

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

# Автомобильный 6/2011 моделизм

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



Политехнический музей



Ford Transit Миллиция (Adler, прототип) Москвич-401-422 (Adler-DIP)



Л-1 "Красный Путиловец" (НАП - прототип)



АПА-7 на базе Москвич-401 (Вектор)

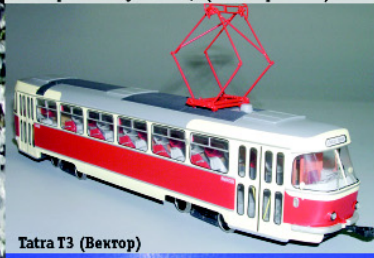
[www.1001automodel.ru](http://www.1001automodel.ru)



ЗИЛ-133ВЯ (Лаборатория минимodelей)



МТЗ-3522 (Металл-Пласт, Саратов - прототип)



Tatra T3 (Вектор)



ГАЗ-33081 Аварийная служба газа (Kherson-models)  
12.11.2011



Москвич-415 (Prommodel 43)



КамАЗ-65115 (Артик, Казань)



ЛАЗ-697 "Турист" (Классика, прототип)

## С НОВЫМ РОДОМ!

[www.mashinki.ru](http://www.mashinki.ru)



Москвич - 402 "Такси"  
Композиция: "Модное деревенское гик"  
Сделана специально для Ютона Сем...

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

# VV.M Co. Ltd.

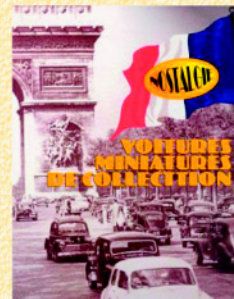
## ДИСТРИБЬЮТОР № 1 в РОССИИ



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

**МАГАЗИН  
В  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ**

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

Разница между взрослыми и детьми  
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

# Автомобильный 6/2011 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 Макогонова**  
e-mail: makogonova@mtu-net.ru



**Коллективный консультант:**  
**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, 6(78)  
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

MG-PA Airline Coupe (1935), 2  
С. Добров  
ЗИС-110 фазтон, 5  
В. Мучичко  
Автомобили 2009 года – Opel/Vauxhall Insignia, Ford  
Fiesta VII и Volkswagen Golf VI, 6  
А. Бармасов  
Конкурс «Модель года», 8  
Renault AG1 1910 Taxi de la Marne (Universal Hobby), 8  
А. Яблоков  
Моя коллекция, 10  
А. Семиков  
Обрусевшие «американцы», 12  
М. Соколов  
Nissan 370Z (2009), 16  
В. Додонов  
Каталог моделей мастерской АЛФ, 17  
Зарубежные новинки, 19  
Отечественные новинки, 22  
Рукавные автомобили, 25  
А. Говоруха  
Модное деревенское такси, 29  
Е. Мащинкевич  
Мои модели, 29  
А. Визнер  
Самые красивые автомобили в истории, 35  
Автолегенды. Геометрия и гармония, 38  
Справочная информация. Каталог моделей в  
масштабе 1:72, 39  
САИС, 3-я стр. обложки

## 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  
Subscription for EU: Addressee in Germany – Kiriletz Stanislav, tel.: (0) 9372-73153, e-mail: kiriletz@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. 8-905-177-77-05  
**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. +38-067-7777760

# MG-PA Airline Coupe (1935)

Сергей ДОБРОВ (г. Тольятти),  
Фотографии автора

Что нужно настоящему джентльмену кроме смокинга, сигары и чашки чёрного чая? Правильно, настоящая леди и приключения. А для этого ему просто необходим автомобиль. Но лучше два или три – для приключений разного рода. Причём среди них обязательно должна быть компактная спортивная машина. А Туманный Альбион во все времена славился добротными автомобилями, в том числе и компактными спортивными как раз для настоящих джентльменов и экстравагантных леди. Это были громкие имена, от которых и сейчас веет духом скорости и кружится голова – Alvis, Triumph, Jaguar, Austin-Healy, Morgan и конечно легендарная MG.

Подобно многим маркам, таким как Ford, Bugatti и Citroen, M.G. Car Company появилась благодаря усилиям одного страстного и энергичного человека – это был Сесил Кимбер (Cecil Kimber). В 1921 г. он нанялся на работу в компанию Morris Garages, которая на тот момент являлась розничным магазином в бывшем здании мотоциклетной компании Уильяма Ричарда Морриса (William Richard Morris) в Оксфорде. Это предприятие Уильям Моррис содержал отдельно от своей автомобильной компании Morris Motors Ltd.

Не удовлетворившись работой в Morris Garages, Кимбер решил самостоятельно разра-

батывать специальные кузова, которые можно было бы устанавливать на стандартные шасси производства Morris Motors. Первые спортивные машины, которые начали выпускаться в Morris Garages в 1925 г., назывались M.G. Super Sport.

Автомобили, созданные под руководством Кимбера, оказались настолько оригинальными и успешными, что могли продаваться на треть дороже, чем аналогичные головной компании Morris, да ещё в таком количестве, что в 1927 г. был построен отдельный завод для их производства.

Так с любезного благословения сэра Уильяма Морриса лорда Наффилда был дан зелёный свет производству автомобилей новой марки. Официальную регистрацию компания M.G. Car Company Ltd. получила в июле 1930 г. в городе Абиндон-на-Темзе.

Автомобили M.G. благодаря своей спортивной составляющей быстро обрели завидную репутацию. Вероятно, это стало возможным благодаря представлению Кимбера о том, что спортивный автомобиль должен выглядеть быстро, даже когда он стоит на месте. Также положительно сказывалось и участие автомобилей M.G. в гонках. Кимбер хоть и не поддерживал гоночные команды, но поощрял частных гонщиков на соревнованиях т.к. считал, что это

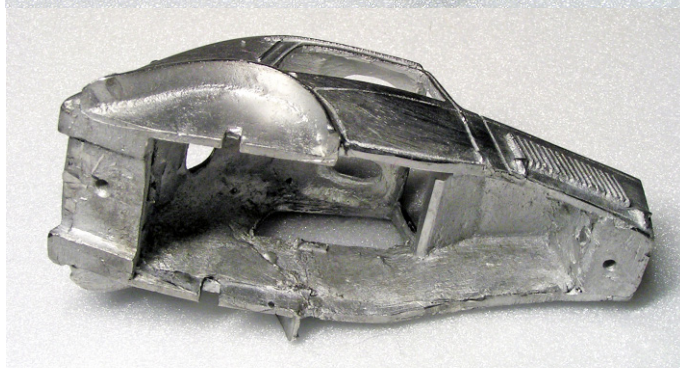
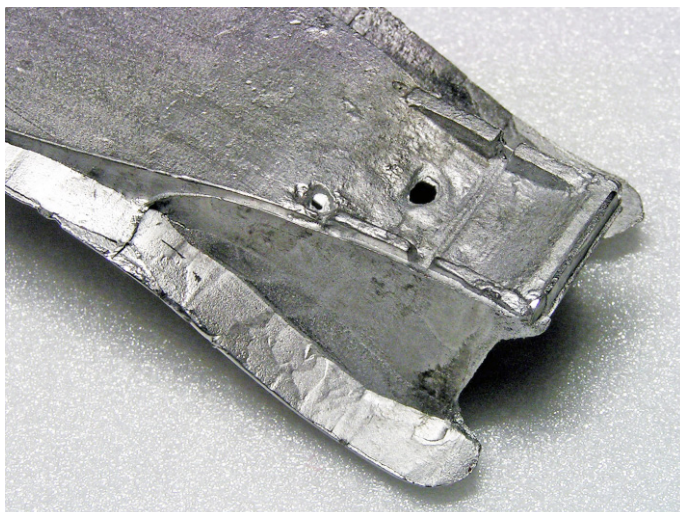
добавляет лоска и энергии имиджу марки.

В 1930-е гг. спрос на двухместные спортивные автомобили с закрытыми кузовами был очень ограничен. Английские джентльмены предпочитали встречать непогоду в автомобиле лицом к лицу. Это было особенно характерно для марки MG, производившей маленькие автомобили с кузовами типа родстер, такие как Midget или Magnette. Исключением из этого правила стал один из самых поразительных довоенных автомобилей марки MG – модель Airline Coupe.

Кузов Airline вышел из-под пера независимого дизайнера Генри Аллингема (Henry Allingham), владевшего собственной фирмой в Лондоне. Причём кузов не был разработан специально для MG и ранее с различной степенью эстетического успеха устанавливался на автомобили с разной колёсной базой, например, такие как Vauxhall, Rover или Jaguar.

Хотя некоторые кузова закрытых автомобилей, у которых крыши адаптировались к родстерам, смотрелись неуклюже и несбалансированно, Аллинге́м с кузовом Airline создал по сути красивый M.G. Плавная линия передних крыльев и длинный капот естественным образом сочетались с наклонным задком кузова, который изящной S-образной кривой прокатывался от верхней кромки лобового стекла к зад-





нему бамперу. Это была британская классика с французским акцентом.

Особенностями Airline Coupe были наклонное ветровое окно, которое можно было открывать для вентиляции салона, запасное колесо, установленное на задке в полупотай, и сдвижная панель крыши. На большинстве MG Airline Coupe сдвижные люки имели по три окошка из оргстекла, выполненные в форме готических окон.

В соответствии со стилем Airline Coupe окрашивались в различные цветовые варианты: просто чёрный, чёрный с красным, зелёным, голубым или серым верхом кузова. Так же были варианты окраски в два тона одного из четырёх цветов – красный, зелёный, синий или серый. Колёса могли быть окрашены в чёрный, серебристый или один из тонов двухцветной окраски кузова, но всегда в соответствии с обивкой салона.

Для компании M.G. типичными были кузова, изготовленные из стали на дубовой раме. Не стали исключением и закрытые обтекаемые кузова Airline. Большую часть кузовов для но-

вого купе построила компания Carbodies, а несколько штук изготовили на фирме Whittingham & Mitchel. Учитывая, что эти MG Airline Coupe выпускались по заказу, машины отличаются друг от друга панелями приборов, наличием или отсутствием кожуха запасного колеса и другими малозначительными особенностями.

Один из немногих образцов британских обтекаемых автомобилей основывался на базе моделей PA и PB с колёсной базой 2223 мм и четырёхцилиндровыми двигателями объёмом 847 куб. см (PA) или 939 куб. см (PB). Семь кузовов Airline Coupe были установлены на более мощных шасси серии NA/NB с увеличенной базой и шестицилиндровыми моторами объёмом 1271 куб. см мощностью 56 л.с. Общее количество выпущенных автомобилей с кузовами Airline Coupe составило 52 единицы – менее 1% от произведенных родстеров.

