935 black silver
Edicola it036



Mercedes 170V Tank Aral
Schuco 450243700



Mercedes SLS AMG concept black
Schuco 450741300



Mitsubishi Outlander 2009 Vitesse:
platinum beige metal 29279; thunder
blue met 29278



Nissan Patrol Bomberos Barcellona 1994
Edicola



Peugeot 504 pick-up 1979 Dangel Pompiers
SDIS Puy de Dome Norev 475450



Lancia Flaminia Presidentielle 1961
General De Gaulle Saragat Mt Blanc
1965 Starline 560412



Mercedes 220S (W180) 1956 silver
metal Minichamps 430033007



MG B cabriolet 1968 snowberry white
430131036



Monteverdi Safari 1976 red Neo 43627



Nissan Skyline GTR Vspec II R34 black
Ebro 44151



Peugeot 508 2010 pearl white Norev 475800



Lancia Flaminia Presidentielle 1961 Giorgio
Napolitano Rome 2009 Starline 560429



Mercedes 280SE (W111) cabriolet 1970
white Minichamps 400038131



MG ZB 2-tone grey Oxford mgz008



Morris 1000 van Postal Engineering red
white Oxford mm055



Opel Antara GTC Concept Car 2005 light
green metallic Norev-Altaya



Peugeot 508SW 2010 brun garantie
Norev 475801



Lancia Flaminia Presidentielle 1961 HM
Queen Elisabeth II Rome Starline 560436



Mercedes 280SE 3.5 coupe W111 1970
light blue met Minichamps 400038121



Mini 1000 25th anniversary 1984 silver
Vitesse 29511



Morris J2 minibus RAF Oxford jm020



Opel Ascona B 2.0 SR 1980 black Neo 43713



Peugeot 908RC concept car 2006 black
Norev-Altaya



Land Rover Land 109 Correos 1980
Edicola



Mercedes E-class coupe concept black
Schuco 7363



Mini Cooper green white Oxford oxmin013



Morris J2 van Cooperative Oxford jm014



Opel Blitz van 1960 OSRAM Starline 560641



Peugeot Boxer Pompiers Heinis 2010
Vehicle Plongeurs Norev 479056



Lincoln Continental Mk.V 1978 white/dark
blue metal Neo 43552



Mercedes GLK Ambulance Notarzt
Schuco 7278



Mini Sprite limited edition 1983 primula
yellow Vitesse 29509



Nissan Elgrand 2010 black
J-collection jc208



Opel Frogster Concept Car 2001 green
metallic Norev-Altaya



Peugeot H2O concept car 2002 red
Norev-Altaya



Lotus Elan 26 S2 1964 Ebro: yellow
44164; green 44163; red 44165



Mercedes L408 Circus Krone Schuco 3571



Mitsubishi Colt Galant GTO-MR 1970
orange Norev 800173



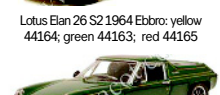
Nissan Fairlady Z Nismo 380RS red J-
collection jc062



Opel Manta A TE 2800 1975 yellow/
black Neo 44130



Peugeot Ion 2010 ocean blue metal
Norev 470100



Lotus Europa Special green Kyosho 3075g



Mercedes L408 van Feuerwehr 112
Schuco 3572



Mitsubishi i Miev 2009 West Midlands
Police J-collection jc164



Nissan Frontier pick-up UN United
Nations Liberia J-collection jc197



Opel Manta B CC GTE 1980 white
Neo 43723



Pontiac Bonneville coupe beige metallic
Neo 44110



Lotus Evora 2009 red Spark S2203



Mercedes Limousine 1904 green/black
RIO 4293



Mitsubishi i Miev electric car Companhia
de Electricidade de Macau Vitesse 29286



Nissan Juke 2010 red J-collection jc198



Opel Olympia A LS 1970 red/black
Neo 43755



Pontiac Star Chief cabriolet 1956 black/
yellow Neo 44060

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Porsche 911 Speedster 1989 red
Looksmart Is152se



Renault Kerax Berce citerne pompiers
Meurthe et Moselle Eligor 114001



Saab 900 Turbo 16S Aero 1992 white
Neo 436556



Shelby Cobra 427S-C 1965 black white
stripes Solido 14311400



Toyota Prius 2009 J-collection: silver
jc204; white jc205



Volkswagen LT combi Audi Vorsprung
durch Technik Schuco 3680



Porsche 911(997) Speedster 2010 blue
Minichamps ap02300090b



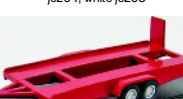
Renault Mascott Gimaex double cabine
pompiers Marseille Alerte 400044000



Seat 1430 1970 red Edicola



Skoda 120L Police Communiste Tcheque
Abrex 43abs712a



Trailer for car Giocher: red trailer; silver trai



Volkswagen Passat 2011 Schuco: black
metal 3ae099300c9x; dark blue metal
3ae099300h5x; silver 3ae099300a7w



Porsche 911(997)GT3-R hybrid 2010
orange/white Minichamps ap0201170b



Renault Maxity 150DXI benne truck DDE
Planale Ribaltabile Eligor 114181



Seat 600 Solido: blue; red



Skoda Octavia II 2009 tangerine orange
metal Abrex 43ab0112a



Trailer for Pegaso Comet truck car
transporter - tradisa Altaya



Volkswagen Passat SW 2011 Schuco: red
3af099300y3d; dark grey 3af09930017f;
silver metal 3af099300a7w



Porsche 911GT2-RS 997 2010 silver
metal Minichamps ap0200070b



Renault Midlum double cabin truck fire
engine service L'Essonne Eligor 114003



Seat 600 Frigo beige Solido



Skoda Octavia station wagon 2009
orange met Abrex ab013ja



Vauxhall Cresta Friari break 1961 Queen
Elizabeth dark green Oxford VFE003



Volkswagen Sharan 2011 Minichamps:
brown metal 7m0099300h8z; dark grey
7m009930017f



Porsche 959 1985 red metal
Looksmart Is290c



Renault R19 16S Phase I 1989 dark blue
metal Norev 511905



Seat 600 Policia Municipal Solido



Skoda Superb combi SW 2009 brown
met Abrex ab015yi



Vendeuvre BL30 1960 orange green
UH 6079v



Volkswagen T1 combi Samba bus with
Hymel Eriba Puck Schuco 3564



Porsche 959 1985 silver Looksmart Is290a
Porsche 959 chrome Atlas



Renault R19 16S Phase I cabriolet 1990
prune Norev 511910



Seat 800 Taxi Barcelona yellow/black Solido



Skoda Superb II 2009 Abrex: black
magic 43ab010d; silver 43ab010ab



Volkswagen Beetle 1302 1970 Green
Minichamps 430055010



Volkswagen T1b combi van from 1957
Pelikan Norev 840212



Porsche Boxster 2000 silver metal
Solido 14332100



Renault R19 5-doors Phase I 1988 blue
metal Norev 511900



Seat Fiat 127 1972 blue Edicola



Skoda Superb II combi 2010 mato brown
metal Abrex 43ab015yi



Volkswagen Beetle 1600i with trailer
Hymel Eriba Puck Schuco 450386600



Volvo 245DL break 1974 dark red Neo 43825



Porsche Cayenne S hybrid 2010 white
Minichamps ap0200040b



Renault Sherpa Light APC 2010 sand
Norev 519901



Seat Fiat 1400B taxi Madrid 1957 Edicola



Skoda Yeti 2010 Abrex: blue pacific uni
43ab014it; cappuccino beige metal
43ab014yb



Volkswagen Concept A concept car
2006 light blue metallic Norev-Altaya



Volvo 780 coupe Bertone 1988 black
metal Neo 43831



Porsche Ruf Dakar 2010 blue metal
Spark Model s0746



Renault Sherpa Medium bache kaki
Norev 519900



Seat Fiat 1500 familiare 1970 blue met
Edicola



Subaru Impreza WRX STI Spec-C 2009
orange J-collection jc212



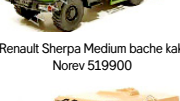
Volkswagen Concept C concept car
2004 light blue metallic Norev-Altaya



Wartburg 353 limousine 1967 cream Edicola



Renault Dacia Logan MCV 2006 silver
metal Solido 14332400



Renault Sherpa Scout 2010 sand Norev
519902



Seat Ibiza 2001 silver Edicola



Suzuki Swift Sport 2006 red J-collection
jc104



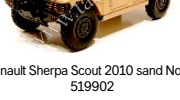
Volkswagen Concept R concept car
2003 light blue metallic Norev-Altaya



Wartburg 353 Tourist 1972 yellow Edicola



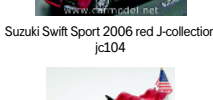
Renault Estafette Sinpar Castor 1200
truck Gruppo Di Saldatura Eligor 101301



Renault Talisman concept car 2001 silver
Norev-Altaya



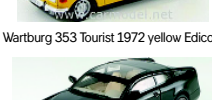
Seat Ibiza 5 Turing Fischer: black; white



Thomas Flyer Rally New York-Paris 1908
RIO 4304



Volkswagen Golf VI GTI 2009 concept
black Schuco 7406



Webasto Welcome concept car 2003
black Norev-Altaya



Renault Estafette Sinpar Castor EDF-GDF
Bras de Levage EPM 101307



Rolls Royce Silver Ghost coupe Doctor
1920 dark red/black Neo 44240



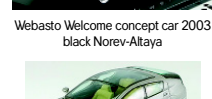
Seat New Ibiza Sport Coupe 3-door
2009 candy white Ale-Fischer vard0143



Toyopet Masterline light van 1959 Ebbro:
blue/white 44341; green/white 44342;
red/white 44340



Volkswagen Jetta I 4-doors 1980 red
Neo 43646



Webasto Welcome concept car 2003
silver Norev-Altaya



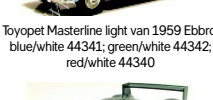
Renault Estafette Sinpar Castor Pompiers
SDIS Made by Eligor 528ps EPM 101306



RUF Dakar 2010 blue Spark s0746



Setra S8 bus 1953 Wahrenburg
Minichamps 439030088



Toyota GT-One 1999 plain color black
HPI Racing 8150

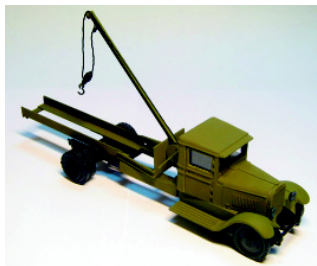


Volkswagen Karmann Ghia cabriolet 1957
grey metal Minichamps 430051045



Zastava Fiat 750 600 orange Edicola

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



Кран для укладки труб на шасси ЗИС-12 (ИИИ)



Газогенераторный ЗИС-21 (ИИИ)



Цистерна на шасси ЗИС-12 (ИИИ)



Цистерна на шасси ЗИС-12 (ИИИ)



Дорожный каток на базе ЗИС-5 с одноосным прицепом (ИИИ)



Компрессор на шасси ЗИС-5 (ИИИ)



Кран для укладки труб с прицепом на шасси ЗИС-5 (ИИИ)



Пескоразбрасыватель на шасси ЗИС-5 (ИИИ)



Пожарный на шасси бортового ЗИС-5 с двухрядной кабиной (ИИИ)



Пожарный на шасси бортового ЗИС-5 с двухрядной кабиной (ИИИ)



ГАЗ-24 «Волга» (IST 009)



ВАЗ-2103 «Лада» (IST 018)



ЗАЗ-966 «Запорожец» (IST 028)



ГАЗ-3110 «Волга» (IST 033)



КУНГ на шасси Урал-4320 (КазЛаб)



Урал-4320 с манипулятором (КазЛаб)



Цистерна на шасси Урал-55571 (КазЛаб)



Мобильная печь на шасси ЗИЛ-131 (КазЛаб)



Фургон почтовый на шасси ГАЗ-3302 (Херсон-Моделс)



АЦУ-10 на шасси ГАЗ-3307 (Киммерия 13-1-3)



КрАЗ-7133Н4 (Киммерия 4-7-2)



Санитарный ГАЗ-55 (ЛОМО-АВМ)



Автобус на шасси Я-6 (Автор)



Опытный УАЗ-469Б (ICV 046)



Газогенераторный ГАЗ-60 НАТИ (ЛОМО-АВМ)



Руссо-Балт М24-35 (МАЛ-Студио)



ГАЗ-22 «Волга» (НЕО)



Цистерна на шасси Урал-375 (АС-Скейлмоделс)



Урал-375 (АС-Скейлмоделс)



Автобус на шасси Я-6 (Автор)



Опытный УАЗ-469Б (ICV 046)



Lada Niva 4x4 Poch Plein Soleil (ICV)



ГАЗ-М20 НАМИ (ICV)

Фото: www.rimotex.ru, www.scaleworld.ru, www.1001automodel.ru, www.kimmeria.com, www.model-car.ru, www.sevenmodels.net.ru, m143.ru, редакции, www.models-online.ru, Сергей Логвиненко (Киев), Виктор Алексеев, Александр Говоруха, Владимир Любченко и фирма-изготовитель

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



Москвич-400/420К (ICV 021)



ГАЗ-24-10 «Волга» (ICV 012b)



ГАЗ-11-40 (ИИИ)



Газогенераторные ГАЗ-11-73 (ИИИ)



ГАЗ-21 «Волга» 1956 (ST 013)



Урал-4320 для трак-триала (КазЛаб)



Фургон почтовый на шасси ГАЗ-3307 (Херсон-Моделс)



АЦ-3,2-40(4308) ПО Берг (Кіммерія 15-1-4)



МТР3-5279.2 (Кіммерія 18-1-3)



EW-25 на шасси Урал-4320-0911-030 (Миниград & BY Volk)



КамАЗ-65115 (Миниград)



Троллейбус на базе ЛиАЗ-5256 (Мосхимволокно)



ЗААЗ-965А (Neksy6)



Tatra 138 (PO Моделс)



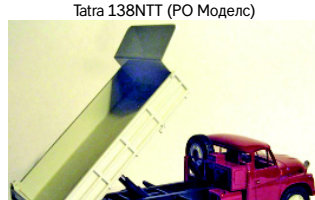
Tatra 138S1 (PO Моделс)



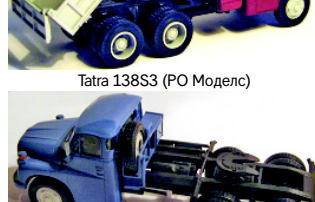
Tatra 138NTT (PO Моделс)



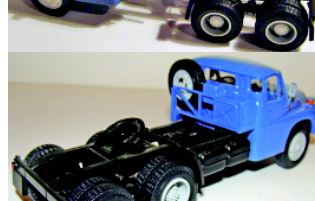
Tatra 138S3 (PO Моделс)



Tatra 148NTT (PO Моделс)



Tatra 148S1 (PO Моделс)



Tatra 138 4x4 (PO Моделс)



Tatra 148 4x4 (PO Моделс)



MAZ-503 (ScaleModelMAZ)



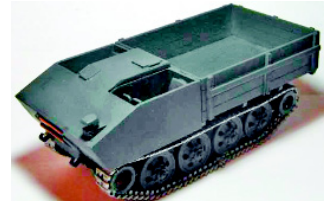
БелАЗ-7525 (ScaleModelMAZ)



БелАЗ-548А (ScaleModelMAZ)



Фигурки разные (Артель «Универсал»)



Steyr RSO (Сергеев)



Звуковещательная установка на шасси ЗИС-33 (Сергеев)



БелАЗ-7525 (ScaleModelMAZ)



БелАЗ-7525 (ScaleModelMAZ)



БелАЗ-7525 (ScaleModelMAZ)



MAZ-503 (ScaleModelMAZ)



ГОРЬКОВСКИЕ ВЕЗДЕХОДЫ

Часть I. ГАЗ-47



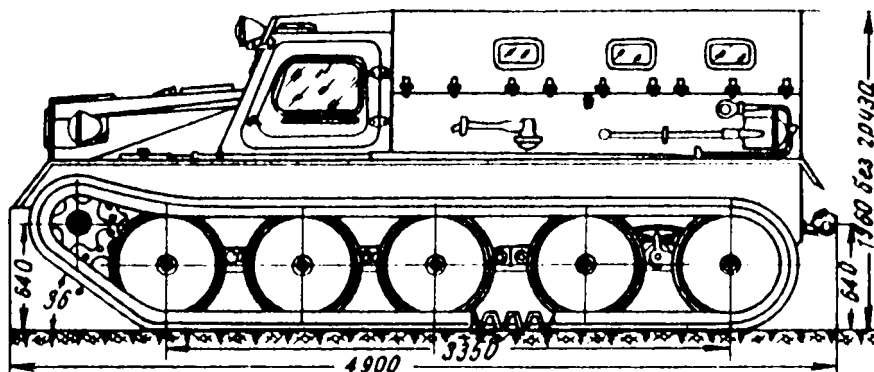
Андрей КОЛЕВАТОВ,
г. Орлов, Кировской обл.