#### КИТ

Британская фирма R.A.E. Models LTD ранее мне знакома не была. Да и большинству коллег, думаю, тоже. Это уже исчезнувшее имя. Ссылка на домашнюю страницу в Интернете

говорит о том, что домен выставлен на продажу, а производство фирма прекратила в 2000 г. Так что информации по этой фирме крайне мало. Известно, что она делала модели английских автомобилей и мотоциклов и начинала с масштаба 1:87. Ещё один любопытный момент – в инструкции по сборке модели присутствуют другие логотипы: «Piccolino racing car models» и «Bellini racing car models». Есть предположение, что эти фирмы выпускали модели совместно. Это были модели автомобилей для установления рекордов скорости на земле. Изредка на популярном ресурсе E-bay ещё встречаются готовые модели этой фирмы, установленные на деревянные подставки. Не собранные киты это вообще редкость. Если кто-то из читателей сможет пролить больше света на эту фирму, я буду очень благодарен.

Качество отливок из белого металла оказалось очень далёким от идеала. Если лицевые поверхности ещё более-менее приличные, то внутренние выглядят так, будто их вырубил тупым топором. Ничего удивительного – сказалась «бюджетность» модели, ведь её ценовая

планка значительно ниже, чем у заметно более качественных немецких моделей Tin Wizard.

Детализировка довольно скудная. Интерьер отсутствует как класс – сидения отлиты заодно с днищем кузова, никаких обивок и панели приборов. Руль составлял единое целое с валом, но такая отливка из мягкого металла не предполагает сохранность детали в процессе доставки модели – вся эта конструкция была раздавлена. Днище украшает только одна выхлопная труба, правда изготовленная отдельной деталью.

Корпусы фар и звукового сигнала отлиты заодно с рамкой облицовки радиатора. Стекол фар и рычага КПП в наборе не оказалось. Впрочем, их не было и в перечне комплекта. Стёкла всех окон выполнены единой вакуумформованной деталью. Из-за плохого качества внутренней поверхности кузова этот «колпак» не вставал на место одновременно всеми окнами. Хромированные облицовка радиатора и особенно рамка лобового стекла так же оказались очень шероховатыми.

Приятными мелочами стали отдельные хромированные дверные ручки и горловина топливного бака. Детализировкой порадовали колёса: отдельные обода, ступицы, спицы, центральные гайки, тормозные барабаны. Но затем начались «сюрпризы». Вначале позабавило следующее замечание в инструкции по сборке: «Эта модель разработана как статичная, вращения колёс не предусмотрено». В подтверждение сказанному ось задних колёс оказалась залита в днище намертво. Но настоящие проблемы с колёсами начались уже во время сборки.

По какой-то странной логике передние крылья отлиты заодно с днищем, а задние – с кузо-

вом. Такая конструкция увеличила сложность доводки деталей и окраски кузова в два цвета, ибо передние и задние крылья должны окрашиваться в светлый тон, а верх кузова – в тёмный. На самом же кузове линия раздела цветов, обозначенная чёткой тонкой канавкой, должна была стать физическим ориентиром, но как позже оказалось не правильным.

К набору прилагалось ещё и приспособление для формовки спиц колёс: две такие болванки из олова. На одной конус выпуклый, на второй вогнутый. Предполагалось, что оно поможет правильно отформовать внешнюю пластину спиц. Но... дефект литья одной из болванок свёл благие намерения изготовителя на нет.

#### Сборка

Я постарался максимально сохранить дух необычной модели, не прибегая к чрезмерному «протезированию». Поэтому «чужеродными» оказались только стёкла фар и рычаг КПП. Родные же детали дорабатывались по мере возможности и необходимости.

Итак, что в итоге было сделано. Закруглена горизонтальная панель на передке между крыльями. Внутренние поверхности крыльев выровнены. Скат крыши доработан по двум направлениям. Сначала я притупил верхний задний радиус на виде сбоку, а затем увеличил радиусы вдоль боковин. Увеличены задние верхние радиусы в проёмах дверных окон. Задний бампер (если это вообще бампер) занял более правильное положение. Перенесен на место задний разём дверей. Исправлена кривизна линии раздела цветов на дверях. Устранена щель между боковиной кузова и днищем позади передних крыльев. Рулевая колонка приняла исходный вид.

Конструкция колёс такая же, как и у модели Pegaso Z102 (Tin Wizard). Только пластины со спицами тут разные для наружного ряда и для внутреннего (на фото это видно). При этом заметно отличается рисунок и толщина внутренних и внешних спиц. Натяг шины такой же большой и приводит к деформации и сползанию шины. Поэтому на этой модели я проточил канавку на ободах, и шины встали как влитые. Но это и стало роковой ошибкой. Когда через несколько дней я решил подсобрать колёса окончательно и проверить высоту модели, меня ожидал неприятный сюрприз. Под воздействием натяга шин проточенные обода сжались и деформировались до такой степени, что пластины со спицами не вставали на свои места. Только один обод из пяти сохранил свою геометрию. Его-то я и отдал токарю для изготовления нового комплекта из алюминия.

#### Модель

Модель получилась довольно приличная, хоть и остались некоторые неисправимые «косяки», как, например, слишком высокие передние крылья, задранные вверх подножки и крупные ручки дверей. Неожиданно большой для такой маленькой модели вес приятно тяготит руку – это вам не смола! Замеры собранной модели (в мм) показали следующие результаты (в скобках размеры оригинала в масштабе 1:43): длина 80,5 (77,4), ширина 33 (31), высота 31,5 (31,9), база 51,5 (51,7). Отклонения довольно серьёзные, но это не разрушило целостность образа – узнаваемость модели стопроцентная.

Что же в качестве раритета как в плане оригинала, как и в плане самой модели, это, безусловно, очень интересная и ценная миниатюра.



# ЗИС-110 ФАЭТОН

Валентин МУЧИЧКО (Украина),  
Фотографии автора

Ничего с собой поделать не могу: опять взялся за «старое».

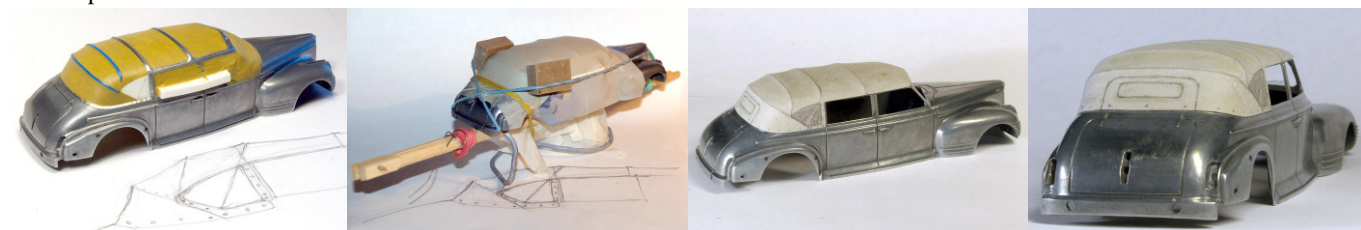
Моделирую представленный объект вдохновения – подходящую алкидку купил первым делом, беж для тента уже был.



Под такой фаэтон такая вот заготовка :



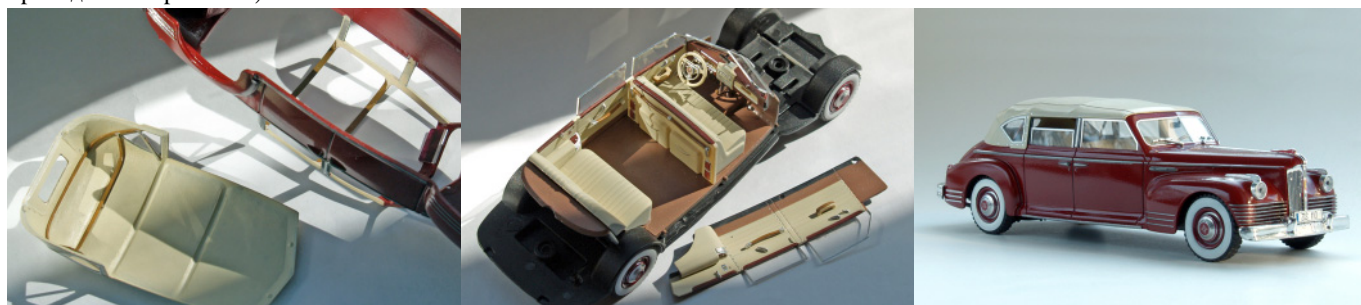
Тент – такая же фольгированная эпоксидно-стеклянная композиция, что и на Москвиче-420а (см. предыдущий номер журнала). Его очертание леплю из пластилина.



Колпаки из 0,1 мм алюминиевой фольги, колёса от модели УАЗ-469. Колёсные арки на корпусе необходимо подрезать по правильному диаметру и положению (на чёрных лимузинах эта некопийность не «ловится»).



Этот ЗИС вещь не серийная, шёл на вдохновении, «потянул» около 40 часов досуга в течение полутора месяцев вместе с подбором информации в Интернете. А стоимость часа у каждого своя (причём разная в зависимости от альтернатив, которыми приходится жертвовать).



# Автомобили 2009 года – Opel/Vauxhall Insignia, Ford Fiesta VII и Volkswagen Golf VI



**Александр БАРМАСОВ,**  
Санкт-Петербург

e-mail: barmasov@pobox.spbu.ru



## Opel/Vauxhall Insignia

Легковой автомобиль среднего класса Opel/Vauxhall Insignia, пришедший на смену Opel Vectra, занял первое место среди финалистов престижного европейского конкурса «Лучший автомобиль 2009 года» (Car of the Year-2009), получив 321 балл. Автомобиль был впервые показан 22 июля 2008 г. на автосалоне в Лондоне. В России Opel Insignia официально продаётся с февраля 2009 г.

Масштабные модели Opel/Vauxhall Insignia:



Opel Insignia 3-doors green Norev 360010  
Opel Insignia 3-doors grey Norev 360010



Opel Insignia fastback 5-doors 2008 beige met Schuco 7266



Opel Insignia fastback 5-doors 2008 grey met Schuco

Opel Insignia fastback 5-doors 2008 white Schuco 7267

Opel Insignia sedan 2008 dark blue Schuco 7261

Opel Insignia sedan 2008 light blue met Schuco 7262



Opel Insignia sedan OPC 2009 graphite black Schuco 7421

Opel Insignia Sport Tourer 2008 black Schuco 7271

Opel Insignia Sports Tourer 2008 grey met Schuco 7272



Opel Insignia Sports Tourer 2008 Polizei Schuco 7274

Opel Insignia Sports Tourer OPC 2009 black met Schuco 1026110



Opel Insignia Sports Tourer OPC 2009 blue met Schuco 7426



## Ford Fiesta Mk.7

Компактный переднеприводный хэтчбек Ford Fiesta Mk.7, производящийся в Европе, Венесуэле, Бразилии, Индии, Китае, Мексике и Южной Африке, занял второе место в конкурсе «Лучший автомобиль 2009 года» (Car of the Year 2009), набрав 320 баллов. В этом же году Ford Fiesta Mk.7 в конкурсе World Car of the Year также стала второй.

Производство Ford Fiesta седьмого поколения началось 14 августа 2008 г. на заводе в Кельне. В январе 2009 г. производство Ford Fiesta Mk.7 началось на заводе в Валенсии (Испания). За пределами Европы выпуск Ford Fiesta Mk.7 за-

планирован на предприятиях в Нанкине (Китай), Районге (Таиланд) и Куаутитлане (Мексика). В марте 2009 г. Ford Fiesta Mk.7 стал самой продаваемой машиной в Европе — за месяц было продано 52 805 автомобилей. По состоянию на июль 2010 г. во всём мире было продано более 873 000 Ford Fiesta Mk.7 (из них 764 000 в Европе) с момента начала продаж в октябре 2008 г. Ford Fiesta Mk.7 унифицирован с Mazda 2, занявшей второе место на конкурсе «Лучший автомобиль 2008 года». Ford Fiesta Mk.7 выпускается в вариантах трёх- и пятидверного хэтчбеков. Китай стал первой страной, на рынке которого появился четырёхдверный седан Ford Fiesta (собирается на заводе «Changan Ford Mazda Automobile Company» в Нанкине). В начале 2010 г. производство спортивного хэтчбека и седана для североамериканского рынка началось на заводе в Куаутитлане (Мексика).

Масштабные модели Ford Fiesta:



Ford Fiesta 2008 ocean blue metallic Minichamps 400088000

Ford Fiesta 2008 purple metallic Minichamps 400088001

## Volkswagen Golf VI

Volkswagen Golf шестого поколения занял третье место на конкурсе «Лучший автомобиль 2009 года» (Car of the Year 2009), набрав 223 балла. В этом же году Volkswagen Golf VI в конкурсе World Car of the Year занял первое место. Ранее Volkswagen Golf уже занимал первое место в европейском конкурсе «Автомобиль года» — в конкурсе «Автомобиль 1992 года» (это был Volkswagen Golf третьего поколения). Volkswagen Golf VI был

представлен на Парижском автосалоне в октябре 2008 г. Шестое поколение создано на платформе Volkswagen Group A5 (PQ35) platform, как и предшествующее пятое поколение. Автомобиль поставляется в комплектациях 1,6 Trendline МКП; 1,6 Trendline DSG; 1,4 Trendline TSI; 1,4 Trendline TSI, DSG; 1,4 Highline, TSI; GTI 2.0; GTI 2.0, DSG.

Масштабные модели Volkswagen Golf VI:

Volkswagen Golf VI 3-doors 2008 black Schuco 7306

Volkswagen Golf VI 3-doors 2008 silver reflex Schuco 7307





Volkswagen Golf VI 3-doors 2008 grey met (VW Promo) Schuco 5k0099300aa7t



Volkswagen Golf VI 5-doors 2008 united grey metal Schuco 7312

Volkswagen Golf VI GTI 3-door matt black Schuco 07406



Volkswagen Golf VI GTI 3-door yellow Schuco 7358

Volkswagen Golf VI Plus 2009 blue graphite Schuco 7317

Volkswagen Golf VI Plus 2009 silver metal Schuco 7316



Volkswagen Golf VI R 2009 white Provence Moulage pm0064



Volkswagen Golf VI R 3-doors 2009 blue metal Special Edition Provence Moulage 5k1099300r5z



Volkswagen Golf VI 3-doors 2008 white (VW Promo) Schuco 5k0099300ab9a



Volkswagen Golf VI GTD 2009 red Schuco 7405

Volkswagen Golf VI GTI 2009 black Schuco 7356

Volkswagen Golf VI GTI 2009 shadow blue Schuco 7357



Volkswagen Golf VI 3-doors 2008 Concept white Schuco 7308

Volkswagen Golf VI 5-doors 2008 amaryllis red Schuco 7311



Volkswagen Golf VI GTI 2009 white (VW Promo) Schuco 5k3099300b9a



Volkswagen Golf VI 5-doors 2008 black met Schuco 5k0099300c9x



Volkswagen Golf VI GTI 3-door 2009 red Schuco 5k3099300y3d



Volkswagen Golf VI Variant 2009 red Provence Moulage pm0058



Volkswagen Golf VI 5-doors 2008 dark blue metal Schuco 5k0099300c5f



Volkswagen Golf VI 5-doors 2008 silver (VW Promo) Schuco 5k0099300a7w

Volkswagen Golf VI 5-doors 2008 silver blue met Schuco 5k0099300a5q

Мир Коллекционных Моделей  
**1001 автомобиль**

Добро пожаловать в Удивительный Мир  
 Масштабных Коллекционных Моделей!

Мы официальные дилеры:

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

Офис и магазин в Москве  
**метро Аэропорт**  
 ул. Красноармейская, дом 11, корп.2  
 +7 (495) 617-1008 (опт и розница)

Интернет-магазин  
[www.1001automodel.ru](http://www.1001automodel.ru)  
[www.elitemodelcar.ru](http://www.elitemodelcar.ru)  
 e-mail: info@1001automodel.ru

# КОНКУРС «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



Дорогие друзья и коллеги!

Сегодня мы публикуем условия участия в конкурсе «Модель года 2011» 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 2011 года» можно до 31 января 2012 г.

Результаты конкурса будут опубликованы в журнале «Автомобильный моделизм» № 2/2012.

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 2011 г., которые официально никто не номинировал.

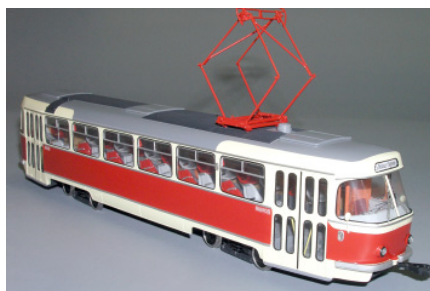
Критериями для отбора на конкурс служат только два обязательных условия: модель впервые должна быть изготовлена в 2011 г. и у модели должен быть конкретный автор (мастерская или моделист с указанием Ф.И.О.)

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.



КрА3-256 от Atlas



Tatra T3 от Vector-Models

Renault AG1 1910 Taxi de la Marne (Universal Hobby)

Перейдём к очередной обновке.

Очень желанное прибавление в столь мною любимом семействе «поросёнок». Пока что оно целиком породы Renault. Интересно, делает ли кто ни будь, например, Charron, или мелкую Tatra? С радостью бы разорился на такое!

В первой модельной жизни в 1970–1980х гг. «Марское Такси» было очень знакомой моделью. Виною не всеобщая франкофилия, а журнал «Техника Молодёжи» и его «Наш Автомобиль». Кто в то время знал о тех же Taurus или Charron, кроме специалистов? А про «Марское Такси» знали все! Причём, свято верили, «оно только красное бывает!» — вот ведь «сила печатного слова». У меня в те времена была «RIO»вская парочка. Очень надеюсь в ближайшее время вернуть эту



ОСОБАЯ  
ПРОФЕССИЯ

13

Автомобильный Музей

В Парижском музее оружия, подаренном от русского князя 1812 года, стоит обыкновенное такси фирмы «Рено» начала XX века. Этой же модели посвящена французская поштова марка; мобильная и удобная, она имеет шарнирные механизмы, перемещающие сиденье, жесткие колеса. И ввиду выгоды эти такси — «марские такси». Они являются основой популярной автомобильной экспозиции в музее.

Историческое фото такси марки «ДОЛМАТОВСКИЙ»

Рис. автора



Vector Models

Vector Models

Вышел в свет «Каталог масштабных моделей» мастерской «Vector Models» (формат А5, 36 с., меловая бумага, полноцветный). Каталог содержит более 400 фотографий моделей, выпускаемых мастерской (включая более десяти новинок текущего года). Издание представляет интерес для всех коллекционеров масштабных моделей. Заводы-изготовители и мастера 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](http://www.kimmeri.com), [www.yarautomodels.ru](http://www.yarautomodels.ru), [www.moscow-tram-collection.ru](http://www.moscow-tram-collection.ru) и в редакции.

Стоимость каталога — 149 руб.

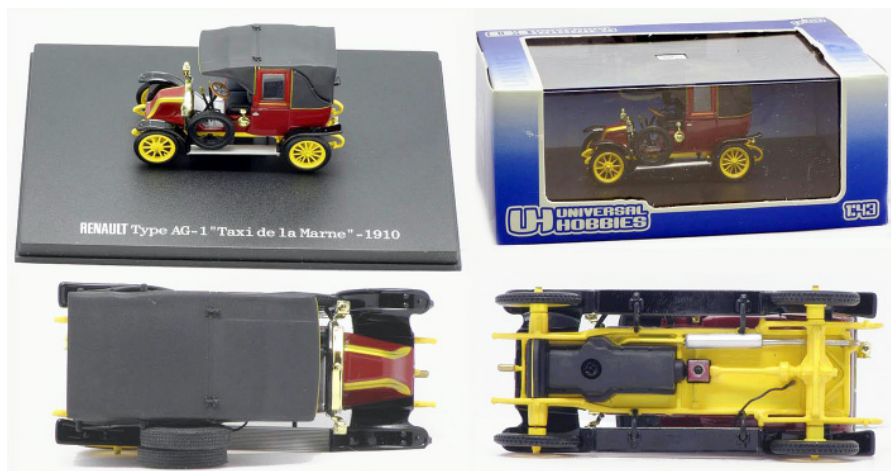
При покупке через редакцию к стоимости каталога добавляется стоимость почтовых расходов — 30 руб. Подписчики журнала могут не оплачивать почтовые расходы — в этом случае они получают каталог с ближайшим номером журнала по подписке.

# Renault AG1 1910 Taxi de la Marne (Universal Hobbies)

Андрей ЯБЛОКОВ,  
Екатеринбург  
Фотографии автора

парочку на полку. Пока же Renault AG1 1910 от Universal Hobbies. Такой «фиакр» с мягким козырьком, в 1980-е гг. вызвал бы фурор с последующим прединфарктным исходом. А теперь пожалте — вот он и не дорого. Всё-таки есть польза от теперешнего «модельного бума».

О Renault я не много знаю, это раздел «эстетического коллекционирования». Renault Type AG1, появилось в 1905 г. Достаточно типичная для того времени конструкция с двухцилиндровым движком (1,25 л, 8 л.с.) и не редким в тот период расположением радиатора позади мотора. Изюминкой было высокое требование к прочности и надёжности конструкции. Для своего времени машина получилась очень крепкой и выносливой, что и обусловило её популярность в среде «таксомоторщиков». Платить за прочность пришлось в буквальном смысле. Авто вышел совсем не дешёвым для своего класса. Историю с «Марнской Легендой», теперь слегка развенчали. Станислав Кирилец хорошо описал, связанные с этой историей нюансы. Как минимум, Renault там был не основным автомобилем. Но легенда на то и легенда, что может жить са-



мостоятельно, в «лёгком противоречии» с историческими фактами.