Иллюстрации предоставлены автором

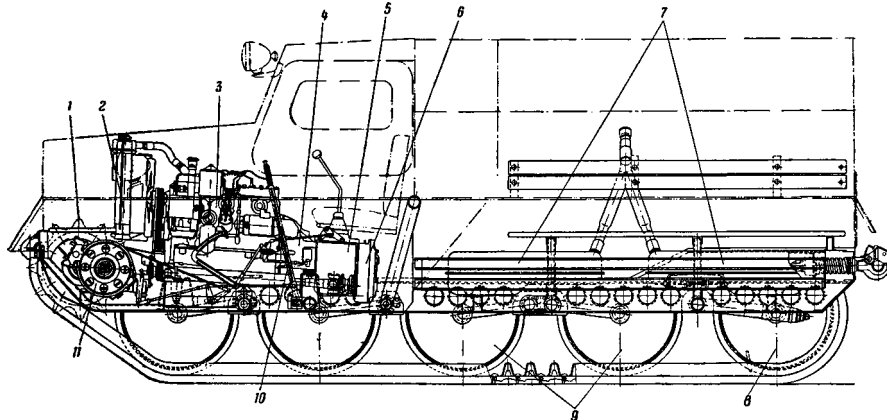
У многих геологов, связистов, охотников, да и просто жителей Крайнего Севера слово «вездеход» невольно ассоциируется с небольшой приземистой гусеничной и очень юркой машиной, способной в любое время суток, при любых метеорологических условиях (в дождь и снег, в жару и люютую стужу) пробиться к отдалённому жилищу оленеводов или доставить геологическую экспедицию в самый неприступный район. Деятельность человека во многих местах была бы очень затруднена без специальной гусеничной техники, а использование авиации, многоосных колёсных машин или судов на воздушной подушке иногда просто невозможно или экономически нецелесообразно ввиду больших затрат на единицу преодолеваемого расстояния. Перевозка по бездорожью людей, доставка небольших партий грузов, продовольствия, почтовое и медицинское обслуживание удалённых труднодоступных поселений, не имеющих устойчивой связи с внешним миром — эти и другие задачи по плечу горьковским вездеходным машинам. Очень разнообразен спектр их применения: пустыни с сыпучими песчаными барханами, горные перевалы с разряженным воздухом, обрывами, крутыми подъёмами и спусками, таёжные дёбри средней полосы, насыщенные небольшими реками и озёрами, северная тундра, покрытая зимой необъятными снегами, а летом сплошными болотами и непроходимыми водными преградами. Нужны такие машины геологам, нефтяникам, газовикам, строителям, энергетикам, топографистам и специалистам многих других отраслей народного хозяйства огромной страны с разнообразными климатическими условиями. Но самую острую необходимость в лёгкой, высокопроходимой и мобильной гусеничной машине одними из первых ощутили военные, чья деятельность тесно связана с постоянной работой в экстремальных условиях.

Ещё в 1930-е гг. возникла потребность в универсальном транспортном средстве, способном продвигаться и выполнять комплекс задач на самом тяжёлом бездорожье. Однако сложная предвоенная обстановка не позволила расплыть усилия промышленности, загруженной до предела военными заказами. В первые послевоенные годы началось бурное освоение районов Крайнего Севера и Восточной Сибири. Широким фронтом велись геологоразведочные работы, а позднее промышленное освоение топливно-энергетических ресурсов и добыча полезных ископаемых. Упорно настаивали на создании полноценного вездехода и военные. Опыт прошедшей войны ещё раз доказывал необходимость решения транспортной проблемы, связанной с плохой проходимостью и маневренностью штатных транспортных средств в условиях межсезонного бездорожья, снежной целины, болотистых участков местности. Армии требовалась машина, способная осуществлять в таких условиях доставку личного состава и грузов, буксировку небольших прицепов, сбор и эвакуацию раненых с поля боя, подвоз боеприпасов и выполнение других потребностей войск в крайне тяжёлых в транспортном отношении регионах страны.

Тактико-техническое задание на разработку но-

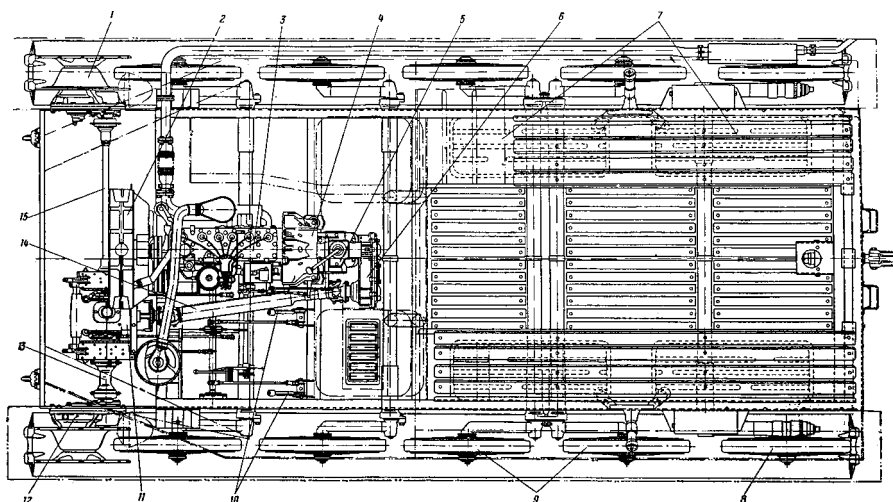


Плавающий транспортёр ГАЗ-47 (ГТ-С)



Компоновка агрегатов транспортера (вид сбоку):

1 — ведущее колесо; 2 — радиатор; 3 — двигатель; 4 — сцепление; 5 — коробка передач; 6 — дополнительная передача; 7 — бензиновые баки; 8 — задний опорный каток (направляющее колесо); 9 — опорные катки; 10 — рычаг управления; 11 — главная передача с механизмом поворота

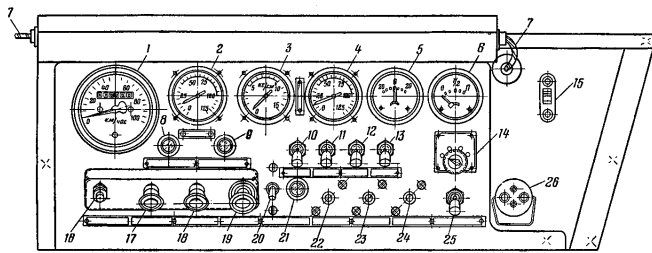


Компоновка агрегатов транспортера (вид сверху):

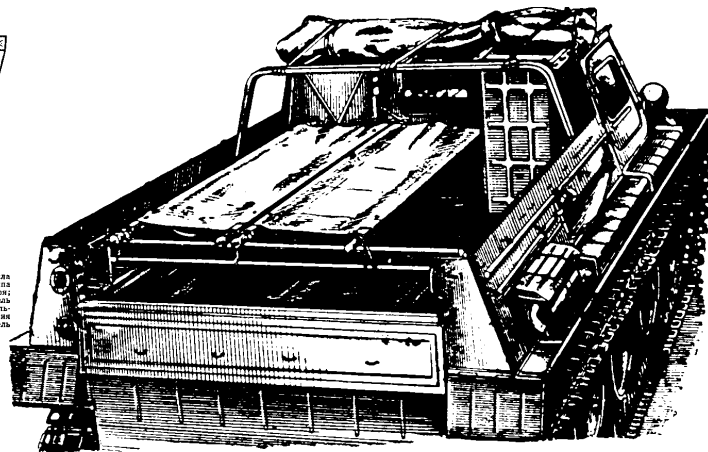
1 — ведущее колесо; 2 — радиатор; 3 — двигатель; 4 — сцепление; 5 — коробка передач; 6 — дополнительная передача; 7 — бензиновые баки; 8 — задний опорный каток (направляющее колесо); 9 — опорные катки; 10 — рычаги управления; 11 — главная передача с механизмом поворота; 12 — бортовая передача; 13 — двойная зубчатая муфта; 14 — карданная передача; 15 — полуось

вой высокопроходимой машины получил конструкторско-экспериментальный отдел Горьковского автозавода, а точнее, входившее в его состав ОКБ под руководством В.А. Деткова, имеющее солидный опыт создания военных машин. Ведущим конструктором был назначен С.Б. Михайлов. В основу концепции была положена максимально воз-

можная унификация с узлами и агрегатами серийных автомобилей Горьковского автозавода, необходимая для уменьшения стоимости изделия, обеспечения высокой унификации с выпускаемой продукцией и сокращения номенклатуры вновь осваиваемых деталей и сборочных единиц. Работы над первым гусеничным транспортёром ГАЗ-47 (такой



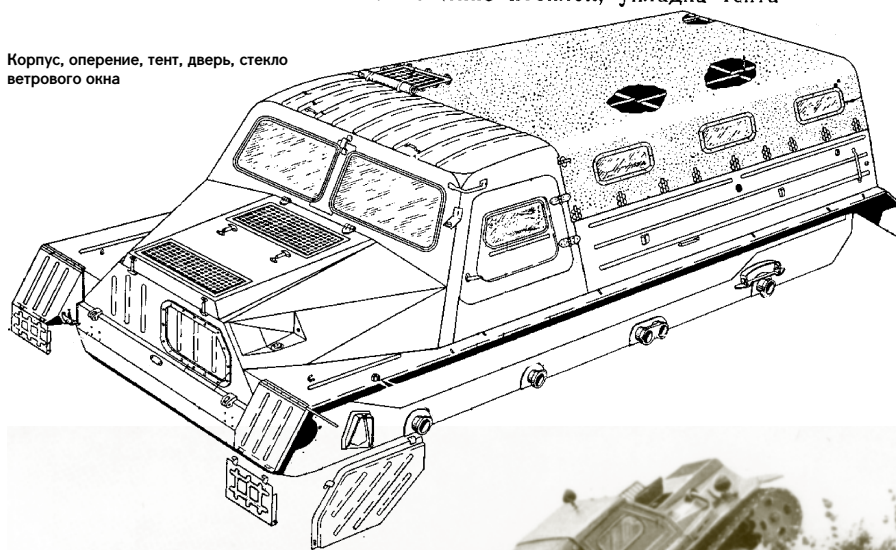
Щиток приборов:
 1 — спидометр; 2 — указатель температуры воды в двигателе; 3 — указатель давления масла в двигателе; 4 — указатель температуры масла в двигателе; 5 — выключатель; 6 — указатель уровня топлива в баке; 7 — привод лампы освещения щитка приборов; 8 — контрольная лампа температуры воды в радиаторе; 9 — контрольная лампа сигнализации из прицепа; 10 — выключатель фары-искателя; 11 — выключатель заднего фонаря; 12 — выключатель дальнего света; 13 — выключатель ближнего света; 14 — переключатель указателя уровня топлива; 15 — выключатель светомасляного устройства; 16 — кнопка сигнала; 17 — кнопка тяги воздушной заслонки карбюратора (подсос); 18 — кнопка тяги дроссельной заслонки карбюратора (ГАЗ); 19 — центральный переключатель света; 20 — выключатель зажигания; 21 — контрольная лампа выключения зажигания; 22 — предохранитель цепи сигнала; 23 — предохранитель цепи сигнала; 24 — предохранитель цепи освещения; 25 — выключатель вентилятора обдува ветрового стекла и обогрева кузова; 26 — штепсельная розетка переносной лампы



Размещение носилок, укладка тента

индекс присвоили машине) началась в 1950 г. Поскольку в годы Великой Отечественной войны СКБ совместно с КЭО ГАЗ занималось танкостроением, многие вопросы по узлам трансмиссии и силовой установки решались в оперативном порядке. Агрегаты танков Т-60 и Т-70, самоходной артиллерийской установки СУ-76М (изделие ГАЗ-15) были хорошо отработаны, к тому же многие из них находились в серийном производстве, как запасные части к бронетанковой технике. Определённое влияние на создание ГАЗ-47 оказали работы, которые проводила лаборатория снегоболотоходных машин Горьковского политехнического института, руководимая М.В. Веселовским, а позднее С.В. Рукавишниковым. КБ при институте создало ряд гусеничных плавающих снегоболотоходов ГПИ-21, ГПИ-22 и ГПИ-23, где использовались автомобильные агрегаты ГАЗ (силовой агрегат, элементы трансмиссии). Интересно, что в конструкции ходовой части этих снегоболотоходов уже в то время нашла применение гусеница из резинометаллической ленты шириной до 800 мм, которая однако не отличалась высокой надёжностью и часто выходила из строя. Поэтому в СКБ ГАЗ решили строить полноценный гусеничный плавающий транспортёр с цельнометаллической гусеницей, хорошо зарекомендовавшей себя на Т-70 и СУ-76М, немного изменённой для применения на разрабатываемом изделии. Узлы трансмиссии (бортовой фрикцион, главная передача, бортовой редуктор) проверенные в боевых условиях, нареканий не вызывали. По силовой установке тоже особых споров не возникало. Двигатель ГАЗ-51, ведущий своё происхождение от довоенного ГАЗ-11 и использовавшийся в годы войны на бронетанковой технике в составе силового агрегата ГАЗ-202, гармонично вписывался в моторный отсек новой машины. Поскольку машина проектировалась предельно лёгкой и компактной решено было применить несущий цельнометаллический сварной водоизмещающий корпус с расположенным впереди моторно-трансмиссионным отделением, кабиной в средней части и грузовой металлической платформой сзади. Работы над машиной велись по темпам военного времени и уже в конце 1952 г. из ворот завода вышли первые опытные образцы. В разработке транспортёра принимали участие: по корпусу — конструкторы И.А. Сандалов и О.Г. Муро, по трансмиссии С.Г. Зислин, по органам управления В.П. Рогожин, по ходовой части К.Ф. Катусhev (кстати, впоследствии переведённый на партийную работу, затем в ЦК КПСС и министры внешнеэкономических связей. В 1953 г. проводились широкомасштабные заводские испытания, а в следующем, 1954 г., по их результатам была проведена доводка конструкции, были устранены выявленные недостатки, проведены государственные ведомственные испытания и машина была принята на вооружение и рекомендована к серийному производству. Параллельно шла полным ходом подготовка технической документации для производства транспортёра, которое началось с середины 1955 г. В испытаниях при-

Корпус, оперение, тент, дверь, стекло ветрового окна



Опытный образец ГАЗ-47 на испытаниях



мали участие испытатели П.А. Пшенисов, Р.К. Ключис, механики-водители К.И. Итальянцев, А.Х. Рекин, К.Г. Дубинин, конструкторы С.Б. Михайлов и В.П. Рогожин. Несколько машин из первой промышленной партии по главе с водителем К.И. Итальянцевым, который в годы войны испытывал новые танки, были отправлены в первую Антарктическую экспедицию на Южный полюс Земли. Открытие станции «Мирный» состоялось в феврале 1956 г. В Антарктиде ГАЗ-47 зарекомендовал себя очень хорошо, особых нареканий на его эксплуатацию не возникло. Удивительно, но машина, которая создавалась не только для армии, но и для народного хозяйства, долгое время считалась секретной. Однако, давайте мы хотя бы беглым взглядом пробежим по её конструктивным особенностям. На транспортёре установлен бензиновый ряд-

ный шестицилиндровый карбюраторный двигатель ГАЗ-47. От автомобильного мотора ГАЗ-51 он отличается применением симметричных шатунов и соответствующего им коленчатого вала. Шатуны были такие же, как у ГАЗ-М20 «Победа», ЗИМ, ГАЗ-69. На масляном картере двигателя применялся специальный кожух, который в комплекте с предпусковым термосифонным подогревателем лампового типа, служил для подогрева двигателя зимой. Специальный выпускной коллектор с выводом отработанных газов вперёд и изменённый карбюратор К-105И тоже отличались от ГАЗ-51. Кроме того, для создания оптимального теплового режима был применён более мощный шестилопастный вентилятор системы охлаждения, а по компоновочным соображениям рычаг включения стартера был заимствован от ГАЗ-М20 «Победа». Сцепление и ко-

робка передач по типу аналогичны применяемым на грузовике ГАЗ-51 за исключением некоторых деталей (вторичный вал, механизм блокировки, рычаг переключения и др.). Позади коробки передач крепился одноступенчатый редуктор — раздаточная коробка, которая передавала крутящий момент через карданный вал на главную передачу. Главная передача, механизмы поворота, бортовые редукторы и приводы управления в основном по своей конструкции соответствовали самоходке СУ-76М. Мелкозвенчатые гусеницы, состоящие из 76 литых звеньев каждая, соединялись стальными пальцами. Звенья изготавливались из марганцовистой стали. Ширина каждого звена 360 мм, шаг — 128 мм. Гусеничный движитель имел впереди ведущую звездочку с двумя венцами, по четыре опорных катка и один ленивец (на одну сторону). Опорные катки и ленивец — одинаковые, диаметром 700 мм, шириной стального обода 85 мм. При движении в гололедицу на звенья каждой гусеницы можно было ставить по пять лёгкосъёмных грунтозацепов, расположенных на равных расстояниях друг от друга, однако скорость машины при этом не должна была превышать 10 км/ч. Для очистки беговой дорожки гусениц от намерзшего снега применялся механический снегоочиститель, который рекомендовалось монтировать только в случае крайней необходимости. Подвеска транспортёра торсионная, независимая. Её особенностью является отсутствие амортизаторов, что при относительно небольшой длине машины и малом трении в опорах балансиров вызывало продольное раскачивание машины при движении. Для устранения этого явления применили решение проверенное и оправдавшее себя ещё на довоенных танках Т-40 — это торсионные валы разного диаметра. Изготовленные из стали 60С2 торсионы средних катков имели диаметр 32 мм и окрашивались в зелёный цвет, а торсионы передних и задних катков — диаметр 34 мм и чёрный цвет для их распознавания. Таким образом, повышенная жёсткость торсионов крайних катков при меньшей жёсткости средних значительно снижало продольное раскачивание машины и позволяло обойтись без сложных и дорогостоящих амортизаторов.

Наибольший интерес для моделистов представляет несущий корпус машины. Он имеет сварную конструкцию и состоит из силового каркаса и приваренной к нему стальной обшивки. К обоим бортам корпуса на уровне верхних продольных балок приварены крылья гусениц, изготовленные из листовой стали и имеющие спереди и сзади откидные подкрылки. Корпус имеет три отделения: силовое,



Испытания ГАЗ-47



Испытания ГАЗ-47



кабину экипажа и грузовую платформу. Силовое отделение закрывается сверху крышкой, которая запирается двумя застёжками, аналогичными по устройству застёжкам грузовика ГАЗ-51. Ещё две такие застёжки расположены сверху крышки и служат для её фиксации в открытом положении, застёгиваясь за петли, приваренные к листу крышки кабины. Кроме того, на крыше силового отделения имеются два прямоугольных люка, закрытых металлической сеткой для подвода и отвода охлаждающего воздуха. Любопытный момент: часть нагретого воздуха проходила под полом кабины и выходила наружу через специальный воздухопровод, расположенный в правом переднем углу платформы, одновременно обогревая экипаж машины и пассажиров в грузовой платформе. На лобовой стенке силового отделения имеется люк, закрытый герметичной крышкой для доступа к главной передаче. Немного пониже, на передней балке кор-

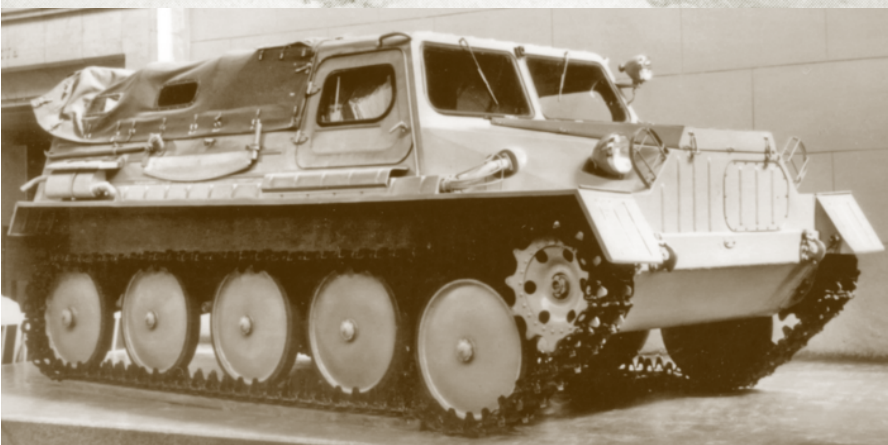
пуса установлены кованые буксирные крюки с защёлками и крышка отверстия для пусковой рукоятки. По бокам силового отделения размещены две фары с решётками ограждения. Следует заметить, что на транспортных первых выпусков фары были расположены ближе к кабине, примерно в средней части боковины силового отделения, а на серийных машинах они переместились вперёд в небольшие углубления боковин. Кстати, транспортёры, выпускаемые для «основного заказчика» (т.е. для Вооружённых Сил) имели фары со светомаскировочными насадками на фарах ФГ-1-400 и специальный переключатель П29, установленный на щитке приборов для переключения режимов затемнения.

Кабина экипажа двухместная, выполнена заодно с корпусом. Двери наклонные, открываются назад (распахиваются как на ЗАЗ-965). Кабина отделена от платформы металлической стенкой в середине которой имеется проём, закрытый матерчатой шторой. С правой и левой стороны к углам крыши кабины приварены поручни. На лобовом листе между передних окон расположен кронштейн с резиновым подпятником, на который опирается откинутый капот. На левом углу кабины приварен кронштейн для крепления фары-искателя ФГ-16.

Грузовая платформа транспортёра открытая, рассчитана на перевозку груза и людей. Борты платформы над крыльями наклонные. На левом борту размещены: лопата, топор, багор и буксирный трос. На правом борту машины находятся лом и двуручная пила. А по крылу вдоль борта закреплена выхлопная труба и её ограждение. Примерно по центру боковых бортов размещены заливные горловины бензобаков. Верхняя часть заднего борта откидная с герметическими уплотнениями. Ниже, на задней балке корпуса крепится тягово-сцепное устройство, такое же, как и у ГАЗ-51. В левой верхней части в углублении расположен задний фонарь, а повыше него розетка прицепа. Рядом с тягово-сцепным устройством справа приварена скоба-подножка. Тент платформы матерчатый, складной, смонтирован на трёх дугах. Имеет шесть окон прямоугольной формы: три на левом борту, два на правом и одно в задней откидной части тента. Сверху тент имеет откидной клапан над воздуховодом платформы. В задней части грузовой платформы над крыльями имеются два ящика для размещения инструмента и принадлежностей транспортёра. Кроме того, машина комплектуется штангами, на которых могут быть закреплены двое санитарных носилок с больными или ранеными. Для перевозки людей служат две деревянные откидные скамейки, расположенные по бортам платформы.

Транспортёр ГАЗ-47 нашёл широкое применение в армии, геологоразведке, в изыскательских партиях. Им пользовались многие предприятия и организации, расположенные в труднодоступных районах Крайнего Севера и практически ни одна солидная экспедиция покорителей Арктики не обходилась без этой высокопроходимой, надёжной и неприхотливой машины. Транспортёр, имеющий снаряжённую массу 3650 кг, мог перевозить 1 т груза или 9 чел. пассажиров. Карбюраторный двигатель ГАЗ-47 мощностью 74 л.с. при 3000 об/мин коленчатого вала (до марта 1956 г. ограничитель максимальных оборотов двигателя регулировался на 2800 об/мин, что соответствовало максимальной мощности 70 л.с.) позволял полностью груженому транспортёру двигаться со скоростью 35 км/ч по шоссе. Скорость на плаву составляла 4 км/ч. Запас хода по топливу (машина имела четыре топливных бака общей ёмкостью 208 л) — 300 км. Габаритные размеры ГАЗ-47: длина — 4900 мм, ши-

Помощник строителей северных магистралей — ледово-фрезерная машина на базе ГАЗ-47



Гусеничный транспортёр ГАЗ-47 (ГТ-С) на ВСХВ. Москва. 1955—1956 гг. Фото из архива А.Говорухи

Транспортёр ГАЗ-47 на Крайнем Севере. г. Лабитнанги, конец 1960-х гг.



Транспортёр ГАЗ-47 в Первой Антарктической экспедиции. Антарктида, 1956



рина — 2435 мм, высота по кабине — 1960 мм. Колея — 2050 мм. Расстояние между центрами крайних катков (база) — 3350 мм. Дорожный просвет — 400 мм. Среднее удельное давление, оказываемое на грунт гружёным транспортёром составляет 0,2 кг/кв. см. Транспортёр мог буксировать прицеп общим весом до 2000 кг. Ресурс основных агрегатов (двигатель, тормоза) и гарантийный пробег ГАЗ-47 — 5000 км, что не так уж мало для эксплуатации машины в очень жёстких усло-

виях. Особой популярностью гусеничный транспортёр пользовался у охотников-промысловиков. В этом случае вместо мягкого тента платформы устанавливали жёсткий металлический верх с люком в крыше и фарой-искателем. Такие переделки осуществляли сами эксплуатационники. Хотя машина и хорошо ходила по бездорожью, со временем всё отчётливее стали сказываться её конструктивные недостатки. Так расположенные в передней части транспортёра довольно массивный двигатель с чу-

гунным блоком цилиндров и агрегаты трансмиссии оказывали большое давление на передние опорные катки. Центр тяжести вездехода (особенно без груза на платформе) был смещён вперёд и, как следствие, резко возрастало сопротивление движению на мягких грунтах и по снегу. А при преодолении водных преград вглубь возникал дифферент на нос. Недостаточная мощность двигателя и узкий силовой диапазон трансмиссии ограничивали максимальную скорость машины. Не устранённая полностью продольная раскачка транспортёра при движении по неровной дороге вызывала утомляемость экипажа. Кроме того, в эксплуатации часто наблюдались поломки балансира заднего опорного катка, который одновременно выполнял функции ленивца, т.е. с его помощью осуществлялось натяжение гусеницы. Определённые трудности вызывал запуск холодного двигателя в суровых северных условиях. Недостаточно мощный пусковой подогреватель, впервые применённый на танке Т-60 зимой 1941 г., а впоследствии устанавливаемый на многие горьковские машины — ГАЗ-51, ГАЗ-63, ГАЗ-69 не отличался высокой теплопроизводительностью. В качестве нагревательного элемента служила обычная паяльная лампа, и чтобы оживить двигатель на 40-градусном морозе требовалось 30–40 мин. Таким образом, возникла необходимость в дальнейшем совершенствовании машины. ГАЗ-47 выпускался в одном из закрытых цехов ГАЗа, где прежде производились ГАЗ-67Б, а затем бронетранспортёры БТР-40 и амфибии ГАЗ-46 да 1964 г. В 1964 г. по 1967 г. изготавливали модернизированный транспортёр ГАЗ-47А.

Новая машина отличалась более мощным двигателем ГАЗ-47А с увеличенной с 6,2 до 6,7 степенью сжатия, повышенной с 74 до 85 л.с. мощностью и увеличенным с 3000 до 3200 об/мин коленчатого вала. Крутящий момент двигателя возрос с 20,5 до 22,5 кгм. Были изменены фазы газораспределения, установлены новый двухкамерный карбюратор К-84НБ и впускной трубопровод. Применён более производительный и совершенный бензонасос типа Б-9Б, модернизирована система выпуска газов путём исключения из неё глушителя и введения новых уплотнителей. Незначительным изменениям подверглись так же трансмиссия и ходовая часть. Для улучшения манёвренности на воде транспортёры начали оснащать гидродинамическими кожухами, которые монтировались на переднюю часть крыльев, а в нерабочем положении укладывались на боковую стенку воздухоотвода. Ручной трюмный насос с механическим приводом заменили электронасосом бронетранспортёра БТР-60П.

Гусеничный транспортёр ГАЗ-47А интенсивно эксплуатировался до середины 1970-х гг. К сожалению, до настоящего времени сохранились считанные экземпляры этих уникальных машин и даже в экспозиции музея ОАО «Горьковский автомобильный завод» нет транспортёра ГАЗ-47. Один из уцелевших гусеничных транспортёров ГАЗ-47А имеется в распоряжении автора статьи в Кировской области. В войсках машина носила наименование ГТ-С — «гусеничный транспортёр — средний». Официально транспортёр снят с вооружения Постановлением Правительства РФ от 11 сентября 1998 г. № 1091 вместе с артиллерийскими тягачами АТ-П, АТ-Л и АТ-С.

Использованная литература:

Воспомяная Е.И. Прочко.

ГАЗ-47А. Инструкция по уходу. Заводское руководство. — Изд. 3-е. — Горький, 1966.

Каталог запасных частей транспортёра ГАЗ-47. — М.: Машиностроение, 1964.

Мы делаем тягачи. К 50-летию Заволжского завода гусеничных тягачей. — Н.Новгород, 1999

Транспортёр-тягач ГТ-С. Руководство службы. — М.: Воениздат, 1956.



Гусеничный транспортёр ГАЗ-47А из коллекции автора статьи. Вместо тента установлен металлический верх.



Гусеничный транспортёр ГАЗ-47А из коллекции автора статьи. На крыле лежат сгоревшие головки блока цилиндров.



Гусеничный транспортёр ГАЗ-47А из коллекции автора статьи. Вид спереди.

Гусеничный транспортёр ГАЗ-47А из коллекции автора статьи. Вид на отделение управления.



Гусеничный транспортёр ГАЗ-47А из коллекции автора статьи. Внутренний вид десантного отделения. В центре — вентиляционный короб

ДЕКАЛИ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ



Александр ГОВОРУХА (Украина),
Фотографии предоставлены автором

«Переводки» из далёкого детства до сих пор вызывают приятные воспоминания. За минуту безликая поверхность становилась красочной, а сам процесс нанесения доставлял не меньше радости, чем картинка, нанесённая на обложку книги, пластиковый дипломат, и даже холодильник. Вырезанная по контуру картинка опускалась в теплую воду на несколько минут, и как только картинка начинала отделяться от бумажной подложки, изображение вместе с подложкой прикладывали к нужной поверхности и аккуратно вынимая подложку, выравнивали изображение. Ещё немного времени требовалось на то, чтобы убрать воздушные пузыри и разгладить рисунок. Излишки воды удалялись мягкой салфеткой, на этом процесс нанесения был завершен. Тогда эти картинки предназначались для украшения.

Повзрослев, мы стали получать в качестве подарков сборные модели самолетов, где среди пластмассовых деталей можно было найти и листик с «переводками», на котором изображались полосы и знаки обозначения летательных аппаратов. Долгое время декали ассоциировались только со сборными моделями, которым они придавали завершённый вид. Коллекционеры со стажем эти листики называли «декаль». Это непонятное слово ещё долго резало слух, пока со временем не вошло в постоянный лексикон моделистов.

Сейчас уже трудно найти того, кто первым

решил создать декаль для коллекционеров моделей в масштабе 1:43, но уже в 1990-х гг. в клубах коллекционеров начали появляться листочки на которых были изображены номерные знаки, эмблемы автотранспортных предприятий, военные автомобильные знаки и многое другое.