Модель от Universal Hobby копирует известнейший музейный экспонат. Исполнение на обычном не плохом уровне для этой фирмы. Только после многочасового «нянчения» модели начинаешь хотеть каких-то «дополняшек» оживляющих «фанерное великолепие» большинства машин той поры. Увы, это редкость в нашем масштабе. В целом очень рекомендую эту модель всем, неравнодушным к «заре поршневой авиации».

Пример: Табличное значение — расчётное в масштабе 1:43 — результат замера  
Длина: 3700 — 86,0 — 81,6  
Ширина: 1600 — 37 — 33,8  
База: 2550 — 59,3 — 58,8  
В достоверности табличных данных не уверен. Если они не ошибочны, то модель «маловата»



# МОЯ КОЛЛЕКЦИЯ



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



Понедельник, 23 марта 2009 г.  
**GAZ-12 ЗИМ (De Agostini)**

Решил-таки показать своего красавца-ЗИМа, чтобы не нарушать хронологии пополнения коллекции, и несмотря на то, что эта модель есть сейчас практически у каждого коллекционера.

В прошлую субботу встал с утра пораньше, чтобы не пропустить «релиз» журналки, часам к восьми «подгрёб» к соседнему киоску и...

...И обломался. «Автолегенды» не завезли. Не завезли их ни в воскресенье, ни в понедельник. С такой частотой к витринам киосков я не подходил никогда. И вот, наконец, во вторник 17 марта не усидев на месте и не дождавшись обеда на работе, добежал до ближайшего киоска – нету. Спросил у киоскёрши – есть! Она просто не успела ещё разложить товар. Из представленных на выбор двух экземпляров можно было брать любой. Из недостатков, которые можно было разглядеть через блистер – криво установленный флажок на капоте.



Принёс модель на работу, показал коллегам. Они оценили модель по достоинству. ЗИМ – хорош! (хотя предыдущие модели серии особого интуизма не вызывали – ничего не открывается, кругом облой на деталях фурнитуры, да и хром какой-то не такой).

Короче – я очень доволен моделью, очень доволен всей серией. Дай Бог, чтобы она вышла полностью и наши коллекции пополнились множеством интересных, замечательных моделей. Особую благодарность хотелось бы выразить людям всё это придумавшим и реализовавшим.

Понедельник, 23 марта 2009 г.  
**Fiat 500 New (Hongwell)**

Премьеру новой модели менеджеры FIAT назначили на 4 июля 2007 г. – ровно через 50 лет после дебюта его легендарного предшественника. Классический Fiat 500, дебютировавший в 1957 г., благодаря своей рациональной конструкции и минимализму в оснащении, стал настоящим народным автомобилем

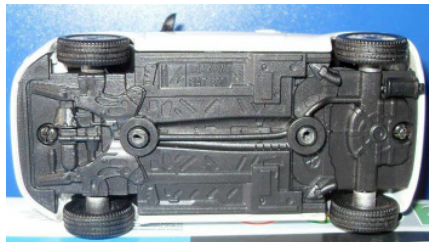


в Европе. На протяжении десятилетия это была самая доступная машина на рынке. За рулём этой машины начинали свой водительский стаж сотни тысяч европейцев.

Fiat 500 построен на платформе модели Panda и обладает трёхдверным кузовом хэтчбек, обаятельнейшего дизайна – очень удачно перенесены в современность черты произведения Данте Джакозы. Дизайн, благодаря которому эта машина пользуется хорошей популярностью в Европе, разрабатывался в Туринском центре стиля FIAT. Интерьер «Пятисотки» также очень удачно стилизован под классику. Автомобиль вполне заслуженно был удостоен титула «Автомобиль 2008 года». «Пятисотка» заняла достойное место в ряду таких автомобилей-реинкарнаций классиков как Volkswagen New Beetls, Mini Cooper.



Новинки модельного ряда Hongwell, типа этого Fiat, на прилавках нашего города оказываются крайне редко. Поэтому, как только увидел его – купил не раздумывая. Эта, очень симпатичная, похожая на пушистого домашнего щенка, машинка нравилась мне с самого своего появления – она не может не нравиться. Мне очень хотелось иметь в коллекции её модель. Сделана модель хорошо – я очень доволен. Детализация, покраска, сборка – всё порадовало. Но имеются некоторые нюансы. Первый камень хочу бросить в сторону упаковки этой партии моделей Saagata. Она представляет из себя блистер, формой похожий на традиционные модельные пластиковые колпаки, и картонное донце. Внутри



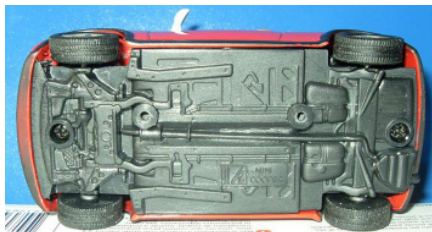
этой упаковки модель ничем не закреплена и имеет возможность очень сильно болтаться. Результат транспортировки моделей в такой таре можно было наблюдать на прилавке вочию – модели пестрели поломанными зеркалами и антеннками. Не обошла эта участь и Fiat – антеннка на его крыше была сломана под корень Благо, что она осталась в блистере, и мне удалось кое-как приклеить её на место. Также пострадало при транспортировке и зеркало – оно, правда, не сломалось, но изрядно деформировалось. Хорошо, что деталь оказалась достаточно прочной, и мне удалось её более-менее выправить. По сборке есть два замечания – сборщица забыла поставить в модель рычаг переключения передач и заляпала всё стекло изнутри – пришлось разбирать модель и чистить. Но все эти нюансы не испортили моей радости от приобретения такой бесподобной модели.



Среда, 25 марта 2009 г.  
**Mini Cooper (Hongwell)**

Наконец-то удалось «поймать» в продаже Mini Cooper от Saagata. Модель была настолько желанна, что даже не очень расстроило сломанное зеркало. Повезло, что модель попала как раз в нужной мне окраске – красный низ – белый верх. Внимательный осмотр модели показал, что для Hongwell она сделана весьма неплохо, хотя на уровне последних серий выглядит бледновато. Литьё, покраска и сборка – нормальные, без брака. Зеркало я аккуратно приклеил на место. Очень к месту на модели хромированная фурнитура – смотрится гораздо наряднее, чем серебрянка на «буражке». Хромированной деталью сделано и торпедо – смотрится весьма интересно. Из недостатков, помимо очень неудачной упаковки, хотелось бы отметить молдинг, который на прототипе опоясывает остекление, а на модели прерывается на дверях. Это, видимо, следствие «закрывания» дверей, которые раньше на этих моделях открывались. Форму на кузов и остек-



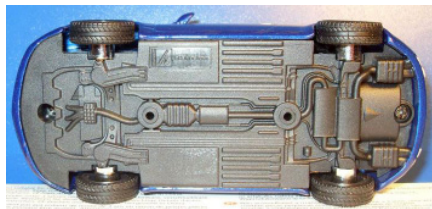


ление китайцы переделали, а вод штампик для тамповки этого молдинга – забыли. Ещё одним недостатком являются «нарисованные» на лобовом стекле дворники. Можно было их и не делать отдельной деталью, как на «свежих» сериях, но сделать их хотя бы объёмными, как на задней двери этой же модели, производителя сильно бы не «напрягло», а смотрелось бы гораздо реалистичнее. Как бы то ни было – я очень доволен «обновкой».



Суббота, 28 марта 2009 г.  
Alfa Romeo Brera (Hongwell)

Эту машину как увидел на прилавке – не купил. В тот раз «зажал» средств – купил только Fiat 500. Опять же, совсем недавно приобрёл себе Brera от Вbуrаgо. В следующий раз опять не взял – пришёл за «Минником». И вот только с третьего захода забрал модель к себе – к счастью она дождалась меня в магазине. Рассмотрев её внимательно понял, что это одна из самых лучших моделей от Hongwell. Всё при ней – и потрясающе красивый прототип, и детализация, и качество исполнения. Модель изумительно отлита, качественно окрашена и добротно собрана. Приятный цвет – синий металлик, хотя и не столь типичен для «Альф», как, например красный, зато отлично проявляет рельеф кузова за счёт игры света, теней и бликов. Зерно металлика достаточно мелкое и не бросается в глаза. Детализация для Hongwell – потрясающая! Отлично проработан передок – линзы фар головного света и противотуманок выполнены отдельными деталями и довольно реалистично смотрятся. Дворники хоть и отформованы на детали стекла – выполнены очень рельефными. Стекланная крыша модели хорошо вписана в кузов. В задних фонарях, за счёт внутреннего рельефа, просматриваются характерные для Alfa Romeo Brera круглые элементы. Сквозь задний бампер пропущены патрубки выпускной системы. В салоне подкрашена серебряной центральной консоль, нарисованы приборы на панели. Особенно порадовали колёса, диски которых стилизованы под спицованные. Очень ажурное литьё! Изюминкой модели также являются проблематичные через спицы колёс тормозные диски с суппортами. Они сделаны «стационарными» и смотрятся очень реалистично при вращении колёс. Коро-



че – я в восторге от этой модели!

Из недостатков хочу отметить зеркала модели, «угол атаки» которых слишком крут. Т.е. если смотреть на модель сверху – их рабочие поверхности сходятся под довольно острым углом, хотя в реальности должны быть практически параллельными. Ещё одним недостатком модели является «антикризисная» упаковка – блистер. Нельзя такую красоту так небрежно паковать! Хотя, должен отметить, что из трёх моделей, купленных мною в блистерах, Brera перенесла долгую дорогу из Китая лучше всех. У неё ничего не отвалилось, выжила даже антенна на крыше, лишь потёрлось стекло на крыше и расшаталось одно из зеркал.



Четверг, 2 апреля 2009 г.  
ЗАЗ-968А «Запорожец» (De Agostini)

Последнего дня марта я ждал с нетерпением две недели. Впрочем, как и предыдущий день релиза очередного выпуска «Автолегенды». В районе обеда подошёл к ближайшему от моей работы киоску и увидел там табличку «Учёт». Причём бабульки с таким увлечённым видом пересчитывали газеты, что отрывать их от этого увлекательного занятия не было никакого желания. Еле досидел до конца рабочего дня. Потом прыгнул в машину и помчал в город по делам, с расчётом по дороге приобрести себе «Зюзика».

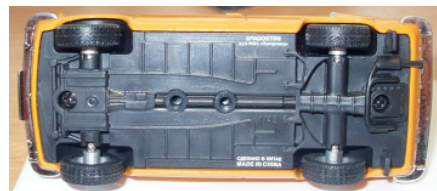
У нас в Калуге киоски принадлежат трём семьям и цены на «Автолегенды» в них 250–280–295 руб. Я покупаю в той, где дешевле всего – благо это самые удобные для меня киоски. Но вчера в них «Зюзиков» не завезли. Поскольку не терпелось занять модель – пришлось, скрепя сердце, отдать лишнюю тридцатку киоскёрам-спекулянтам.