Появление журнальной серии «Автолегенды СССР» подхлестнуло новый всплеск интереса к выпуску декалей. Стали появляться различные предложения, включая разовые работы по заказу с распечаткой на специальной бумаге на струйных принтерах. Такие декали имеют один недостаток — не смотря на огромное разнообразие цветовой гаммы, получить белый цвет на струйных принтерах невозможно. Есть, конечно, выход и из этой ситуации. Можно использовать специальную бумагу с предварительно нанесённым белым цветом. Но и этот вариант имеет свои недостатки, прежде чем перенести декаль на поверхность нужно аккуратно, буквально по контуру вырезать рисунок, а это не всегда получается ровно.

И вот для тех, кто не готов переплачивать за разовые работы, а потом корпеть над аккуратным нанесением изображений стали появляться листики декалей отпечатанных методом шёлкографии. Финансовых вложений в такой проект требуется, конечно, намного больше, чем при печати на струйном принтере, но в результате конечная стоимость одного листа декалей получается низкой, а, следовательно, продукция становится конкурентоспособной.

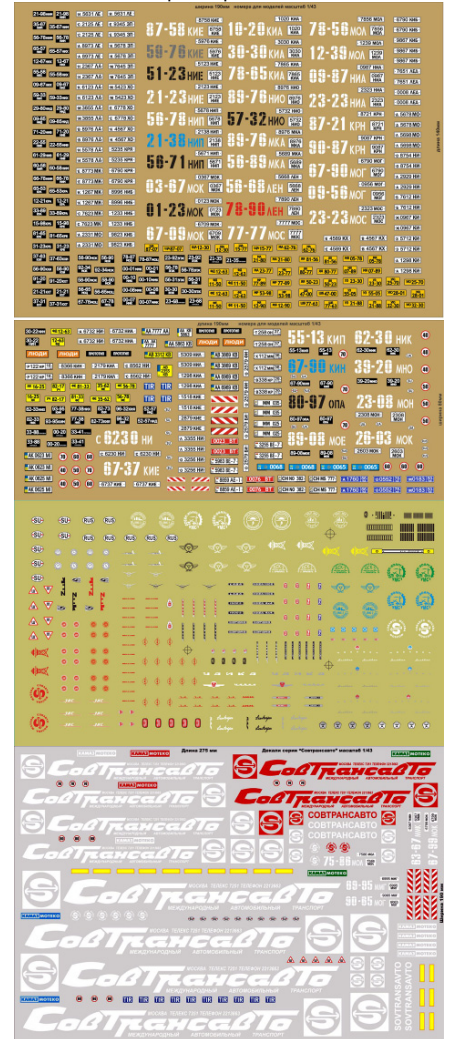
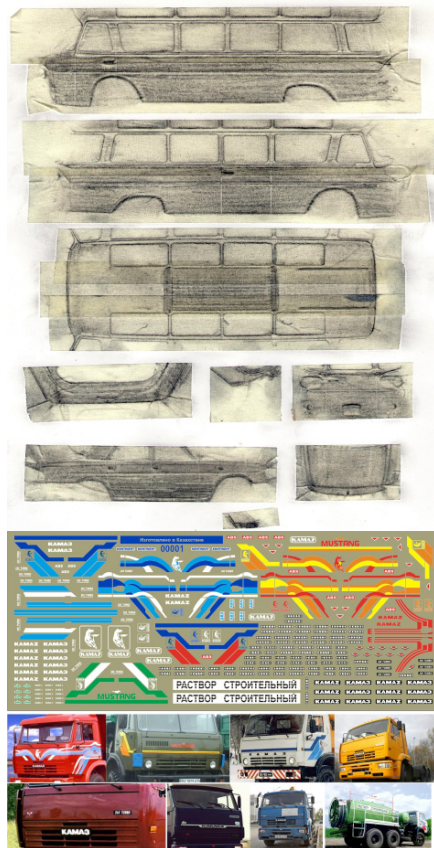
А вы задумывались над тем, как рождается новая декаль? Этот процесс весьма хлопотный и трудоёмкий. Ведь в последствии от того, насколько правильно была сделана прорисовка, зависит судьба декали. Листик с явными несоответствиями, как по размерам, так и по надписям может оказаться не востребованным.

Итак, первым делом при прорисовке декали требуется модель автомобиля, для которой и будет выполняться вся разработка. Модель разбирается, с кузова смывается краска. Это необходимо для того, чтобы отдельные элементы, залитые на заводе-изготовителе краской, и плохо различимые глазом можно было точно «отловить» на модели. На отмытый от краски кузов наносится малярный скотч и тщательно разглаживается, чтобы убрать все складочки. Естественно скотч наносится поочередно на боковые поверхности кузова, передок и задок. Чтобы проявить рельефность кузова на малярный скотч наносится графит от карандаша, который тщательно в него втирается. На этом этапе линии молдингов, выштамповок и дверных разъемов, ручки дверей и другая мелочёвка проявляются на светлой бумажной основе. Затем скотч аккуратно снимается с модели, и разглаживается на ровном листе пластмассы. Для этого можно использовать валик для глянцева фотографий. Развернутый на плоскости скотч сканируется. На этом первый этап работы завершается.

Далее требуется найти оригинальные фото-

графии, на которых данный автомобиль изображён в специальной раскраске: автомобили ГАИ, скорой медицинской помощи, аэродромной службы и др. Желательно иметь несколько ракурсов одного и того же автомобиля. Но практически такие снимки очень сложно найти, разве что самому детально сфотографировать нужный автомобиль. Как правило, приходится довольствоваться тем, что удалось найти. Главное чтобы все надписи четко просматривались, и их можно было прорисовать на компьютере.

Когда иллюстрации подобраны, наступает самый трудоёмкий этап работы. Сначала на листке бумаги делается набросок нужного элемента. Если эскиз достаточно прост или похожую картинку можно найти, то работа сводится к её масштабированию и наложению на отсканированные проекции на скотче. Но эта работа тоже требует определенных навыков и умений. Не получится просто нарисовать элемент один к одному и затем уменьшить его до требуемого размера. При таком уменьшении пропорционально изменят размер все линии объекта. А



некоторые элементы станут крохотными. В последствии разрешающая способность сеток, используемых при цветоделении методом шёлкографии, не сможет воспроизвести эти линии. В результате на печати либо линий совсем не будет, либо они получатся прерывистыми. Для того чтобы избежать этих неприятных моментов, требуется знать какова минимально допустимая толщина линий, которые можно получить шёлкографией.

После того как все полосы, таблички, надписи сделаны и подогнаны по масштабу производят компоновку будущего листа с декалями. Обычно элементы на каждый из автомобилей собираются в объекты. Сгруппированные декали проходят проверку. Лист распечатывают на принтере на обычной бумаге. Элементы вырезают и накладывают на модель для проверки совмещения полос, логотипов, знаков и другой автомобильной атрибутики. Когда проверяемые элементы чётко становятся на нужные места, электронный макет будущего листа с декалями передаётся в типографию, где делается фотывывод и подготавливается бумага для будущего проекта.

Декаль не считается сложной, если она содержит до шести цветов. Но при изготовлении декалей на модели спортивных автомобилей используется и больше их количество. Современные технологии позволяют наносить в качестве краски такие цвета, как хром и золото, что придает готовой модели оригинальный внешний вид.

Начиная с прошлого года производством декалей для «автолегенд СССР» занялись и в Украине. На первых порах казалось, что необходимость в такой продукции будет не слишком высока. Но как показало время, те кто хоть раз приобрёл какой-либо комплект декалей, понимают, что у них появляется возможность с минимальными затратами получить из базовой мо-

дели специализированный автомобиль (медицинский, милиционный, спортивный и др.)

Первые листы с декалями, выпущенные в начале 2010 г. содержали номерные знаки советских автомобилей, начиная с 1945 г. и по наши дни. Затем появился лист с эмблемами «Совтрансавто». После того, как технология была отработана, появился небольшой листик с эмблемами и логотипами автомобилей СССР. В дальнейшем был выбран оптимальный размер листа, позволяющий практически без отходов делать раскрой декалей.

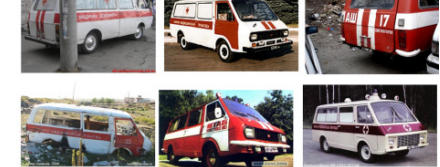
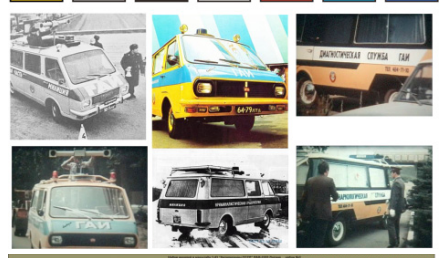
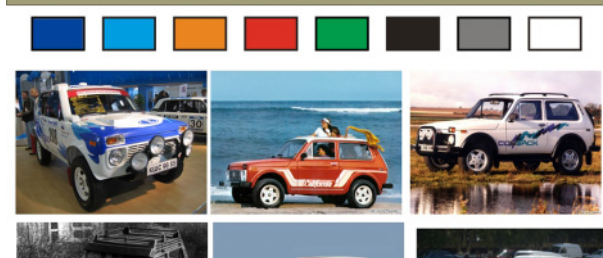
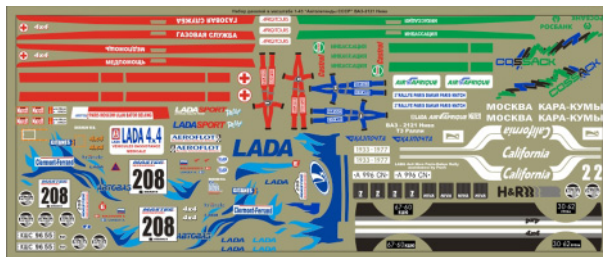
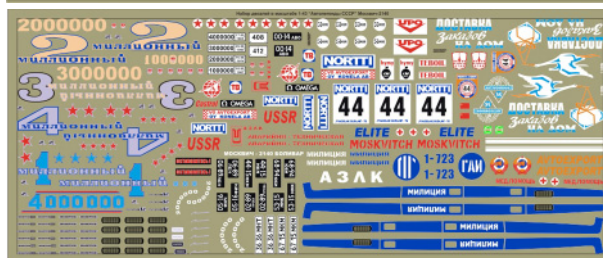
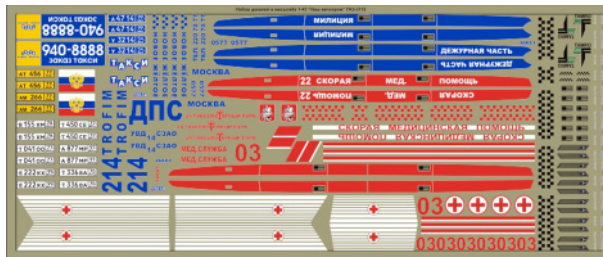
Работа по компоновке листов сводится к максимальному размещению на нём различных эмблем, логотипов, полосок на одну модель. Так появились декали для ВАЗ-2101, ВАЗ-2108, ГАЗ-21, ГАЗ-22 и др. На некоторые модели, например РАФ-2203, надписей было сделано так много, что пришлось делить заготовку на четыре листа. Бывали случаи, когда на одну модель не удавалось скомпоновать целый лист, и тогда делался набор сразу для нескольких моделей. Кроме различных вариантов для серии «Автолегенды СССР» были выпущены декали для продукции «Тантала» и «Агата». По найденным уникальным фотографиям изготовили набор для автомобилей Москвич-412, участвовавших в ралли Лондон—Мехико.

После выхода на российский рынок новой модели в журнальной серии «Автолегенды СССР» она ложится на стол дизайнера и начинается творческий процесс.

Больше всего повезло коллекционерам из Украины и Белоруссии — журнальная серия у них выпускается с задержкой относительно российской и поэтому многие декали можно приобрести задолго до выхода моделей.

Работа над созданием новых декалей будет продолжена. Постепенно повышается и их качество. Так начиная с зимы 2010 г. декали стали печатать на немецкой голубой бумаге. Теперь все белые надписи отчетливо видны, и коллекционерам не приходится тратить время на выискивание необходимых элементов. Уже сегодня заканчивается работа над проектированием сразу нескольких листов для модели РАФ-977.

В заключении стоит отметить, что пока тираж декалей не большой. В течении одного-двух месяцев они все «исчезают» из продажи.



105 ИДЕЙ

В 2011 г. немецкий электротехнический концерн Bosch из Штутгарта отмечает свое 125-летие. Специально к этой дате выпущена модель «технички» в фирменной окраске.



Игрушечные автомобили в истории Bosch появляются уже не в первый раз. Еще в 1930-е гг. один из рекламных плакатов фирмы шеголял изображением заводного автомобильчика с забавным текстом: «Автомобиль без техники Bosch? Такое возможно разве для игрушечных машинок». В это время штутгартский концерн уже производил различную светотехнику, звуковые сигналы, аккумуляторы, радиоприёмники, отопители, стеклоочистители, масляные и топливные насосы, тормозные усилители и ещё множество различного оборудования для автомобилей и мотоциклов. Открыв капот практически любой европейской машины можно было увидеть там изделия с маркировкой Bosch.

Естественно, что электрооборудование требовало обслуживания или ремонта. По всему миру существовали дилерские центры и станции техобслуживания с вывеской Bosch, но кроме этого требовались и мобильные ремонтные летучки. В послевоенное время базой для таких «техничек» стал Volkswagen Type 2 Transporter, появившийся в 1950 г. Первый VW Transporter использовал двигатель и трансмиссию Beetle, правда вместо рамы центрального туннеля у него было шасси несущего кузова, опорой которого служила многозвенная рама, мог перевозить груз весом примерно 750 кг, объём двигателя составлял 1131 куб. см, который развивал мощность 18 кВт при частоте вращения 3300 об/мин.

Первые экземпляры

имели цельнометаллический кузов фургона, но уже спустя два месяца появилась модификация комби, летом – микроавтобус, который мог перевозить до восьми человек, а осенью пошла в серию скорая помощь.

В 1952 г. появился автофургон типа «пикап» с откидывающимися бортами. Размер платформы пикапа составлял 4 кв. м, и его можно было накрыть брезентом и ободом крепления. Под платформой находился запираемый отсек для хранения грузов. Дебют пикапа с двойной кабиной для пяти пассажиров состоялся в ноябре 1958 г. – именно такой вариант и выбран для юбилейной модельки.



Мир Коллекционных Моделей 1001 автомобиль

Добро пожаловать в Удивительный Мир
Масштабных Коллекционных Моделей!

Мы официальные дилеры:



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

Офис и магазин в Москве

метро Аэропорт

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

Интернет-магазин

www.1001automodel.ru

www.elitemodelcar.ru

e-mail: info@1001automodel.ru

ВЫСТАВКИ 2011 ГОДА

- 2011.02.15 – 2011.02.18 Технологии безопасности – 2011
16-й международный форум
Москва, Крокус Экспо
- 2011.02.17 – 2011.02.19 Планета детства – 2011
Специализированная выставка товаров и услуг для детей
Санкт-Петербург, Ленэкспо
2011.02.17 – 2011.02.19 Автомеханика – 2011
Международная выставка автотранспортных средств
Санкт-Петербург, Ленэкспо
2011.03.15 – 2011.03.17 Петербургская Техническая Ярмарка – 2011
Санкт-Петербург, Ленэкспо
2011.03.15 – 2011.03.17 Строительная Техника – 2011. СпецАвтоТранспорт
Всероссийская специализированная выставка
Волгоград, ВолгоградЭкспо
2011.03.16 – 2011.03.18 Exporail. Transcon. Intertunnel – 2011
Международная специализированная выставка
Москва, Экспоцентр на Красной Пресне
2011.03.16 – 2011.03.18 Игрушка – 2011
Международная выставка товаров для детей
Москва, Крокус Экспо
2011.03.16 – 2011.03.19 Стимэкспо: Дортехстрой – 2011
Машины и оборудование для строительства, ремонта и содержания дорог
Ростов-на-Дону, ВертолЭкспо
2011.03.23 – 2011.03.26 Игрушки и игры – 2011
17-я международная специализированная выставка игрушек и игр
Москва, Экспоцентр на Красной Пресне
2011.03.23 – 2011.03.25 Госзаказ – 2011
7-й всероссийский форум-выставка
Москва, Крокус Экспо
2011.03.24 – 2011.03.27 XVII Олдтаймер галерея Ильи Сорокина – 2011
Выставка технического антиквариата
Москва, Крокус Экспо
2011.03.25 – 2011.03.27 Moscow Hobby Expo / Московская выставка хобби – 2011
2-я международная выставка
Москва, Крокус Экспо
2011.04.01 – 2011.04.03 Мотопарк – 2011
8-я международная выставка
Москва, Крокус Экспо
2011.04.04 – 2011.04.07 Доркомэкспо – 2011
Москва, Гостинный двор
2011.04.06 – 2011.04.08 Электротранс – 2011
Всероссийская специализированная выставка
Москва, ВВЦ, пав. 69
2011.04.06 – 2011.04.10 AutoWorld / Автомир – 2011
Международная специализированная выставка
Санкт-Петербург
2011.04.12 – 2011.04.15 Транспорт и дороги Сибири – 2011
Дорожно-строительная техника
Иркутск, Сибэкспоцентр
2011.04.13 – 2011.04.15 MiningWorld Russia 2011
15-я юбилейная международная выставка горной индустрии, по разведке, разработке и добыче металлов и минералов.
Москва, Крокус Экспо
2011.04.20 – 2011.04.22 Московское тюнинг шоу – 2011
- Международная специализированная выставка
Москва, Крокус Экспо
2011.04.26 – 2011.04.29 Высокие технологии XXI века – ВТ XXI – 2011
12-й международный форум и выставка
Москва, Экспоцентр на Красной Пресне
2011.04.26 – 2011.04.29 Кранэкспо – 2011
6-я специализированная выставка подъемно-транспортного оборудования
Москва, ВВЦ
2011.04.26 – 2011.04.29 TransRussia – 2011
16-я международная выставка и конференция по грузоперевозкам, транспорту и логистике
Москва, Экспоцентр на Красной Пресне
2011.05.17 – 2011.05.20 Комплексная безопасность
IV международный салон
Москва, ВВЦ
2011.05.18 – 2011.05.20 СпасПожТех – 2011
XIV выставке оборудования, технических и специальных аварийно-спасательных, противопожарных систем, оборудования, материалов
Волгоград, Дворец спорта профсоюзов
2011.05.19–2011.05.21 Helirussia – 2011
4-я международная выставка вертолетной индустрии
Москва, Крокус Экспо
2011.05.19 – 2011.05.22 Моторэкспошоу – 2011
Транспорт, сервис, комплектующие
Красноярск, МВДЦ «Сибирь»
2011.05.19 – 2011.05.21 Трансроссия – 2011
16-я московская международная выставка по транспорту и логистике
Москва, Экспоцентр на Красной Пресне
2011.05.24 – 2011.05.27 AutoSib 2011
Международная выставка автомобилей, гаражного оборудования и автосервиса
Новосибирск
2011.05.31 – 2011.06.04 СТТ – 2011
12-я международная специализированная выставка
Москва, Крокус Экспо
2011.05 Autoworld Saratov / Автомир. Саратов – 2011
Международная специализированная выставка
Саратов
2011.05 Autosalon. Autotechservice. UralTrans – 2011
Международная специализированная выставка
Уфа
2011.06.09 – 2011.06.11 Автокиров – 2011
12-я специализированная выставка
Киров
2011.06.09 – 2011.06.11 Спецтехника – 2011
Специализированная выставка
Киров
2011.06.21 – 2011.06.24 MIOGE – 2011
11-я московская международная выставка «Нефть и газ»
Москва
2011.06.29 – 2011.07.03 IMDS – 2011
5-й международный военно-морской салон (МВМС)
Санкт-Петербург, Ленэкспо
2011.08.16 – 2011.08.21 Авиасалон МАКС – 2011
10-й международный авиационно-космический салон
- Моск. обл, г. Жуковский, «ТВК «Россия»
2011.08.24 – 2011.08.28 Интеравто / Автомеханика Москва – Мотор Шоу / MIMS – 2011
Международная выставка
Москва, Крокус Экспо
2011.09.07 – 2011.09.10 Ехро 1520
III международный салон железнодорожной техники и технологий
Щербинка, Экспериментальное кольцо ВНИИЖТ
2011.09.13 – 2011.09.18 Комтранс – 2011
11-я Международная специализированная выставка
Москва, Крокус Экспо
2011.09.15 – 2011.09.18 XVIII Олдтаймер галерея Ильи Сорокина – 2011
Выставка технического антиквариата
Москва, Крокус Экспо
2011.09.19 – 2011.09.22 Комплексная безопасность – 2011 / ISSUE- Russia – 2011
IV Международный салон обеспечения безопасности
Москва, ВВЦ
2011.09.27 – 2011.09.30 Мир детства – 2011
17-я международная выставка «Товары и услуги для детей и подростков. Новые программы обучения и развития»
Москва, Экспоцентр
2011.09.28 – 2011.10.01 ITFM – 2011
Международная промышленная выставка
Москва, ВВЦ
2011.09 Пожарная безопасность XXI века – 2011
Специализированная выставка
Москва, ВВЦ, пав. 57
2011.10.06 – 2011.10.09 АгроТек Россия – 2011
6-я международная выставка сельхозтехники
Москва, ВВЦ
2011.10.12 – 2011.10.15 Всероссийская промышленная выставка – 2011
Российская промышленная неделя
Москва, ВВЦ
2011.10.24 – 2011.10.26 Международный автотранспортный форум – 2011
Международная специализированная выставка
Москва, Крокус Экспо
2011.10.25 – 2011.10.28 Дорога – 2011
2-я международная специализированная выставка-форум
Москва, Крокус Экспо
2011.10.25 – 2011.10.28 Interpolitex – 2011
Международная выставка полицейской и военной техники
Москва, ВВЦ
2011.10.26 – 2011.10.28 Транспорт. Логистика. Безопасность – 2011
Ростов-на-Дону, ВертолЭкспо
2011.11.01 – 2011.11.03 Автокомплекс – 2011
18-я московская международная выставка
Москва, Экспоцентр на Красной Пресне
2011.11.24 – 2011.11.26 Автопром. Автокомпоненты – 2011
Международная специализированная выставка
Тольятти
2011.11 Трансэкспо Юг – 2011
Международная транспортная выставка
Ростов-на-Дону

ПАМЯТНЫЕ ДАТЫ 2011 ГОДА

1501.09.24 Кардано (Cardano) Джироламо, итальянский математик, философ, астролог и врач. Изобрёл всесторонне подвижный крестообразный шар — прообраз карданного механизма.

1736.01.19 Родился английский изобретатель Джеймс Уайт (Watt James). В 1769 г. им был получен патент, в котором указывалось, что для получения полезной работы следует использовать упругое, а не атмосферное давление пара. Революционным шагом в развитии тепловых двигателей было создание Уайтом универсальной паровой машины, на которую в 1784 г. им получен патент. С его двигателя можно считать наступил «век машин». Ещё при жизни Уайта появились первый паровоз и пароход.

1771.04.13 Трэвентик Ричард — английский инженер, один из первых создателей паромобилей.

1781 Кулибин построил самоделку коляску
1796.06.01 Карно Никола Леонар Сади (Carnot Nicolas Leonard Sadi) — французский ученый, основатель современной термодинамики.

1801 Диц Шарль (Dietz Charles) — голландский механик, один из пионеров строительства паровых автомобилей. Первый паровой автомобиль построил в 1834 г.

1801 Построен первый паровой автомобиль Ричарда Трэвентика

1806 Швейцарцем Исааком де Риваз построена самодвижущаяся машина (тележка) с взрывным двигателем.

1831.09.18 Родился австрийский изобретатель, создатель одного из первых автомобилей с бензиновым двигателем Зигфрид Маркус (Marcus Siegfried). В 1864 г. он построил механическую деревянную повозку с двигателем внутреннего сгорания, едва преодолевавшую небольшое расстояние. В 1875 г. им была построена более усовершенствованная повозка из дерева, приводимая в движение одноцилиндровым двигателем. Её скорость 4—8 км/ч. В настоящее время хранится в Музее промышленности и ремесел в Вене. Некоторые истории автотранспорта считают Маркуса изобретателем первого автомобиля.

1841.05.20 Бернарди Энрико (Bernardi Enrico). Создатель первого итальянского автомобиля с двигателем внутреннего сгорания.

1841.05.27 Панар Луи-Рене (Panhard Louis-Rene) — французский инженер, пионер автомобилестроения и предприниматель. Будучи компаньоном другого французского конструктора Э. Левассора, принимал участие в создании первых автомобилей Panhard & Levassor. Созданная компания фирмой Panhard & Levassor долгое время была ведущей французской автомобильной компанией.

1846.02.09 Родился немецкий инженер, один из пионеров создания автомобиля Вильгельм Майбах (Maybach Wilhelm). К собственным изобретениям Майбаха относится карбюратор, запатентованный в 1893 г. В 1901 г. под его руководством был создан первый легковой автомобиль Mercedes. В 1906 г. появился первый автомобиль Mercedes с 6-цилиндровым двигателем конструкции Майбаха. С 1921 г. он начал выпускать большие роскошные автомобили марки Maybach с мягко и бесшумно работающими двигателями, по классу соответствовавшие Rolls Royce.

1851 Родился русский изобретатель Костович Игнатий (Огнеслав) Степанович. Считается, что им в 1882 г. был построен первый в России двигатель внутреннего сгорания, работающий на бензине. В 1882—1884 г. двигатель построили на Охтинской судовой верфи. Сейчас он хранится в Музее авиации и космонавтики им. Жуковского.

1856.02.08 Родился создатель первого французского автомобиля с двигателем внутреннего сгорания Эдуард Делямар-Дебутевиль (Delamare-Deboutville Edouard).

1856.03.09 Де Дион (De Dion Albert), один из пионеров французского автомобилестроения. Де Дион изобрел систему электрического зажигания. Таким двигателем был оснащён сначала трицикл, а потом квадрицикл. Следующим шагом стало появление лёгкого автомобиля-вулоретки «визави». Эту модель де Дион оснастил задней ведущей осью нового образца, которую можно и теперь ещё встретить у некоторых конструкций: она называется «ось де Диона».

1861.09.21 21 сентября 2011 г. Ковровский экскаваторный завод отметит 150-летие со дня основания и 80-летие (1931) со дня выпуска первого советского экскаватора.

1861.09.23 Родился немецкий изобретатель и промышленник Роберт Бош (Bosch Robert). В 1902 г. его компанией были изготовлены свечи зажигания. Бош придумал конструкцию магнето, произведшую настоящую революцию в системе

зажигания.

1866.01.21 Берлие Мариус (Berliet Marius) — французский механик-самоучка. В 1894 г. в Лионе построил свой первый автомобиль.

1866.08.13 Родился итальянский промышленник Джовани Аньели (Agnelli Giovanni). 11.07.1899 г. он с несколькими компаниями учредил в Турине автомобилестроительную компанию FIAT.

1866.11.08 Родился английский конструктор и предприниматель Герберт Остин (Austin Herbert). В 1905 г. основал компанию Austin Motor.

1866 Шаслу-Лоба Гастон (de Chasseloup-Laubat Gaston) — французский аристократ, автогонщик. В 1898 г. на электромобиле Jeantaud установил *первый мировой рекорд скорости* 39,24 мили/ч.

1871.09.11 Боргезе Шипьоне (Borghese Scipione) — итальянский аристократ, автомобилист, победитель гонки Пекин — Париж 1907 г.

1871.10.10 Родился Уильям Ричард Моррис (Morris William Richard). В 1919 г. основал фирму Morris Motor, в 1923 г. — Morris Garages, а некоторое время спустя — «Моррис Кэмшелл Карс» и, купив также в 1927 г. Morris Motor, реорганизовал эти компании в единую Morris Motors. После слияния с компанией Austin Motor в 1952 г. возникла новая фирма — British Motor Corp.

1876.04.18 Родился итальянский предприниматель Никола Ромео (Romeo Nicola). В 1906 г. он основал фирму Nicola Romeo & Co., а в 1915 г. приобрел контрольный пакет акций французской компании A.L.F.A. После первой мировой войны Ромео изменил название фирмы на Alfa Romeo.

1876.08.29 Кеттеринг (Kettering) Чарльз Франклин, американский инженер и изобретатель. Вместе с Эдуардом Дидсом (Deeds) он основывает компанию Delco. Здесь Кеттеринг *сделал самое важное свое открытие* — *электрический стартер*. В 1912 г. этот стартер впервые был установлен на автомобилях марки Cadillac.

1876.10.14 Брилинг Николай Романович, один из ведущих российских и советских ученых-автомобилистов, крупный специалист в области теплотехники, дизелестроения, динамики машин. Им положено начало развитию теории поршневых двигателей. В войну 1914—1918 гг. он совместно с Е.К. Мазингом организовал автомобильные курсы, на которых было подготовлено свыше 300 водителей. С 1918 г. заместил председателя Центральной автомобильной секции ВСНХ РСФСР. Один из организаторов НАМИ и его первый директор. Участвовал в разработке НАМИ-1. В 1932—1936 гг. заведовал кафедрой «Автомобили» МАДИ. В 1933 г. разработал и построил в ОКБ при экономическом управлении ОГПУ первый советский автомобильный дизель «Коджу» («Коба Джугашвили»). Был постоянным руководителем многих автомобильных и аэросалонных пробегов.

1876 Кавалли Карло (Cavalli Carlo) — итальянский конструктор. Среди его наиболее известных выпущенных моделей: Fiat 15 Ter, Fiat Zero, Fiat 18BL.

1876 Мармон Говард К. (Marmon Howard C.) — американский предприниматель и конструктор. В 1902 г. построил свой первый автомобиль.

1876 Немецкие изобретатели Даймлер и Отто разрабатывают четырёхтактный двигатель внутреннего сгорания.

1876 Основана французская автомобильная фирма Peugeot (Peugeot SA), специализирующаяся на выпуске легковых, спортивных и гоночных автомобилей, а также специальных автомобилей, мотоциклов и велосипедов, двигателей.

1881.08.24 Родился итальянский конструктор, один из пионеров автомобилостроения Винченцо Лянча (Lancia Vincenzo). В 1906 г. Лянча со своим приятелем, нотариусом Клаудио Фоголини, образовали в Турине небольшое предприятие по производству автомобилей (Fabrika Automobili, Lancia & Cia).

1881.09.15 Родился французский конструктор и промышленник Этторе Бугатти (Bugatti Ettore). В 17 лет он построил свой первый автомобиль, за который получил золотую медаль на выставке в Милане. При материальной поддержке графа Йонелли через два года был построен второй автомобиль, также получивший медаль на выставке в Милане. Он начал сотрудничать с различными фирмами — «Де Дитрих», «Тюрка-Мэри» (Франция) и другими (за свою жизнь Бугатти успел поработать для большинства крупнейших автомобильных фирм Европы). Его компания просуществовала до 1956 г.

1881 Герман Иван Федорович, российский автомобильный

дизайнер, создатель кузовов первых советских грузовиков, автобусов и троллейбусов. В годы Первой мировой войны состоял в Петроградской военно-автомобильной роте. В 1916 г. был отправлен в г. Родники Ивановско-Вознесенской губернии на строительство второго Государственного автомобильного завода. В 1922 г. возглавил кузовной цех АМО. Там под его руководством были спроектированы и построены 40 открытых автобусов на шасси White. Герман разрабатывал первые автобусные кузова на шасси АМО-Ф-15, а также автобусы «Люкс» (на шасси АМО-4) и ЗИС-8. В 1933 г. под его руководством разработаны опытные образцы открытого 20-местного кузова на шасси АМО-4. Герман участвовал в создании кузовов первых советских троллейбусов ЛК-1, экспериментальных автобусов, автомобилей скорой помощи на шасси ГАЗ-АА, а также в доработке кузова ЗИС-101 и конструировании автобуса ЗИС-16. После Второй мировой войны работал над проектами кузовов для моделей ЗИС-110, ЗИС-150, ЗИС-154, ЗИС-155.

1881 Морган Генри Фредерик Стэнли (Morgan Henry Frederick Stanley) — английский конструктор и предприниматель. В 1909 г. разработал оригинальную конструкцию независимой передней подвески. Основатель компании Morgan Motor Co.