Модель порадовала! Качество для меня приемлемое. Из брака – заляпанный клеем, но всё равно криво приклеенный, колёсный колпак. Как ни разглядывал модель при покупке – этот косячок просмотрел. В остальном – модель идеальная. Покраска аккуратная, сборка, если не считать торчащих хвостиков литников на пластиковой фурнитуре, нормальная. Детализация, по моим понятиям отменная. Дома сравнил китайский «Зюзик» с танталовским и ужаснулся. Наш «Запорожец» меня и до этого не особо впечат-

лял, а сейчас его убожество просто бросается в глаза. И я говорю не про исполнение – а про геометрию, копияность и схожесть с прототипом.

Немного занялся доводкой своей «Автолегенды» – аккуратно срезал хвостики литников, отковырнул злополучный колпак. Попробовал смыть с него клей спиртом, по совету коллеги, спирт не берёт – только хром облезает. Не стал портить его окончательно и приклеил на место. Одна из покрышек не очень ровно сидела на диске – как выяснилось из-за облоя на ней – срезал облой и установил её на место.



Именно такого цвета был кузов, который я покупал для восстановления своего «Зюзика» после угона. Боже – это было 10 лет назад! С таким «Зюзиком» у меня связан ещё один эпизод из детства. У нас во дворе стоял белый «Запорожец-ушастик». Мама, когда вешала бельё всё время видела, как с ним возится владелец и долго не могла понять, что он так долго ищет в багажнике. Всё встало на свои места, когда мы объяснили ей, что у «Запорожца» мотор сзади.



Понедельник, 6 апреля 2009 г.  
Shelby Cobra 427S/C 1964 (Yat Ming)

Долго не удавалось подобрать более или менее доступный вариант. Единственное, что нашлось – это модель фирмы YatMing. Но вот беда – среди многих их моделей именно Cobra в продаже мне ни разу не встречалась. Наконец удача мне улыбнулась, и такая модель в моей коллекции появилась. Модель впечатлила! Красивая модель! Недостатки её стали проглядываться лишь после сравнения с Cobra от Solido. В активе Solido более плавные очертания кузова, в отливке YatMing заметны следы смыкания частей пресс-формы, это подчёркивает окраска «серебристый металлик», наиболее ярко проявляющая все нюансы формы кузова. Так же Solido лучше удалась рамка лобового стекла. Она получилась несколько ажурнее – у YatMing сделана массивнее и выглядит грубовато. Диски колёс у Solido получились более детализованными. Помимо этого – Cobra от Solido имеет открывающиеся дверки. За YatMing остаются лучше выполненный салон с отдельными рычагами трансмиссии и ручника и хромированная дуга безопасности, трубы которой проходят за сиденьями до самого днища машины. Как бы то ни было – я очень доволен таким пополнением моего гаража, ведь теперь в нём стало ещё одним шедевром автомобилестроения больше!



# ОБРУСЕВШИЕ "АМЕРИКАНЦЫ"



Михаил СОКОЛОВ (г. Барнаул),  
Фотографии А.Новикова и из архива автора

Эти замечательные машины появились в нашей стране ровно 70 лет назад. В их облике чувствовалась мощь и сила, а военная выправка проглядывала сквозь любые гражданские покровы. Созданные на другом конце земного шара, по странной прихоти судьбы они почти сразу же покинули родину. Зато на далекой чужбине приобрели популярность, о какой не могли и мечтать: на огромной территории 1/6 части суши на них буквально равнялись, пусть негласно; им подражали, хотя старались не афишировать этого. Уже в преклонном возрасте иным из них посчастливилось сделать кинокарьеру. А уж в народе их откровенно любили и ценили очень высоко. В целом, в истории СССР они оставили огромный след, который, увы, оказался основательно стёрт временем и обстоятельствами и за все прошедшие десятилетия оброс всевозможными легендами.

## ПРЕВРАТНОСТИ ИСТОРИИ СОЗДАНИЯ

Судьба американских армейских грузовиков Studebaker US6 сложилась действительно довольно сложно, прихотливо и непредсказуемо. Как известно, при стандартизации пёстрого парка грузовиков армии США в конце 1930-х гг. основной их класс был определён, как 2,5-тонные трёхосные полноприводные грузовики. В 1940 г. General Motors Corp. (сокращённо — GMC) представила милитаризованный вариант своего трёхосного коммерческого грузового автомобиля с кабиной над двигателем, а так же его капотную разновидность АСКВХ. Последний, оказавшийся более практичным, получил дальнейшее распространение, «подарив» своё шасси знаменитой амфибии DUKW, а после модернизаций — не менее знаменитому ССКВ 353. В том же 1940 г. в отделении GMC — Chevrolet — создали специальный армейский грузовик G7107 (4x4), спартанское оперение которого пришлось настолько кстати, что «перекочевало» на этот же самый, переработанный и стандартизированный «Джимми» ССКВ 353, ставший основным грузовиком армии США. Но GMC не смогла «осилить» огромный спрос на такие машины, поэтому ей пришлось «делиться» заказами со Studebaker и International. И там, и там к делу подошли творчески.

С точки зрения самой фирмы, предыстория грузовика Studebaker US6 начиналась с лёгкой 1,5-тонной военной модели K15F (4x4) начала 1940 г., к которой



Транзитный перегон Studebaker с гражданскими отечественными кузовами и колесами от ГАЗ-51А. СССР, 1960-е гг.



На «Катошах» наши бойцы в 1945 г. с честью дошли до Берлина

В годы войны основной профессией Studebaker US6 в Красной Армии стала установка на них прославленных гвардейских минометов «Катюша» БМ-13Н.





Седелные тягачи U6 (6x4) с 6,5-тонными полуприцепами Edwards D11V были получены уже в конце войны



Внутренний вид кабины Studebaker. Кроме 4-спицевого рулевого колеса все остальные атрибуты очень хорошо знакомы и весьма схожи с отечественными у ГАЗ-51А

был добавлен второй задний ведущий мост, преобразивший её в трёхосный грузовик K25S (6x6) с полностью гражданской наружностью. После сравнительных испытаний военное руководство США приняло решение о его соответствии армейским требованиям и возможности организации серийного выпуска новой машины, предоставив фирме в начале 1941 г. контракт на несколько тысяч грузовиков K258 коммерческого типа. Одновременно, не рассчитывая на то, что компания GMC самостоятельно сможет в срок выполнить неожиданно свалившийся на неё огромный госзаказ, военное ведомство предложило «Studebaker» к концу 1941 г. наладить у себя сборку более совершенных 2,5-тонных армейских автомобилей серии ССКВ (6x6) корпорации General Motors. Несмотря на соблазнительное предложение, к тому времени конструкторы компании Studebaker самостоятельно разработали улучшенный и доработанный вариант модели K25S с типично армейской внешностью, вскоре получивший индекс «US6» и внешне напоминавший грузовики GMC ССКВ. Проведя новые испытания, управление Квартирмейстерского корпуса Сухопутных сил США приняло решение об организации на «Studebaker» серийного производства собственной более простой и практичной капотной гаммы US6 для поставок по ленд-лизу в ряд стран со слаборазвитой дорожной сетью, подразумевая под ними Советский Союз, Китай и Австралию. Серийный выпуск грузовиков модели US6 начался в январе 1942 г., и к концу года «Studebaker» ежемесячно уже собирал по 4 тысячи машин.

В номенклатурном плане грузовой автомобиль Studebaker US6 относился к так называемой альтернативной гамме ленд-лиза и считался второплавающим, более скромным дублером машин серии ССКВ, а в техническом отношении — их упрощённым вариантом, менее требовательным к дорожным условиям, качеству горюче-смазочных материалов, уровню эксплуатации и обслуживания. С американской точки зрения это был типовой и абсолютно рядовой грузовик, оказавшийся почти не известным в США и западноевропейских странах, и так и оставшийся во втором эшелоне автотехники Второй мировой войны. Внешне он одновременно напоминал армейские машины GMC, International Harvester и уже упомянутый легкии Chevrolet классической компоновки и традицион-

ной конструкции, от которых на Studebaker использовали ряд одинаковых для всех агрегатов, компонентов, деталей кабины и облицовки. US6 получил схожую с ними военизированную внешность с плоской облицовкой радиатора, штампованными передними крыльями, деревометаллическим кузовом с откидными скамьями на 16 мест и брезентовым тентом. Его главными внешними отличиями были строго Г-образная форма крыльев и отсутствие вентиляционных щелей на боковинах капота. На некоторых машинах на верхней кромке облицовки радиатора имелась табличка с выштампованным названием фирмы.

#### А ЧТО ЖЕ ВНУТРИ?

На Studebaker от GMC оставили то, что было стандартизировано (общий тип рамы, подвеску, колеса и т.д.), но применили другой двигатель — 95-сильный Hercules JXD, мосты Timken (хотя и на части GMC стояли такие же Timken, ибо «своих» тоже не хватало), иные агрегаты подвески и трансмиссии. На грузовик поставили кабину от гражданского Studebaker серии «М» (кстати, весьма удобную, стильную и современную для того времени) и пересмотрели оперение. Отталкиваясь от атрибутов Chevrolet — аллигаторного

капота, хищно вздернутых крыльев со спрятанными за защитные решётки фарами и мощного бампера, оперение Studebaker сделали более функциональным, простым и строгим. В то же время, внешность Studebaker с прямоугольными Г-образными крыльями и более обтекаемой и практичной кабиной являлась на тот момент наиболее функциональной и удобной для обслуживания. И, главное, — на Studebaker вместо верхнеклапанного GMC 270 с рабочим объёмом 4,42 л устанавливали нижнеклапанный 5,24-литровый двигатель с меньшей степенью сжатия. Поэтому грузовик этот, как не вполне стандартный, и было решено отправлять в армии союзников, в том числе и СССР. Вот так, волей многих прихотей и случайностей бравые армейские грузовики Studebaker US6 не только возникли в автомобильном мире, но и появились в схлестнувшейся тогда в смертельной схватке с Третьим рейхом стране Советов.

Studebaker US6 оснащался сухим однодисковым сцеплением BrownLipe, механической 5-ступенчатой коробкой передач Warner и 2-ступенчатой раздаточной, индивидуальным карданным приводом мостов Timken с разъёмным картером и задней рессорно-балансирной подвеской. В переднем приводе были установлены шариковые шарниры равных угловых скоростей Bendix-Weiss.

Кроме того, на автомобиле использовались уп-



Изначально US6 завезенные в СССР, имели кроме отечественных военных номеров на дверцах и американскую нумерацию на капоте, начинающуюся с аббревиатуры «U.S.A.»

[www.models43.ru](http://www.models43.ru)

интернет-магазин масштабных моделей

рошенные тормозная система, рулевой механизм Ross типа «червяк и кривошип» и вакуумный усилитель гидропривода барабанных тормозов. Электрооборудование напряжением 6 В и шины размером 7,50-20 остались прежними. Большинство машин Studebaker снабжались закрытой двухместной цельнометаллической кабиной, но с 1943 г. их нередко заменяла более простая открытая конструкция с мягким верхом, боковыми загородками с полукруглыми выемками или брезентовыми фартуками. В разное время выпуска машины комплектовали стандартной армейской цельнометаллической грузовой платформой с тентом и двумя-тремя продольными или поперечными откидными скамьями на 16–24 солдат или многоцелевыми деревометаллическими кузовами с надставными решётчатыми бортами. В зависимости от исполнения высота бортов находилась в пределах от 350–420 до 930 мм. Грузоподъёмность Studebaker на местности составляла 2,5 т, на шоссе — до 5 т. Автомобили применялись для перевозки личного состава и воинских грузов, установки различных армейских кузовов и буксировки прицепов или артиллерийских систем массой до 2,5 т.

### МНОГОЛИКИЕ US6

Первым в 1941 г. был выпущен бортовой грузовик-тягач US6.U1 пробной серии с короткой колёсной базой 3759 мм, поставлявшийся в небольших количествах по ленд-лизу в британские вооруженные силы. Его вариант с передней 4,5-тонной лебёдкой Hale имел индекс US6.U2. Но в массовое производство пошёл удлиненный многоцелевой базовый вариант US6.U3 с колёсной базой 4115 мм и металлическим кузовом с тентом или надставными деревянными решётчатыми бортами. При установке лебёдки он носил обозначение US6.U4. Обе версии выпускались на заводе компании «Studebaker» в городе Саут Бенде и на фирме «RIO». На «Studebaker» изготавливали также топливозаправщик US6.U5 со стальной цистерной Hale вместимостью 2850 л и насосно-раздаточным оборудованием, шасси US6.U9 с коробкой отбора мощности для монтажа различных надстроек с приводом рабочих органов и серию короткобазных самосвалов — US6.U10 с задней разгрузкой и аналогичный вариант US6.U11 с лебёдкой. Им соответствовали самосвалы US6.U12 и US6.U13 с боковой разгрузкой.

В 1942–1944 гг. фирма «Studebaker» выпускала также пятитонную дорожно-транспортную серию грузовиков с колёсной формулой 6x4, включавшую бортовые модели US6.U7 без лебёдки и US6.U8 с лебёдкой, а также короткобазный седельный тягач US6.U6, работавший обычно на дальних транспортных операциях в сцепе с одноосным семитонным полуприцепом с высокими деревянными бортами. Разные исполнения автомобилей US6 имели снаряжённую массу в пределах 3670–4850 кг, предельно допустимую полную массу — 8,6 т, дорожный просвет — 250 мм и запас хода — до 400 км. Они развивали максимальную скорость 69–72 км/ч и расходовали в среднем 38 л бензина на 100 км.

Набор штатных кузовов и военных надстроек на Studebaker был менее обширным и более утилитарным, чем на грузовиках GMC. К ним относились, прежде всего, специальные закрытые деревометаллические кузова-фургоны ST6 компании Wayne с шестью крупными боковыми обрешеченными окнами, в которых размещались механические, сварочные, электромеханические ремонтные, инструментальные и прочие мастерские, центры ремонта различных систем вооружения и радиосвязи, мобильные склады запасных частей и имущества, штабные пункты, радиостанции и полевые кухни. Наличие собственной генераторной станции с приводом от раздаточной коробки автомобиля позволяло широко использовать электрические рабочие инструменты и приспособления.

### «СТУДЕРЫ» СТРАНЕ СОВЕТОВ

В СССР первые партии машин пока что короткобазных US6.U2 поступили в феврале 1942 г. Затем, во всё



Studebaker модели US6.U3 стал самым массовым вариантом из всех, поставленных в СССР, и даже с универсальным армейским кузовом, как видите, широко использовался затем в народном хозяйстве



Там же, где проходимость была не особо нужна, экономили резину и горючее. На фото — неполноприводный U7, переделанный в двухосный грузовик. Эстония, 1940-е гг.



«Односкатный» Studebaker конструкции НАМИ (разработка Н.И. Коротоношко). Москва, 1944 г.



Колонна Studebaker с урожаем 1947 г. направляется в Кушский пункт заготзерна, Ессентуки



нараставших количествах шли в основном длинно-базовые полноприводные US6.U3, такие же US6.U4 (с лебёдкой Hale), а так же 97,1% (81543 экз.) от общего производства полноприводной «троицы»: US6.U6 (3760-мм седельные тягачи с полуприцепами), US6.U7 (4120-мм бортовые) и US6.U8 (такие же с лебёдкой).

В Советский Союз «Студеры» поступали в основном в наборах сборочных комплектов, упакованных в деревянные ящики, и в меньшей степени в виде комплектных машин. Они направлялись тремя путями, в том числе через Аляску и Северным морским путем в Мурманск или Архангельск через Великобританию, где их частично собирали из американских компонентов. Главным же источником Studebaker являлся так называемый южный поток через Иран и Ирак. Там имелись три временных сборочных предприятия TAP, откуда автомобили следовали далее своим ходом на расстояние до 2000 км, до отказа нагруженные различными ленд-лизскими грузами. На территории СССР их сборкой занимались еще, как минимум, пять автомобильных предприятий.

Кстати, кочующая из статьи в статью информация о том, что каждый Studebaker комплектовался кожаным пальто (или курткой) для водителя, — не более чем легенда. Просто машины, отправлявшиеся в готовом виде морскими конвоями «забывались под завязку» одеждой, продуктами и другими товарами, дабы максимально использовать полезное пространство. При виде курток в кабинах и родилась эта байка, не подтвержденная ни одним документом.

Наиболее многочисленное семейство специальных военных кузовов и надстроек на шасси Studebaker также было создано в Советском Союзе. Самыми известными из них стали мощные реактивные системы залпового огня, или «катюши». Уже в середине 1942 г. на шасси US6.U3 (6x6) и US6.U7 (6x4) начался монтаж первых 16-зарядных установок БМ-13 и 48-зарядных БМ-8-48. Вскоре за ними последовали модернизированные и новые серийные системы БМ-13Н, БМ-31-12 и многочисленные опытные варианты. Затем появились топливозаправщики, фургоны для мастерских-летучек, авторазливочные станции, снегоочистители и даже первые советские радиолокационные станции.

Кроме того, на завершающем этапе войны в Красную Армию поступили 1942 Studebaker со специальными военными надстройками, выполненные в основном на шасси US6.U9 (6x6) с коробкой отбора мощности, но без лебёдки. Из них основную долю составили 1022 единицы походные мастерских, смонтированных в стандартизированных закрытых дерево-металлических кузовах-фургонах серии ST-6 с шестью крупными боковыми обрешеченными окнами. В них обычно размещалось оборудование специализированных мастерских для ремонта автотракторной и бронетанковой техники в полевых условиях, снабженных более тяжёлым рабочим стационарным и выносным оборудованием с электроприводом от собственной генераторной станции или от внешних источников тока. В их число входили механические мастерские М-16А и М-16В, слесарно-механическая М-8А, кузнечно-сварочная М-12 и электроремонтная М-18, а также мастерская для ремонта лёгкого вооружения М-7. Для хранения и перевозки запасных частей и материалов использовались так называемые складские машины М-14 с упрощёнными кузовами-фургонами компании Wayne. Кроме того, в СССР было отпущено 426 цистерн-топливозаправщиков US6.U5 вместимостью 2850 л и 494 короткобазных самосвала с задней или боковой разгрузкой, служивших в инженерных и строительных подразделениях. Для доставки на советскую территорию из портов Персидского залива больших объёмов военных грузов, материалов и вооружения использовались короткобазные седельные тягачи US6.U6 (6x4)

Неполноприводные U7 (6x4) тоже иногда использовались в Советской Армии и народном хозяйстве нашей страны как тягачи и лесовозы. Дальний восток, 1950-е гг.



Ребята, служившие в армии ещё полвека назад нередко отправляли домой вот такие фотокарточки



в сцепе с одноосными семитонными армейскими полуприцепами с высокими деревянными бортами. Уществовало негласное указание для прессы, чтобы «американцы» по возможности, не попадали на страницы печати и в фото-кинохронику. Официально о них как бы забыли. И, хотя в отношении Studebaker это сделать оказалось не так-то легко

(всё же такое количество техники просто «не замечать» было невозможно), эта политика скоро принесла свои плоды: не смотря на то, что таким образом эти машины были спасены от «ножа» и служили у нас в стране ещё долгие годы, документальных свидетельств этой добросовестной службы сохранилось немного.

Окончание в следующем номере

**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.**

# NISSAN 370Z (2009)

Вячеслав ДОДОНОВ (г. Алма-Ата),  
Фотографии автора

## О прототипе

Шестое поколение культовой для Японии машины Nissan Fairlady, также известной как Z-серия, первая из которых, Nissan Fairlady 240Z (она же S30), появилась в октябре 1969 г.

В 2009 г. на смену машине предыдущего (1999 г.) поколения 350Z пришло двухместное купе 370Z. По сравнению с предшественницей, новая «Z» имела меньший вес и большую мощность, что позволяло существенно улучшить её характеристики. Индекс «370» в названии машины соответствует объему двигателя в 3,7 л, выдающего 333 л.с. Базовая цена в 29900 долл. США, так же, как и другие параметры машины, говорит о том, что это доступный «малый» спорткар с хорошими показателями по бюджетной стоимости.

Двигатель 370Z — тот же базовый Nissan V6, который использовался на Infiniti G37, но доработанный и выдающий большую мощность. Расположение двигателя было существенно понижено, что позволило снизить центр тяжести и позитивно сказалось на характеристиках автомобиля. Машина доступна с 6-ступенчатой ручной и 7-ступенчатой автоматической коробками передач.

## О модели

Nissan Fairlady Z. Цвет — Premium Lemans Blue. HPI racing 8429. Модель из смолы, сделана в Китае.

Модель из относительно новой смоляной линейки HPI. Отличается, кроме материала, упаковкой — акриловый бокс вложен в жёсткую картон-

ную коробку из двух частей (как у BBR, Lucky, Kyosho и пр.). Впрочем, никаких дополнительных «опций» типа сертификата или брошюры с описанием у модели нет. Нет, кстати, и указаний на лимитированный тираж, что странно, учитывая, что дайкаст модели HPI обычно лимитированные.