1886.01.29 Карл Бенц получил имперский патент № 37435, подтверждающий авторство на «трёхколёсный самодвижущийся экипаж с четырёхтактным двигателем внутреннего сгорания», известный как Benz Patent Motorwagen

1886 Holden (General Motors Holden Automotive Ltd.), австралийская компания по выпуску легковых автомобилей.

1886 Родился русский спортсмен-автомобилист и предприниматель Петр Петрович Ильин. В 1902 г. унаследовал экипажную фабрику. С 1904 г. на фабрике стали собирать автомобили. В 1908 г. его фабрика была переименована и стала называться «Московское Акционерное Общество экипажно-автомобильной фабрики П.Ильина». Наибольшего расцвета производство автомобилей достигло, когда его владелец стал сотрудничать с известной французской автомобилестроительной компанией «Ля-Бюир». В 1912 г. было построено 66 различных автомобилей. В 1913 г. санитарный кузов на шасси «Ля Бюир» получил золотую медаль на IV Международной автомобильной выставке в Санкт-Петербурге. Он был активным членом Первого Русского автомобильного Клуба в Москве, принимал участие в ряде крупных автомобильных соревнований того времени. Его имя значится среди победителей пробега в 1911 г. на Императорский приз по маршруту С.-Петербург — Севастополь. После революции фабрика была национализирована и переименована в завод «Спартак», а Ильин стал её первым директором.

1886 Кросли Паулз (Crosley Powel) — американский предприниматель. С 1939 по 1952 гг. выпускал автомобили марки Crosley.

1886 Построен первый в мире бензиновый четырёхколёсный автомобиль Готтлиба Даймлера. В настоящее время он хранится в музее компании Mercedes-Benz в Штутгарте.

1891.04.22 Иано Витторио (Jano Vittorio) — итальянский дизайнер. В 1911 г. поступил работать в техническое бюро компании FIAT. В 1923 г. перешёл на фирму Alfa Romeo и стал проектировать машины для Гран-При. В конце 1937 г. Иано перешёл на фирму Lancia, где принял участие в разработке моделей Ardea, Aurelia и Appia. Но самым известным его творением стала модель «3 литра», на которой Фанхио одержал победу на Панамериканских соревнованиях в 1953 г. В 1956 г. отошёл от активной деятельности.

1891 Построен первый автомобиль Peugeot с двигателем внутреннего сгорания.

1891 Родился шведский бизнесмен Ассар Габриэльссон (Gabrielsson Assar). 16.12.1925 г. он совместно с инженером Густавом Ларсоном организовал в Швеции компанию по производству автомобилей Volvo.

1891 Осенью жители Одессы первыми среди россиян увидели автомобиль с двигателем внутреннего сгорания. Им был Panhard & Levassor (по другим данным Benz), привезённый из Франции Василием Навроцином — издателем-редактором «Одесского листа»

1891 Панар-Левассор (Panhard et Levassor) — французская автомобильная компания. Основана Луи-Рене Панаром и Эмилем Левассором. В 1891 г. они выпустили модель, которая стала почти универсальной на многие десятилетия: расположенный спереди двигатель и задние ведущие колёса. Эта модель Panhard & Levassor считается первым французским автомобилем.

1896.06.15 Лихачев Иван Алексеевич. В 1926 г. назначен директором завода АМО. В 1939 г. назначен Наркомом среднего машиностроения СССР, но в 1940 г. был снят И.В. Сталиным и вновь стал директором ЗИСа. С 1950 г. Министр автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР. В 1956 г. его имя присвоено Московскому автозаводу им. И.В. Сталина (ЗИС), который стал Московский автозаводом им. И.А. Лихачева (ЗИЛ).

1896.06.26 Такси, таксомотор (франц. taxi) — автомобиль, используемый для перевозки пассажиров и грузов с оплатой проезда по таксометру. *Первый автомобиль-такси* появился в Штутгарте. 26.06.1896 г. в фирму Daimler-Motoren-Gesellschaft был сделан заказ на автомобиль «Виктория», оборудованный таксометром.

1896.07.01 Автомобиль Е. Яковлева и П. Фрезе — *1-й российский автомобиль с двигателем внутреннего сгорания*. Был построен в Санкт-Петербурге из деталей, изготовленных на заводе Евгения Яковлева и фабрике Петра Фрезе. Единственный изготовленный экземпляр был показан в 1896 г. на Всероссийской выставке в Нижнем Новгороде, однако не вызвал интереса. Судьба его неизвестна.

1896 Fahrzeugfabrik Eisenach — немецкая фирма, производившая автомобили марки Vartburg, была основана в небольшом немецком городке Айзенах. В 1930-е гг. вошла в компанию BMW, а после войны завод в Айзенахе сделал главным автомобильным предприятием ГДР

1896 Из гаража пропадает машина барона Жюльена, это событие стало *первым в истории угоном автомобиля* — автомобиля марки Peugeot!

1896 Построен *первый в мире грузовик* Готтлиба Даймлера

1896 Даррак (Darracq) — французская автомобильная компания, основанная Александром Дарраком.

1896 Металлуржик (Metallurgique) — марка бельгийского автомобиля. Выпускалась до 1927 г.

1896 Миари Джусти (Miani Giusti) — итальянская автомобильная компания. Была основана Энрико Бернарди. В мае 1899 г. была переименована в «Социта Италия Бернарди».

1896 Мьессе (Miesse) — марка бельгийского автомобиля. Выпускалась Жюлем Мьессе до 1926 г.

1896 Тюрка-Мэри (Turcat-Mery) — марка французского автомобиля. Выпускалась до 1928 г. Леоном Тюрка и Симоном Мэри.

1896 Унтон (Winton) — марка автомобиля в США. Выпускалась до 1924 г. Александром Уинтоном.

1896 Уолсли (Wolseley) — марка английского автомобиля. Выпускалась до 1976 г.

1896 Ф.У. Ланкастер создал *первую английскую машину*.

1896 Француз Эдуард Мишлен впервые применил съёмные пневматические шины.

1901 Adami — итальянская автомобильная компания. Основана во Флоренции в 1901 г. инженером Гидо Адами.

1901 Брук (Brook) — марка английского автомобиля. Выпускалась до 1913 гг. компанией Brook, специализирующейся на производстве судовых двигателей.

1901 Вино-Дегинжа (Vinot-Deguingand) — французская автомобильная компания. В период до 1925 г. выпускала целую гамму автомобилей.

1901 Лайонс Уильям (Sir Lyons William) — английский конструктор и предприниматель. В сер. 1930-х гг. появился знаменитый Jaguar SS, который Лайонс создал вместе с Уильямом Хейнсом.

1901 Шаррон (Charron) — марка французского автомобиля. Выпускалась до 1930 г. Фернаном Шарроном и Леоном Жирардо.

1901 Шенар-Валькер (Chenard-Walcker) — марка французского автомобиля. Выпускалась до 1946 г. Эрнестом Шенаром и Анри Валькером.

1906.06.26 Первый Гран-при Франции, который был проведён на трассе из дорог общего пользования возле Лемана и который стал первым Гран-при в истории автоспорта

1906.11.05 Осепчугов Виктор Васильевич — советский конструктор автомобилей, троллейбусов и автобусов. Принимал участие в разработке автомобилей ЯГ-4, ЯГ-6, ЯС-1, ЯС-3, ЯГ-10, ЯГ-12, ЯА3-200 и др. В 1950 г. руководил разработкой трёхосного автомобиля высокой проходимости ЯА3-214. С 1952 г. — главный конструктор ЛАЗа.

1906.11.17 Родился японский конструктор и предприниматель Хонда Соичиро (Honda Soichiro).

1906.11.18 Иссигонис (Issigonis) Алек (полное имя Александр Арнольд Константинос), английский конструктор и дизайнер автомобилей. В нач. 1950-х гг. пришёл в корпорацию «Бритиш Мотор», где в 1959 г. создал модель Mini.

1906.11.27 Известный гощик Винченцо Лянча (Vincenzo Lancia) вместе со своим компаньоном Клаудио Фоджолином основал в Турине фирму Fabbrica Automobili Lancia.

1906 Alfa Romeo S.p.A, итальянская промышленная компания, специализирующаяся на выпуске спортивных автомо-

билей высокого класса и других транспортных средств.

1906 Аквила Итальяна (Aquila Italiana) — итальянская автомобильная компания. Основана маркизом Джулио Паллавицино и итальянским представителем компании «Браун Карз» Джулио Чезаре. Компания просуществовала до 1917 г.

1906 Альба (Alba) — австрийская автомобильная компания, которая выпускала автомобили до 1908 г.

1906 Астров Николай Александрович — российский учёный, конструктор, создатель автотехники. Под его руководством были созданы лёгкие плавающие танки Т-38, Т-40, бронированного тягача Т-20.

1906 Бриксия-Дзюст (Brixia-Zust) — итальянская автомобильная компания. Была основана в качестве отделения миланской компании Zust.

1906 Паровой автомобиль фирмы Stanley установил *рекорд скорости* — 203 км/ч.

1906 Гермес (Hermes) — итальянская автомобильная компания. До 1908 г. выпустила модель Тино Унико

1906 Дора (Dora) — итальянская автомобильная компания. Выпускала электромобили до 1909 г.

1906 Империя (Imperia) — бельгийская автомобильная компания. Была основана Андрианом Пьефедоном. Выпускала автомобили до 1958 г.

1906 Киссел (Kissel) — автомобильная марка в США. Выпускалась до 1931 г.

1906 Ленц (Lentz) — марка итальянского автомобиля. Выпускалась до 1907 г.

1906 Лесснерь — российский машиностроительный завод. Владелец завода Г.А. Лесснер с 1906 по 1909 гг. выпускала автомобили.

1906 Марлборо (Marlborough) — английская марка автомобиля. Выпускалась до 1926 г.

1906 Остин (Austin), Херберт основал свою фирму.

1906 Падус (Padus) — марка итальянского автомобиля. Выпускалась до 1908 г.

1906 Пельцнер Александр Иванович — российский конструктор и спортсмен. Участвовал в разработке ЗИС-13, ГАЗ-М1Г, Звезды-1, Звезды-2, Звезды-3, НАМИ-041 и др.

1906 Пух (Puch) — марка австрийского автомобиля. Выпускался до 1923 г.

1906 Сальва (Salva) — марка итальянского автомобиля. Выпускалась до 1907 г.

1906 СПА (SPA) — марка итальянского автомобиля. Выпускалась до 1926 г. Маттео Чейрано.

1906 Стрейнер-Скуайр (Straker-Squire) — марка английского автомобиля. Выпускалась до 1926 г. Сидни Стрейнером.

1906 Тэмз (Thames) — марка английского автомобиля. Выпускалась до 1911 г.

1906 ФАС (FAS) — марка итальянского автомобиля. Выпускалась до 1912 г.

1906 ФИАЛ (FIAL) — марка итальянского автомобиля. Выпускалась до 1909 г.

1906 Фондю (Fondu) — марка бельгийского автомобиля. Выпускалась до 1912 г.

1906 Шеффилд-Симплекс (Sheffield-Simplex) — марка английского автомобиля. Выпускалась до 1922 г.

1911.01 Рождение легендарного Rally Automobile Monte Carlo. На момент появления гонка носила название «Международное автомобильное ралли Монако».

1911.11.03 Появилась одна из самых известных автомобильных марок — Chevrolet. Образована Уильямом Дюрантом.

1911 Бенелли (Benelli) — итальянская мотоциклетная фирма. Основана братьями Бенелли.

1911 В Индианаполисе проводится первый Гран-при на дистанции 500 миль

1911 Валт (Valt) — марка итальянского автомобиля. Название произошло от аббревиатуры фирмы Vetturette Automobili Leggere Torino (Легковые автомобили из Турин). Это были компактные легковые автомобили, которые выпускались до 1914 г.

1911 Вандерер (Wandereg) — немецкая промышленная компания. Выпускала велосипеды, мотоциклы и спортивные автомобили. В 1941 г. компания прекратила своё существование.

1911 ГВК (GWK) — английская автомобильная компания. Фирма получила свое название от первых букв фамилий её основателей: Грайса, Вуда и Кейллера. Существовала до 1931 г.

1911 История завода «КДМ им. М.И.Калинина» (Смоленск) началась в г. Вильно (ныне Вильнюс). Инженер Винеишис основал завод сельскохозяйственных машин и оборудования. В 1915 г. завод перебазировался в Смоленск. В 1960-е гг. приступил к выпуску комбинированной дорожной машины.

1911 Изготовлен Пузырёв А28-35 — первый автомобиль Русского автомобильного завода И.П. Пузырёва

1911 Наццаро (Nazzaro) — марка итальянского автомо-

биля. Выпускалась до 1923 г. Феличе Наццаро.

1911 Симсон-Супра (Simson-Supra) — марка немецкого автомобиля. Выпускалась до 1934 г.

1911 Сканки (Scacchi) — марка итальянского автомобиля. Выпускалась до 1915 гг. Чезаре Сканки.

1911 Склаво (Sclavo) — марка итальянского автомобиля. Выпускалась до 1914 г.

1911 Созданы *первые серийные автомобили Cadillac с электрическим стартером*.

1911 Ступц (Stutz) — марка автомобиля в США. Выпускалась до 1935 гг. Гарри Ступцем. В 1970 г. марка Stutz возродилась благодаря одному американскому конструктору автомобилей, изготовившему Bearcat в стиле 1960-х гг.

1911 Ферольди (Feroldi) — марка итальянского автомобиля. Выпускалась до 1913 г.

1916.04.28 Ламборджини (Lamborghini) Феруччо, итальянский изобретатель и промышленник. В 1948 г. выпустил собственную партию тракторов. В 1963 г. выпустил совершенную по своим линиям модель Lamborghini 350GT.

1916.08.02 В Тюфелевой роше состоялся торжественный молебен и закладка завода Автомобильного Московского Общества (АМО).

1916 Джордан (Jordan) — марка автомобиля США. Выпускалась в период до 1931 г. Эдвардом Джорданом.

1916 Роумер (Roamer) — марка автомобиля в США. Выпускалась до 1930 г. Альбертом К. Барли.

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

1916 Стефенс (Stephens) — марка автомобиля в США. Выпускалась до 1924 г.

1921 Daubach, немецкая автомобильная марка в концерне DaimlerChrysler. Выпускает роскошные представительские эксклюзивные автомобили.

1921 Первый автомобиль Татра 10 был выпущен в 1921 г. на предприятии в чешском городе Копршивнице.

1921 Амилкар (Amilkar) — французская фирма по выпуску спортивных и коммерческих автомобилей. Была основана Лаами и Акармом. Торговая марка существовала до 1939 г.

1921 Бенжамин (Benjamin) — французская автомобильная компания. Производство автомобилей — легких «ватореток» осуществлялось до 1929 г.

1921 Галлоуэй (Galloway) — марка английского автомобиля. Выпускалась до 1928 г.

1921 Е-Аш-Пи (EHP) — марка французского автомобиля. Является аббревиатурой названия компании «Этаблессан Антри Пренуль». Выпускалась до 1929 г.

1921 Жорж Ира (Gerges Irai) — марка французского спортивного автомобиля. Выпускалась Жоржем Ира до 1946 г.

1921 Микелотти Джовани (Michelotti Giovanni, 1921—1984) — итальянский дизайнер. Автор кузовов автомобилей: Лянча-Аурелия, Maseratti 3500GT, Seata Fiat 8V.

1921 На американских автомобилях стали устанавливать гидравлические тормоза.

1921 Принче (Prince) — марка итальянского автомобиля. Выпускалась до 1923 г. Витторио Карено.

1921 Роуди (Rhode) — марка английского автомобиля. Выпускалась до 1935 гг. Ф.У. Мидом и Т.У. Дикином.

1921 Румплер (Rumpler) — марка немецкого автомобиля. Выпускалась до 1926 г. Эдмундом Румплером.

1921 Сальмсон (Salmson) — марка французского автомобиля. Выпускалась до 1957 г.

1921 Сенешаль (Seneschal) марка французского автомобиля. Выпускалась до 1929 г. Робертом Сенешалем.

1921 СИАМ (SIAM) — марка итальянского автомобиля. Выпускалась до 1923 г. компанией «Итальянское общество миланских автомобилей».

1921 Сильвани (Silvani) — марка итальянского автомобиля. Выпускалась до 1924 г.

1921 Скотт Соушейбл (Scott Sociable) — марка английского автомобиля. Выпускалась до 1925 г. Альфредом Скоттом.

1921 Стиглер (Stigler) — марка итальянского автомобиля. Выпускалась до 1925 г.

1921 Тонелло (Tonello) — марка итальянского автомобиля. Выпускалась до 1923 г.

1926.04.02 Родился австралийский автогонщик Джон Артур Бребхем (Brabham). Трёхкратный чемпион мира Формулы 1 (1959, 1960 и 1966 гг.).

1926 Arab — английская автомобильная компания. Была основана Райдом Райтоном и до 1928 г. выпускала спортив-

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

ные автомобили.

1926 Maserati, итальянская компания, специализирующаяся на выпуске комфортабельных спортивных автомобилей с эффективной внешностью и высокими динамическими показателями. Каждый из братьев Maserati — Карло, Биндо, Альферио, Марио, Этторе и Эрнесто — той или иной мере, внёс свой вклад в развитие компании, которая до сих пор носит их имя.

1926 Альма (Alma) — французская автомобильная компания. До 1929 г. выпускала гоночные автомобили.

1926 Ламбер (Lambert) — марка французского спортивного автомобиля. Марка выпускалась до 1954 г. Жермином Ламбером.

1926 Мариндаз (Marendaz) — марка английского автомобиля. Выпускалась до 1936 г.

1926 Основана немецкая компания Mercedes-Benz.

1926 СИАТА (SIATA) — марка итальянского автомобиля. Выпускалась до 1970 г. компанией «Итальянское общество миланских автомобилей».

1926 Тракта (Tacta) — марка французского автомобиля. Выпускалась до 1934 г.

1926 Эрскайн (Erskaйн) — марка автомобиля в США. Выпускалась до 1930 г.

1931.04.21 На Ковровском экскаваторном заводе изготовлен первый советский экскаватор

1931.10.01 Вступил в строй Харьковский тракторный завод им. С. Орджоникидзе.

1931.10.25 Состоялся выпуск первых 27 грузовиков АМО-3 — первого отечественного автомобиля с гидравлическим приводом тормозов, батарейной системой зажигания, диафрагменным бензонасосом, компрессором для накачки шин с приводом от коробки передач

1931 Alta — английская автомобильная компания. Основана в 1931 г. Джеффри Тэйлором. Выпускала легкие спортивные кабриолеты до 1954 г.

1931 Автомобиль Peugeot 201 оснащают независимой передней подвеской. К 1939 г. 80% всех автомобилей выпускается с использованием этого принципа

1931 Начало изготовления компанией Mazda трёхколесных автомобилей.

1931 Образован Козельский механический завод

1931 Образован Комбинат автомобильных фургонов (КАФ) г. Шумерля

1931 Первый двухтактный DKW-автомобиль с передним приводом.

1931 Начало истории создания компании Порше (Porsche).

1931 Родняется последняя грандиозная гонка — Льеж — Рим — Льеж — созданная Королевским автомобильным союзом Льежа. Гонка была образцом простоты. Она известна, как «Дорожный марафон»

1936.05 Основной продукцией ЯГАЗ становится ЯГ-6.

1936.07.20 Из цеха вышел первый ярославский троллейбус — необычная, удивительно красивая машина, окрашенная в голубой, жёлтый и светло-зелёный цвет. 5 августа 1936 г. 1-й ярославский троллейбус начал работать на улицах Москвы.

1936.11.03 Началась конвейерная сборка автомобилей ЗИС-101

1936 BMW выпускает знаменитую «328» — один из наиболее успешных спортивных автомобилей.

1936 Дженсен (Jensen) — английская автомобильная компания. Основана в 1936 г. братьями Аленом и Ричардом Дженсенами. Выпускала представительские и спортивные автомобили. Просуществовала до 1976 г.

1936 Новой вехой в истории Горьковского завода стало создание и освоение легкового автомобиля ГАЗ-М1.

1936 Появляется Fiat 500, или Topolino — двухместная машина с двигателем рабочим объёмом 569 см³, самый миниатюрный автомобиль в мире, запущенный в массовое производство.

1936 Фердинанд Порше создает Volkswagen

1941.09 Начал свою деятельность Варгагинский завод противопожарного и специального оборудования

1941.09.03 Родился Владимир Васильевич Каданников. С 1967 г. работал на ВАЗе. С 1988 г. был генеральным директором ПО АвтоВАЗ.

1941.11.30 70-летняя история Уральского автозавода началась с решения Государственного Комитета обороны от 30 ноября 1941 г. об организации в городе Миассе автомобильного и литейного производств, эвакуированных с Московского автомобильного завода им. Сталина (ЗИС). По решению Государственного Комитета Обороны от 14.02.1943 г. завод преобразовывается в автомобильный.

1941.12 Начал выпуск первой продукции Курганский завод дорожных машин «Фургандормаш»

1941.12.28 Начал функционировать Алапаевский завод «Стройдормаш»

1941 Начал функционировать Грабовский завод специализированных автомобилей (ГраАЗ)

1941 Начато производство автомобилей ГАЗ-64 и броневых автомобилей на его базе БА-64

1941 Ревелли (Revellі) — марка итальянского автомобиля. Выпускалась в 1941 г.

1946.01 Начал массового выпуска автомобиля ГАЗ-51

1946.05.29 Образован Минский тракторный завод

1946.06 Вторым после войны на ГАЗе был освоен автомобиль ГАЗ-М20 «Победа».

1946.07.20 Было начато серийное производство ЗИС-110.

1946.12.04 Московским заводом малолитражных автомобилей начато производство Москвич-400/420.

1946 Барнард Джон (Barnard John) — английский предприниматель и конструктор. Является одним из авторитетных конструкторов гоночных автомобилей в мире.

1946 Веритас (Veritas) — немецкая автомобильная компания. Основана в 1946 г. Эрнестом Лоофом — многократным чемпионом Германии по мотоспорту. До 1952 г. выпускала спортивные и гоночные автомобили.

1946 Кайзер (Kaiser) — марка автомобиля в США. Выпускалась Генри Дж. Кайзером и Динезеф В. Фрейзером до 1955 г.

1946 Начато производство троллейбуса МТБ-82 и трамвая МТВ-82

1946 Начато производство первого в СССР серийного автомобиля вагонной компоновки АТУЛ-ЛН на шасси ЗИС-5

1946 Опес (Opes) — марка итальянского автомобиля. Выпускалась до 1948 г.

1946 Сбарро (Sbarro) — марка швейцарского спортивного автомобиля. Выпускалась до 1964 г. Создателем этой марки был Франко Сбарро.

1946 Таккер (Tucker) — марка автомобиля в США. Выпускалась до 1948 г. Престоном Таккером.

1946 Хили (Healey) — марка английского автомобиля. Выпускалась до 1953 г. Дональдом Хили.

1946 Соихиро Хонда основана японская промышленная корпорация Хонда (Honda).

1946 Чемса (Cemsa) — марка итальянского автомобиля. Выпускалась до 1949 г.

1946 Читалиа (Citalia) — марка итальянского автомобиля. Выпускалась до 1965 г. «Итальянской компанией спортивных автомобилей».

1951.09 На МАЗе начато производство первого советского карьерного самосвала МА3-525

1951 Бискутер (Biscuter) — испанская автомобильная компания. До 1958 г. выпускались микроавтомобили одной марки.

1951 На Ярославском автомобильном заводе начато серийное производство семейства автомобилей ЯАЗ-210

1951 Начал свою деятельность Мишуринский завод по производству автобусов (МАРЗ).

1951 Начато производство ГАЗ-12Б «ЗИМ» — санитарного варианта седана ГАЗ-12.

1951 Основана японская автомобильная компания Дайхатсу (Daihatsu).

1951 Пегасо (Pegaso) — марка испанского автомобиля. Выпускалась до 1957 г.

1951 Польская автомобильная компания FCO (FCO) начала свою деятельность с выпуска в 1951 г. автомобиля «Варшава» (копии советской «Победы»).

1956.02 Уральский автомобильный завод начал производство модернизированного базового автомобиля УралЗИС-355.

1956.02.14 Появился опытный образец автобуса ЛАЗ-695, а машины первой партии этой модели обслуживали гостей Фестиваля молодежи и студентов в 1957 г. На ЛАЗ-695 впервые в СССР применили кузов с несущим основанием. На ЛАЗ-695 опять же впервые в СССР применили подвеску с так называемыми коренящими пружинами.

1956.04.20 На Московском заводе малолитражных автомобилей начато производство автомобиля Москвич-402.

1956.07 Мценский завод коммунального машиностроения «Мценский КОММАШ» ведет свою историю от основанного в этом году Мценского механического завода.

1956 ГАЗ-21 «Волга», вставшая на конвейер в конце 1956 г., является особым, классическим для нас автомобилем. Она стала символом целой эпохи.

1956 На автомобиле Москвич-Г2-405 гошником-испытателем МЗМА Юрием Михайловичем Чивровым были установлены три всеоюзных рекорда скорости

1956 На МАЗе начато производство первого советского одноосного тягача МА3-529, предназначенного для эксплуатации в сцепе со спецприцепами различного целевого назначения.

1956 На Московском заводе малолитражных автомобилей начато производство первого советского серийного автомобиля Москвич-423 с кузовом универсал.

1956 На ЯАЗе изготовлена первая опытно-промышленная партия ЯАЗ-214 из 16 машин, начало серийного производства — 1957 г. Первые опытные образцы изготовлены в 1951 г.

1961 На Ульяновском автозаводе начато серийное производство семейства автомобилей УАЗ-451/УАЗ-451Д

1961 Начат серийный выпуск автомобиля Урал-375.

1961 Небольшой партией Горьковским автозаводом был выпущен кабриолет ГАЗ-13Б «Чайка».

1961.09 На РАФе начато производство микроавтобуса РАФ-977Д

1966.04.06 На заводе «Ижмаш» было организовано автомобильное производство, а 12 декабря с конвейера под гром аплодисментов сошел первый автомобиль Москвич-408 с эмблемой «Иж» на радиаторе.

1966.07.20 Было принято Постановление ЦК КПСС и Совета Министров № 558 о строительстве в г. Тольятти Волжского автомобильного завода.

1966 Трайдент (Trident) — марка английского автомобиля. Выпускалась до 1978 г.

1966 Дачия (Dacia) — румынская автомобильная компания. Её история началась с постройки в местечке Питешть завода, выпускающего легковые автомобили по лицензии Renault.

1966 ДРБ (DRB) — итальянская автомобильная компания. Выпускала автомобили в 1966—1967 гг.

1966 Производство автомобиля ЗАЗ-969В было начато на Луцком машиностроительном заводе. Эта модель, выпускавшаяся до 1971 г., имела расположенный спереди силовой агрегат и привод только на передние колеса.

1966 Юнигауэр (Unipower) — марка английского автомобиля. Выпускалась до 1970 г.

1971.04.27 На Волжском автозаводе начато производство автомобиля ВАЗ-2102 «Жигули»

1971 Клан (Clan) — марка английского автомобиля. Выпускалась до 1974 г. Полом Хассауером.

1971 На Горьковском автозаводе начато производство автомобиля ГАЗ-24-01 «Волга» (такси)

1971 На Ереванском автозаводе начато производство цельнометаллических фургонов ЕрАЗ-762А

1971 На Запорожском автозаводе начато производство автомобиля ЗАЗ-966 «Запорожец»

1971 На Московском автозаводе им. Лихачёва начато производство лимузина ЗИЛ-117

1976.02.16 Первые КамАЗы (КамАЗ-5320) сошли с конвейера завода в Набережных Челнах. Грузовики были украшены лозунгом «Наш подарок XXV съезду КПСС».

1976.02.21 На Волжском автозаводе начато производство автомобиля ВАЗ-2106 Жигули — одной из самых популярных его моделей.

1976.02 Начато производство микроавтобуса РАФ-2203

1976.12 Самую высокую скорость на автомобиле для женщин (843,323 км/ч) показала американка Китти Хамблтон на трёхколесном автомобиле S.M. Мотивейтор, мощностью 48 тыс. л.с. в августе Алвард, штат Орегон, США. По сумме двух заездов в двух направлениях её официальный рекорд равен 825,126 км/ч.

1976 Клинет (Clenet) — автомобильная компания в США. Была основана Аленом Кленэ и выпускала автомобили до 1982 г.

1976 На Московском автозаводе начато производство лимузина ЗИЛ-115

1976 С этого года легендарная овальная эмблема Ford с синим фоном и серебряными буквами ставится абсолютно на все автомобили компании, чтобы в любой стране мира можно было с лёгкостью узнать продукцию Ford.

1981 Автомобиль ВАЗ-2121 «Нива» стал золотым призёром ралли-рейда «Алжир» и ралли-рейда Париж — Тунис

1981 На Горьковской автозаводе начато производство автомобиля ГАЗ-1403 «Чайка»

1986 На Московском автозаводе им. Ленинского Комсомола начато производство автомобиля АЗЛК-2141 «Алеко»

1991.03.22 Совет Министров СССР принял решение о реорганизации Красногорского завода цементного машиностроения в совместное ЗАО «Бецема»

1991 На базе производства специальных колёсных тягачей Минского автомобильного завода образован Минский завод колёсных тягачей (МЗКТ).

1996.01.16 Начало серийного производства 8-местного микроавтобуса ГАЗ-3221 «ГАЗель»

1996.08.09 Начало конвейерной сборки ВАЗ-2111 — первого в России серийного универсала с приводом на передние колёса

1996 Начато производства низкопольного МА3-103 и высокопольного МА3-104 городских автобусов на АМАЗе — автобусном филиале Минского автомобильного завода.

1996 Начало серийного производства автомобиля ЗИЛ-5301 «Бычок»

КИММЕРИЯ

МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ

WWW.KIMMERI.COM

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

НАШИ МАГАЗИНЫ:

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

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



ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН масштабных автомобилей мира

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

Всегда большой выбор моделей на любой вкус!



1:43

Более 10 способов оплаты!

Доставка в любую точку мира!

Индивидуальный подход к каждому клиенту!

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

ЛОКОТРАНС 2011

Годовая подписка 2011 №№ 1-12 1920 руб.

Первое полугодие 2011 №№ 1-6 960 руб.

Оплата почтовым переводом по адресу: РОССИЯ 140100
Московская обл., г.Раменское, а/я 38. Ивониной Ирине
Александровне / На почтовом переводе в разделе "Для
письменного сообщения" кратко укажите содержание
заказа (ЛТ 1-12/11) и проверьте правильность написания
оператором почтовой связи вашего адреса / В стоимость
заказа входит оплата почтовой доставки по России /
Возможна поквартальная оплата подписки на журнал.

ЛТ 2011 №№ 1-3 - 480 руб.

Дополнительная информация e-mail: lokotrans@mail.ru

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

БЕСПЛАТНО публикуются **ВСЕ** объявления частных лиц.

Объем объявления не более 30 слов, включая адрес. 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; К№ — номер по каталогу; М — масштаб; Ж — журнал; Б — брошюра; К — книга.

служба 04» (Компаньон) в отличном состоянии в коробке и КамАЗ-4310 камуфлированный. Тел. в Ярославле 8-915-998-57-31, Алек-

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

• Справочная информация по моделям — тел. (495)680-15-61

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



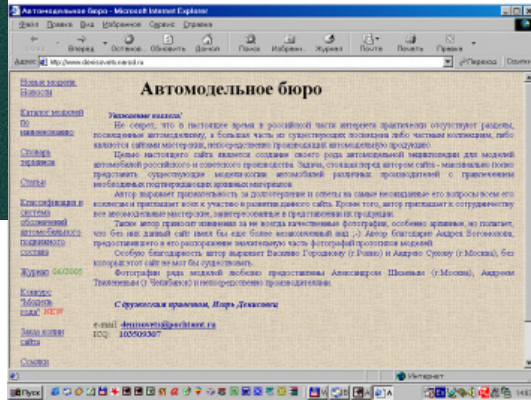
КОМПАКТ-ДИСК

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

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

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

Стоимость диска с пересылкой 400 руб. Деньги за диск необходимо перевести по адресу: 129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу. В поле «Для письма» необходимо указать количество дисков и обязательно обратный адрес.



Информация об отечественных моделях, истории автотранспорта — www.denisovets.narod.ru
Не секрет, что в настоящее время в русскоязычной части Интернета практически отсутствуют разделы, посвященные автомобильному моделизму, а большая часть существующих сайтов посвящена либо частным коллекциям, либо являясь торговыми площадками.

Целью нашего сайта является создание своего рода энциклопедии по моделям автомобильной советской и российской промышленности. Задача, стоящая перед авторами сайта — максимально полно представить существующие модели-копии различных производителей с необходимой исторической справкой о прототипе и подтверждением этих данных авторскими материалами и фотографиями.

ПАНТГРАФ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖУРНАЛ ОБ ОБЩЕСТВЕННОМ ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ И И ПРОФЕССИОНАЛОВ

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

ПОДПИСКА НА 2011 г.

(6 номеров — 600 руб.)

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

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

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

- Продаю диск с фото ретроавтомобилей (отечественных и зарубежных) Тулы, Москвы, Калуги на выставках Автопром 2006, 2008 в Туле на CD. 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 модели: К А В З - 3270 «Газовая

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

- КУПЛЮ
- ПРОДАМ
- ОБМЕНЯЮ
- РАЗНОЕ

Почтовый адрес _____

АВТОЛЕГЕНДЫ. ГЕОМЕТРИЯ И ГАРМОНИЯ

Михаил ХРАМОВ

21. ВАЗ-2108 «Спутник». Я не люблю передний привод. И не считаю, что современные машины достойны изображения в моделях. Но эта понравилась:

слишком тонкое «зубило»;

не обозначены краской пороги и передняя часть задних колёсных ниш;

колёса хороши, но отверстия не те, а шины слишком высокопрофильные;

к геометрии претензий никаких;

салон от ВАЗ-2109 (наоборот не логичнее было бы?) – из другой оперы.

Итоговая оценка – отлично.

Этой моделью заканчивается 2009 год.

22. ЗиС-101А. Вторая часть иллюстрации, как из конфетки сделать ... Какие же надо иметь косые глаза и кривые руки (китайцы здесь ни при чём!), чтобы при наличии хороших чертежей сделать такое. Цвет хороший, но к реальности имеющий такое же отношение, как окраска милицейских машин к соответствующему ГОСТу. Кстати, тот, кто давал название цвету, хоть раз видел изумруд? Даже не буду писать пункты – искажены все линии и пропорции. Но это пока модель старшей машины и выглядит она, если не придирается, всё же не так уж плохо. С учётом всего этого оценка – средне.

23. ГАЗ-М20Б «Победа». К сожалению, я сейчас не могу вспомнить источник индекса «Б». Но я уверен, что такая кардинальная модификация обязательно должна была нести отдельный индекс. Желающие могут покопаться. Косвенное подтверждение – «А», «В», «Г» и «Д» в разной степени известны и все упомянуты в журнале № 2 и этом. Но вернёмся к модели. Собственно, придирается особо и не к чему:

первые два пункта – наследие предыдущей модели (выпуск № 2);

неправильная форма лобового стекла. Но, к счастью, здесь это не так заметно;

неправильные колёса. Судя по всему, никто и не собирался их исправлять;

слишком длинный передний номер – даже между клякками не поместился;

нет надписей на боковинах капота.

А в целом понравилось, оценка – очень хорошо.

24. СМЗ-СЗА. Неоднозначное начало года. Серия называется «Автолегенды», а это мотоколяска. В справочнике НИИАТ её нет. Но раз уж взялись, могли бы сделать и лучше. Евклидом опять даже «не пахнет»:

слишком маленькие колёса. Визуально, для этого кузова;

слишком длинные двери;

слишком большой наклон лобового стекла; тент неправильной формы.

Для такой крохи этого уже слишком. Оценка – не очень плохо.

Мы добрались до полноценного автомобильного начала 2010 г. И опять все номинанты связаны с «Танталом», который опять оказался в проигрыше.

25. ВАЗ-2101 «Жигули». К сожалению, этой модели досталось ещё больше помоев,

чем ноль-второй, но большинство из них связано с ужасающим качеством изготовления и сборки, но это совсем другая история:

главный косяк – маленькая ширина. Но, как ни странно, это заметно, только если хорошо присмотреться. И если бы не цвет, вообще можно было не увидеть;

так же, как и у ВАЗ-2102, искажён угол наклона капота и передних крыльев;

повторители указателей поворотов на передних крыльях сдвинуты назад;

круглое зеркало должно быть на крыле, а не на двери;

толстая передняя стойка окна;

бензобак почему-то расположен с левой стороны;

салон, не имеющий отношения к автомобилю;

очень порадовали колёса.

Оценка – хорошо. И однозначно лучше саратовской А9.

26. РАФ-2203 «Латвия». А здесь сравнение с саратовской А18 выиграно нокаутом с одного удара левой. Рядом их лучше не ставить. Модель производит настолько хорошее впечатление, что при соответствующем антураже её можно принять за оригинал. Придирается особо и не к чему:

не сделан один шов на крыше и два с левой стороны;

сдвинуты назад боковые повторители указателей поворота;

поздняя панель приборов не соответствует внешнему виду примерно 1980 г.

Но всё это нисколько не портит впечатление. Оценка – эталон.

27. Москвич-2140. Несбывшаяся мечта, которая имела индексы А21 (на торце красной коробки) и А28 (в доступных далеко не всем каталогах). Интересный парадокс: эта модель – настоящее сочетание не сочетаемого. Но выглядит очень хорошо, не хуже РАФа. Пластика кузова передана очень правдиво:

слишком высоко расположены стояночные фонари на задней стойке. Но раз обозначили, могли бы и краской мазнуть;

задний номерной знак смещён вверх;

слишком высокие спинки передних сидений, да ещё и без подголовников;

безобразные и никуда не годные бамперы, особенно передний.

Но и хорошего немало. Уже третий раз хорошие колёса, отличное внутреннее зеркало, хороши и стеклоочистители, хотя и они полностью чёрные. Оценка – отлично.

31. ВАЗ-2107 «Жигули». Можно только порадоваться – вот ещё одна отличная модель. Очень понравились колёса и дверные ручки, а ещё салон – видна даже фактура. И геометрия почти в полном порядке. Почти, потому что есть достаточно заметные искажения стыков крыши с лобовым и особенно с задним стеклом. Но парадокс состоит в том, что точно такие же можно увидеть и на ВАЗ-2101, и на ВАЗ-2103. Только там они не так заметны из-за цвета. А ещё нечто подобное, но гораздо более гипертрофированное, мы могли видеть на мо-

дели А40 от «Агата». Правда, там крыша была плоская на виде сбоку, да и, вообще, всё, что выше поясной линии – сплошной «страх и ужас». Так что наша героиня опять лучше. Моё мнение – цвет для машины с доминирующей чёрной отделкой лучше бы выбрать ярче. Получилось, что всю чёрную декорацию вообще не видно, а облицовка радиатора и светлые колёса излишне выделяются. Хотя, сам по себе цвет «дипломат» хорош:

главный и самый заметный недостаток – отсутствие решёток на капоте. И тут же – огромная щель между ним и облицовкой радиатора;

молдинги подоконной линии на дверях нарисованы слишком толстыми и не на месте – слишком низко. А на задней стойке не нарисованы совсем;

в салоне обнаружился руль с плоской ступицей. Больше там придраться не к чему;

уже традиционное издевательство – задний чёрный однострочный номер. Может, для автомобиля, который выпускается с 1982 г. «номерные знаки» уместнее было бы сделать белыми? Но всё это мелочи, в комплексе оценка – отлично.

НАША ПОЧТА

Здравствуйте уважаемая редакция!

Поздравляю вас с наступающим Новым 2011 годом! Здоровья и всего самого-самого наилучшего!

Несколько слов о появившихся на страницах «Автолегенды» оценках моделей из журнальной серии «Автолегенды СССР». Появление данного проекта, бесспорно, событие яркое и положительное. И всё же сравнивать современные модели, разработанные с использованием компьютерных технологий и прочих новшеств с «танталовскими» 30–40-летней давности, пожалуй не совсем корректно. Советские модели (пусть порой несовершенные и не всегда соответствующие своим прототипам) всё равно будут хороши по-своему. Вам, уважаемый Михаил Храмов, как коллекционеру или собирателю со стажем, вероятно знакомо то, ни с чем не сравнимое чувство, вызванное приобретением масштабной «Волги» или УАЗа, или даже просто «Москвича» в яркой, красивой упаковке в те, уже далёкие 1970-е – 1980-е гг. Ведь сейчас, распаковывая очередной выпуск «Автолегенд», уже нет (и не будет!) того особого трепета – привыкли...

Совершенно непонятно почему автор не рассматривает днища моделей журнальной серии (вот здесь-то как раз ряд моделей «будет в пролёте»). Это, в частности, касается «эталона» – модели ГАЗ-24. Превосходно для своего времени проработанное днище саратовской «Волги» с вращающимся карданом на фоне неудавшейся современной китайской имитации выглядит просто шедевром! Да и ведущим мастерам «китайского» УАЗ-469 явно далеко до идеала и на общую оценку «очень хорошо» не тянут (а ведь они видны, когда модель стоит на полке!)...

Сергей СКАЧКОВ (Тверская обл.)



Lotus Elise hard top red, black интерьер Hongwell (Cararama)



Lotus Elise hard top silver, black интерьер Hongwell (Cararama)



Lotus Elise hard top yellow, black интерьер Hongwell (Cararama)



Lotus Elise soft top black, black интерьер Hongwell (Cararama)



Lotus Elise soft top red, black интерьер номер ELISE Hongwell (Cararama)



Lotus Elise soft top silver, black интерьер Hongwell (Cararama)



Lotus Elise soft top yellow Hongwell (Cararama)



Lotus Esprit white Kyosho 007 Collection



Lotus Esprit Submarine white Kyosho 007 Collection



Lotus Europe black, black интерьер номер EUROPE Hongwell (Cararama)



Lotus Europe light yellow, black интерьер номер EUROPE Hongwell (Cararama)



Lotus Europe orange / black интерьер номер EUROPE Hongwell (Cararama)



Lotus Europe red, black интерьер номер EUROPE Hongwell (Cararama)



Lotus Europe silver, black интерьер номер EUROPE Hongwell (Cararama)



Lotus Europe white, black интерьер номер EUROPE Hongwell (Cararama)



Mack 1920 truck "Accordn Storage Co." Matchbox Y30 1/72



Mack 1920 truck "Ice cream" Matchbox Y30 1/72



Mack 1920 truck "Motor Consolidated Transport" Matchbox Y30 1/72



Mack 1930 Tanker "Texaco" Matchbox Y23 1/72



MAN dump truck + trailer JoyCity AutomaXX 2107-2



MAN concrete truck + trailer JoyCity AutomaXX 2107-2



MAN JoyCity AutomaXX 2107-2



MAN tanker "Shell" + trailer JoyCity AutomaXX 2107-1



MAN heavy truck JoyCity AutomaXX 2107-1



MAN fire engine JoyCity AutomaXX 2101A-2



Man Heavy truck "KNO" JoyCity AutomaXX 2101A-2



MAN Ladder Fire Engine JoyCity AutomaXX 2101A-2



MAN Tanker Fire Department JoyCity 2101A-2



MAN heavy truck "Police" JoyCity AutomaXX 2101A-2



MAN concrete truck AutomaXX JoyCity



MAN heavy truck JoyCity AutomaXX 2101A-2



MAN Fire Engine JoyCity AutomaXX 2101A-1



MAN heavy truck JoyCity AutomaXX 2101A-1



MAN heavy truck JoyCity AutomaXX



MAN Road JoyCity AutomaXX 2101A-1



MAN tanker "Shell" JoyCity AutomaXX 2101A-1

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



MAN fire engine + trailer
JoyCity 2107-1



MAN heavy truck "KNO" +
trailer "KNO" JoyCity
AutomaXX 2107-1



MAN refuse truck JoyCity
AutomaXX



MAN van
"Gondolo Le Biscuit Qu'il
Vous Faut"
Edison CC024 1/72



MAN van
"Parmalat"
Edison CC006 1/72



Matra Bagheera
Green
Mini JET Norev 1/72



Mazda Axela
azure, grey интерьер
номер сзади none
M-Tech 12



Mazda Axela
dark red, grey интерьер
номер сзади none
M-Tech 12



Mazda Cosmo Sport L10B
red
Bourbon Collection



Mazda Cosmo Sport L10B
red
Real-X



Mazda Cosmo Sport L10B
silver
Bourbon Collection



Mazda Cosmo Sport L10B
grey metallic, black
интерьер
no license number
Real-X rx005[A01]



Mazda Cosmo Sport L10B
white
Bourbon Collection



Mazda Cosmo Sport L10B
white
Real-X



Mazda Demio
blue metallic, grey
интерьер
номер спереди и сзади
none
M-Tech Gachabox Vol. 7



Mazda Demio
dark red, grey интерьер
номер сзади none
M-Tech The Working series
vol. 5



Mazda Demio
Japan Police
white, grey интерьер
M-Tech



Mazda Demio
pink metallic, grey
интерьер
номер сзади none
M-Tech 10



Mazda Demio
taxi
white, grey интерьер
номер сзади none
M-Tech The Working series
vol. 5



Mazda Demio
white, grey интерьер
номер спереди и сзади
none
M-Tech Gachabox Vol. 7



Mazda Demio
yellow, grey интерьер
номер сзади none
M-Tech 10



Mazda MX5 cabriolet
red
Hongwell (Cararama)



Mazda MX5 cabriolet
light blue, beige интерьер
номер Roadster
Hongwell (Cararama)



Mazda MX5 cabriolet
blue, grey интерьер
номер Roadster
Hongwell (Cararama)



Mazda MX5 cabriolet
light blue, white интерьер
номер Roadster
Hongwell (Cararama)



Mazda MX5 cabriolet
red, beige интерьер
номер Roadster
Hongwell (Cararama)



Mazda MX5 cabriolet
red, grey интерьер
номер Roadster
Hongwell (Cararama)



Mazda MX5 cabriolet
"Karuizawa Meeting 2003"
silver, beige интерьер
номер Roadster
Hongwell (Cararama)



Mazda MX5 cabriolet
silver, beige интерьер
номер Roadster
Hongwell (Cararama)



Mazda MX5 cabriolet
silver, white интерьер
номер Roadster
Hongwell (Cararama)



Mazda MX5 cabriolet
white, beige интерьер
номер Roadster
Hongwell (Cararama)



Mazda MX5 cabriolet
white, grey интерьер
номер Roadster
Hongwell (Cararama)



Mazda MX5 cabriolet
yellow, white интерьер
номер Roadster
Hongwell (Cararama)



Mazda MX5 cabriolet
black, white интерьер
номер Roadster
Hongwell (Cararama)



Mazda MX5 soft top
black, grey интерьер
номер Roadster
Hongwell (Cararama)



Mazda MX5 soft top
blue, beige интерьер
номер Roadster
Hongwell (Cararama)

"Зис-115 Бронированный лимузин Сталина", с открытой дверью и фигурками Сталина и бойца НКВД.

Тираж 500 шт.



Модель изготовлена в сотрудничестве с известной итальянской фирмой M4 в масштабе 1:43 и выпускается в "золотой" серии, в которой будут представлены автомоделю с фигурками советских лидеров.

Модель имеет уникальный номер, сертификат, эксклюзивную упаковку и изготовлена эксклюзивно для фирмы "1001automodel".



www.1001automodel.ru

тел. +7 (495) 617-1008

XVII
ОЛДТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ
Ильи Сорокина



Создааны

МИНУВШЕГО ВЕКА

24-27 МАРТА, КРОКУС ЭКСПО

ВЫСТАВКА СТАРИННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И АНТИКВАРИАТА

коллекционные, сборные и радиоуправляемые модели
судомоделизм, авиамоделизм, железнодорожный моделизм
батальные диорамы, копии стрелкового оружия

www.oldtimer.ru



molotok.ru



газета.ru



Генеральный спонсор
 **BOSCH**
Разработано для жизни