Модель практически совершенна, как в конструктивном плане, так и по качеству изготовления. Покрашена отлично, геометрия почти идеально соответствует прототипу, прекрасно получились хромированные колёсные диски. Все мелкие детали безупречны — особенно это заметно по шильдикам и надписям — они сделаны бескомпромиссно точно и получились, хотя и крошечными до нечитаемости, но точно соответствующими масштабу. Тут никакой жертвы в пользу надуманному восприятию в HPI себе не позволили. Отличные стёкла выглядят очень естественно, особенно когда по ним идут переливы светотени — полное впечатление, что настоящая машина стоит. Вообще, главное достоинство модели, по-моему, в том, что она очень похожа на уменьшенную настоящую машину, в ней совершенно нет игрушечности, допусков, не надо делать скидку на масштаб и всякие оптические искажения — перед зрителем будто действительно стоит крошечная «прекрасная леди».

Отлично сделан и интерьер — кресла, ручки, подстаканники, приборная панель, руль — всё поразительно досконально. В багажном отделении сделано ворсистое покрытие. На центральной консоли воспроизведен включённый цветной ЖК-дисплей с картой GPS-навигатора и я не удивлюсь, если на нём выведена в точном масштабе карта настоящей местности где-нибудь в Японии, настолько всё отлично. Ещё раз

про мелкие детали экстерьера — на тормозных суппортах надписи «Nissan» длиной около трёх миллиметров, они чётко читаются, правда, только с применением оптики. Ювелирно выполнены тончайшие дворники, в том числе и на заднем стекле. Дверная ручка не просто отдельная хромированная полоска, но воспроизводит все рельефы и линии настоящей детали. Но то, что лично меня больше всего впечатлило в этой модели — это блоки фар. Они лучше всех, которые мне приходилось видеть у других модельных фирм. На прототипе фары очень сложной формы и я опасался, что вся эта кривизна вынудит на модели сделать их из толстого пластика, который будет искажать «начинку». Но как-то разработчики ухитрились сделать так, что и форма точно воспроизведена, без упрощений, включая все изгибы, подёмы и спуски, и в то же время отлично просматривается всё, что находится под внешним стеклом — основная фара, сделанная не цельным кружляком, а крошечным фонариком в корпусе, диоды, идущие по краю и поворотники. Один этот оптический блок представляет собой настоящий шедевр моделирования.

На этом можно было бы и закончить обзор, но не могу не сказать пару слов о недостатках. Они субъективны и надуманы, но всё же. Как у многих других элитных смоляных моделей, на этом Nissan не крутятся колёса. Их можно немного провернуть, примерно на четверть оборота, но суппорты при этом вращаются вместе с дисками. Ещё одна фирменная черта смоляных «одноклассников» — плоское днище. Ну и уже не совсем субъективный недостаток — не полностью соответствующая прототипу геометрия колёсных арок (на коллаже с прототипом это видно).

Но в целом эта модель, по-моему, просто шедевр. HPI и в обычных своих изделиях держит планку на максимальной высоте, но тут они превзошли себя. Судя по этому Nissan, надо брать все их смоляные модели.



# КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ МАСТЕРСКОЙ АЛЬФ



Топливозаправщик ТЗА-7,5-500  
Разные годы выпуска и варианты  
выполнения



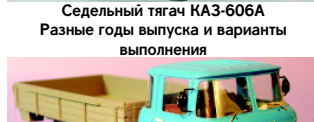
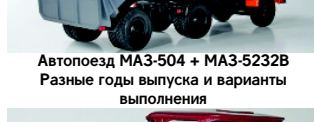
Автокран МКА-10М  
Разные годы выпуска и варианты  
выполнения



Автокран КС-3571  
Разные годы выпуска и варианты  
выполнения



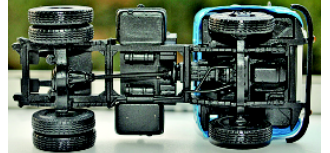
Седельный тягач МАЗ-504  
Разные годы выпуска и варианты  
выполнения



КАЗ-605  
Разные годы выпуска и варианты  
выполнения



КАЗ-605  
Разные годы выпуска и варианты  
выполнения



Седельный тягач КАЗ-608  
Разные годы выпуска и варианты  
выполнения



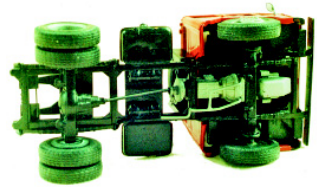
Седельный тягач КАЗ-606А  
Разные годы выпуска и варианты  
выполнения



КАЗ-605  
Разные годы выпуска и варианты  
выполнения



Топливозаправщик ТЗ-2 на шасси КАЗ-608  
Разные годы выпуска и варианты  
выполнения



Седельный тягач КАЗ-608В  
Разные годы выпуска и варианты  
выполнения



Седельный тягач КАЗ-608В  
Разные годы выпуска и варианты  
выполнения



КАЗ-ММЗ-4502  
Разные годы выпуска и варианты  
выполнения



КАЗ-ММЗ-4502  
Разные годы выпуска и варианты  
выполнения



УАЗ-Фермер Павлоградского АРЗ  
Разные годы выпуска и варианты  
выполнения



# ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

 Dacia Duster 2010 black Solido 143311	 Ferrari 458 Italia GT2 red corsa 322 BBR preo_P1827	 Fiat 500 Camillo Benso Conte di Cavour - 150 Anniversario Unita' d'Italia Brumm br017	 Ford Taunus P7 P37M coupe 1971 gold metallic Neo 43137	 Honda S600 coupe 1965 white Ebbro 44626	 Jaguar SS dark blue Oxford jss0062
 Daihatsu Hijet 2009 Japan airport services J-collection JC226	 Ferrari 458 Italia GT2 Scuderia red Looksmart ls390b	 Fiat 500 Giuseppe Garibaldi - lo Sbarco Delle 1000 500 Rosse A Marsala 11 Maggio 1960 - 150 Anniversario Unita' d'Italia 1861-2011 Brumm as150	 Ford Thunderbird hard top 1956 yellow-white RIO 4328	 Hudson Hornet sedan 1954 Spring Green-Pasture Green Poly Brooklyn brk174	 Jaguar XK120 cabriolet 1953 dark blue Spark s2112
 Daihatsu Hijet Hybrid 2008 silver J-collection jc224	 Ferrari 458 Italia GT2 yellow Looksmart ls390e	 Fiat 500 Re Vittorio Emanuele II - 150 Anniversario Unita' d'Italia Brumm br014	 Framo V901 Feuerwehr 1959 red-creme Sondermodell von Cars & Co limited 999 pcs IST	 IFA F8 Kombi ist160	 Jaguar XK120 Record Car 1953 Jabbeke Belgium 172 mph Spark s2114
 Daihatsu Hijet Prius II 2008 tein J-collection jc229	 Ferrari 599GT0 red-matt grey Elite Serie Hot Wheels 16267	 Fiat 500 Re Vittorio Emanuele II - 150 Anniversario Unita' d'Italia Brumm br014	 Framo V901 Schmiedemeister Guensel 1959 grey Sondermodell von Cars & Co limited 999 pcs ISY	 IFA Framo V901/2 kastenwagen van ist051	 Jensen Interceptor 1976 dark blue Norev Z70251
 Daimler XJ40 Sovereign 1990 blue metal Neo 43157	 Ferrari 612 Scaglietti 2004 red Mattel Hot Wheels v8375	 Fiat 500 Tritico Capitali d'Italia Torino-Firenze-Roma Brumm s150	 Framo V901 Feuerwehr 1959 red-creme Sondermodell von Cars & Co limited 999 pcs IST	 Infiniti FX50 2010 warm grey metallic Neo 44540	 Lamborghini Aventador LP700-4 2011 black Mattel Hot Wheels v7430
 Delahaye 135MS cabriolet Faget Varvet 1949 blue 2-tons Chromes 026	 Ferrari F40 1987 red Hot Wheels t8418	 Fiat 600 Multipla Prima Serie Taxi di Roma 1956 Brumm r251c	 FSO Polonez Caro IST ist116	 Infiniti G35 sedan 2007 Honolulu Police J-collection jc116	 Lamborghini Aventador LP700-4 2011 white Elite v7431
 Divers Devoirds Camiva pompiers 2 pieces plastique Eligor Camions 120068	 Ferrari Gemballa Mig Ul1 2010 white Spark S2180	 Fiat 6000 Multipla 1960 black - red corallo Brumm r333-08	 Gemballa Mirage 1987 red Spark s0730	 ISO Rivolta GT 1963 light blue metallic Neo 43427	 Lamborghini Aventador LP700-4 2011 yellow MondoMotors 53172ly
 Ebro B45 truck - El Aguilia Edicola tr19	 Ferrari Mondial 8 1982 red Elite v8381	 Fiat Bailla Ambulanza Italiana 1935 RIO 4321	 GMC Vandura Cargo G-Series van A-Team 1983 Mattel Hot Wheels t8424	 Iveco Fiat Massif GT 1963 light blue metallic Neo 43427	 Lamborghini Countach 1971 Prototype yellow Premium X pr0182
 Facel Vega Facellia F2 FHC 1961 blue metallic Neo 43412	 Ferrari SA Aperta 2010 BBR c49gm	 Fiat Seat 127 1972 red Edicola slc043	 Honda Civic Type-R 1997 silver Hi-Story hs040sl	 Iveco Fiat Massif Feuerwehr Con Gommone Mondomotors mm53152	 Lamborghini Countach 1989 25th Anniversary Premium X pr0187
 Ferrari 208GT/4 competizione 1975 yellow ABC 280	 Fiat 1100 ambulance 1947 Croce Rossa Bergamo Brumm r179c	 Ford Cortina MkIV 2.0S Strato silver Vanguards va11902	 Honda CRX Del Sol 1992 black Neo 44512	 Iveco Fiat Massif Guardia Civil Con Gommone with boat Mondomotors mm53152	 Lamborghini Diablo VT Roadster violyn metal Looksmart LS334B
 Ferrari 250 Testa Rossa street 1958 red Tecnomodel tm24d ID285-0	 Fiat 1100E Croce Rossa Italiana 1947 new update model Brumm r179	 Ford F100 Pick-Up 1968 red Neo 44845	 Honda CRX Del Sol 1992 blue metal Neo 44511	 Iveco Fiat Massif Police 2008 Con Gommone Mondomotors mm53151	 Lamborghini Gallardo LP550-2 Balboni 2009 borealis orange Auto Art 54631
 Ferrari 250GT0 1962 red Hot Wheels t8419	 Ford FK3500 Brasseur 1951 Coca Cola Minichamps 43908/7050	 Ford Sierra RS Cosworth 1984 black Auto Art 52861	 Honda Prelude MkIV 1992 silver metal Neo 44507	 Iveco Fiat Massif Polizei Con Gommone Mondomotors mm53152	 Lamborghini Gallardo LP550-2 Balboni 2009 noctis black Auto Art 54632
 Ferrari 400SA Superamerica 1962 silver BBR bbr232a	 Fiat 238 1969 Ambulanza Pesaro RIO 4324 Fiat 238 1970 Martini RIO 4327	 Ford Sierra RS Cosworth 1984 white Auto Art 52862	 Honda Prelude MkIV 1992 white Neo 44506	 Iveco Fiat Massif Sapeur Pompiers 2008 Con Gommone Mondomotors mm53151	 Lamborghini Gallardo LP560-4 Polizia Norev 760028
 Ferrari 458 Italia 2009 red Hot Wheels t8417	 Fiat 500 Abarth R3T Rally White-Red MondoMotors	 Ford Sierra RS Cosworth 1984 white Auto Art 52862	 Honda S600 coupe 1965 blue Ebbro 44625	 Jaguar 420 1967 yellow Neo 43921	 Lamborghini Gallardo LP570-4 Blancpain Edition isis white Looksmart ls389b







# ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



T-27 (Сергеев)



Бронеавтомобиль ФАИ (Сергеев)



РАФ-22033 Дежурный управления ГАИ (АВМ-М)



РАФ-22036 ГАИ (АВМ-М)



РАФ-22036 Диагностическая служба ГАИ (АВМ-М)



УАЗ-31512 Милиция (АВМ-М)



ВА3-2108 конверсии (Шпак&Ко)



ВА3-2121 конверсия (Шпак&Ко)



МТЗ-80 с прицепом (Тантал)



ГАЗ-39371 Водник (Собра)



УАЗ-452В подвижная диагностическая лаборатория ГАИ (АВМ-М)



УАЗ-450 Милиция (АВМ-М)



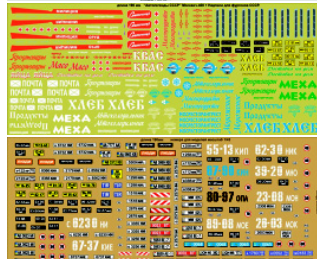
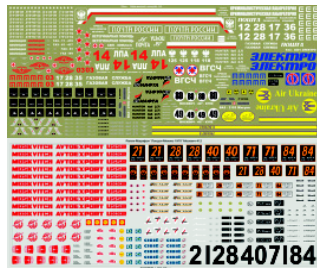
УАЗ-450А Милиция (АВМ-М)



УАЗ-452В Передвижная диагностическая станция ГАИ (АВМ-М)



РАФ-2203 Диагностическая ГАИ (АВМ-М)



Декали (разные изготовители)



Москвич-402 (IST 038)



ГАЗ-13 «Чайка» (IST 085)



Москвич-408 (IST 102)



ГАЗ-21 Чехословацкая полиция (FoxToys 004)



Москвич-401 (Синтез-КАН)



Москвич-4033 (Синтез-КАН)



Москвич-4033 КИТ (Синтез-КАН)



Москвич-214242 «Иван Калита» (Синтез-КАН)



Москвич-422 «Мясо» (Синтез-КАН)



КрАЗ Техническая помощь (Киммерия)



EW-25 «Антей» на шасси МАЗ-630303 (BY.Volk)



БелАЗ-7540 (BY.Volk)



БелАЗ-7555В (BY.Volk)

Фото www.rimotexx.ru, www.scaleworld.ru, www.1001automodel.ru, www.kimmeria.ru, www.model-car.ru, www.sevenmodels.net.ru, m143.ru, редакции, www.models-online.ru, Сергей Логвинченко (Киев), Виктор Алексеев, Александр Краев, Владимир Любченко и фирмы-изготовителей

# ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



Битумовоз ДС-180 (BY.Volk)



БелАЗ-75131 (BY.Volk)



БелАЗ-7540 (BY.Volk)



БелАЗ-7822 (BY.Volk)



БелАЗ-7823 (BY.Volk)



МоАЗ-522 (BY.Volk)



МоАЗ-7505 (BY.Volk)



МоАЗ-529 + Д-357П (YVS-Models)



МоАЗ-6014 (YVS-Models)



Самосвал МоАЗ (YVS-Models)



ВАЗ-2117 «Калина» универсал (Neksyb)



www.1001automodel.ru  
ГАЗ-22Е «Волга» санитарные (NEO)



ГАЗ-22 «Волга» универсал (NEO)



ЗИЛ-4333 пожарный (Scale)



ЗИЛ-6409 (Scale)



Урал-4320-1951-40 ГИРД-58491Д (Scale)



ЗИЛ-УАМ3-130В1 (Scale)



КамаЗ-6350 с кузовом К-6350С (Scale)



КамаЗ-5320 АЦ-8,7 (Scale)



ГАЗ-66 КШМ Р-142 (Scale)



Урал-4320 + ГКБ-9851-010 (Scale)



Урал-375 (Scale)



Урал-325512-41 (Scale)



Урал-375 (Scale)



Урал-375СН (Scale)



Урал-375СН (Scale)



Урал-375СН (Scale)



Урал-375 (Scale)



Урал-375Д (Scale)



Урал-377 (Scale)



Урал-4320-01 (Scale)



Урал-4320-01 (Scale)



УА3-39094 «Аварийная» (Тантал)



МА3-4370 пожарный (А-Masterr)



МА3-525А + БелАЗ-5271 (Авто@)

# РУКАВНЫЕ АВТОМОБИЛИ

Александр ГОВОРУХА  
Липецк, Украина

Иллюстрации предоставлены автором



Рукавный автомобиль на шасси ГАЗ-АА



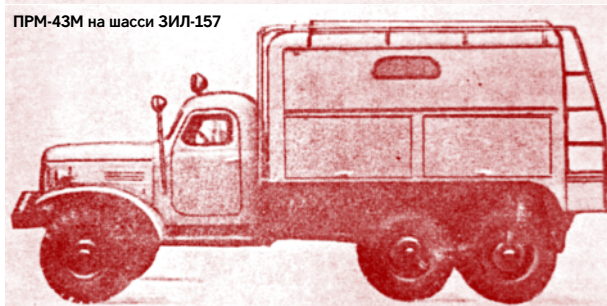
Рукавный автомобиль на шасси ЗИС-11



ПРМ-33 на шасси ЯА3-210



ПРМ-43 на шасси ЗИС-151



ПРМ-43М на шасси ЗИЛ-157



ПРМ-43М на шасси ЗИЛ-157

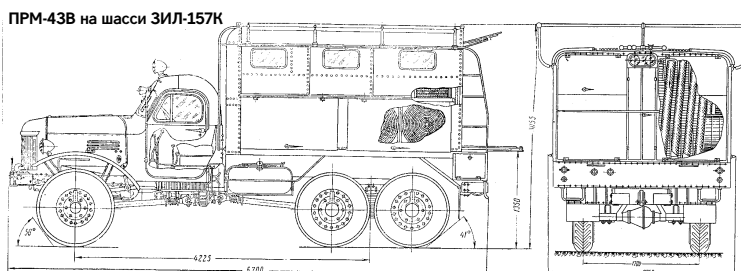
Необходимость в пожарных автомобилях такого назначения возникла ещё до войны, когда при тушении крупных пожаров воды подвозимой техникой не хватало, а для её бесперебойной подачи нужно было обеспечить прокладку рукавов до ближайшего водоёма, который мог располагаться далеко от места возгорания. Требовался специальный транспорт для доставки к месту пожара выкидных рукавов и прокладки рукавных линий. После ряда серьёзных пожаров необходимость в таком виде техники окончательно назрела. Первыми прототип будущего рукавного автомобиля создали московские пожарные.

Применённая ими горьковская «полторка» послужила для создания на её базе прообраза рукавного автомобиля, без которых не мыслима сегодня работа пожарных. А тогда всего-навсего был сделан деревянный каркас на бортовой кузов. Затем каркас был обит грубым брезентом, а вместо заднего откидного борта были изготовлены специальные направляющие для снятия и закатывания рукавных катушек. В транспортном положении направляющие укладывались внутри кузова.

Сразу после войны в Москве появляется ещё один рукавный автомобиль, а его конструкция стала больше походить на современную. К тому времени типового рукавного автомобиля ещё не существовало. Очень часто на рукавных автомобилях вывозили и пенные стволы, и пеногенераторы и небольшой запас пенопорошка. Скорее всего, прототипом для его создания послужила импортная техника, какой было много в пожарной охране после окончания войны. В построенном автомобиле на удлиненном шасси ЗИС-11 рукавном (АР) рукава размещались в скатках в боковых ящиках. В средней же части кузова по всей его длине рукава укладывались «гармошкой», причём их суммарная протяжённость на автомобиле достигала 2000 м. Укладка рукавов «гармошкой» позволяла вывозить на автомобиле готовые рукавные линии и прокладывать их с хода машины по две линии одновременно из верхнего и нижнего отсеков, разделённых продольными перегородками на ячейки по ширине кузова. Прокладку линий осуществляли бойцы, находящиеся на задней подножке автомобиля. Такая прокладка осуществлялась при движении автомобиля на скорости до 20 км/ч. Бойцы во время прокладки следили, чтобы рукавные соединительные гайки не ударялись сильно о мостовую, а так же чтобы рукавная линия не тянулась по земле волоком. Для связи с водителем у бойцов располагались кнопки звонка. Это позволяло давать сигналы водителю, чтобы тот мог замедлить движение автомобиля при необходимости. Для освещения мест прокладки в ночное время на крыше автомобиля устанавливался прожектор.

В начале 50-х гг. прошлого столетия на вооружение в пожарную охрану ряда крупных городов страны стали поступать серийные рукавные автомобили, разработанные и изготовленные Московским заводом пожарных машин в кооперации со знаменитым кузовным ателем «Аремкуз». Пожарные автомобили АР-1,9 на шасси ЗИС-150 и АР-1,6 на шасси ГАЗ-63 постепенно стали привычной техникой того времени. Конструктивно на обоих автомобилях кузов был выполнен единым целым с кабиной водителя. Для удобства обращения с рукавами при их укладке в кузове, а так же для механизированной прокладки рукавных линий, средняя часть кузова имела съёмную крышу, а задний отсек – откидную подножку. Боковые и задний отсеки закрывались дверцами, снабжёнными замками и ручками.

Шасси ЗИС-150 при переоборудовании под рукавный автомобиль подвергалось целому ряду изменений. В частности задние концы лонжеронов рамы удлиняли на 350 мм с помощью надставок приваренных к концам основных лонжеронов. Заднюю рессорную подвеску усиливали двумя листами. Кузов АР-1,9 рассчитан на трёх человек боевого расчёта и размещение пожарных рукавов диаметром 51,66 и 76 мм. Кабина отделена от задней части кузова глухой перегородкой. Выкидные рукава укладывались в автомобиле «скаткой» или «гармошкой» для этого задняя часть кузова была разделена внутренними перегородками на отсеки и траншеи.



Боковые двери (по четыре с каждой стороны) обеспечивали доступ к отсекам, в которых рукава были уложены в «скатках». Прокладку магистральных рукавных линий из траншей проводили через заднюю дверь. На крыше кузова располагался люк, через который производили укладку рукавов общей длиной 2260 м.

Пожоим по конструкции был и пожарный рукавный автомобиль АР-1,6(ГАЗ-63). Задний свес рамы удлинили на 220 мм. Запасное колесо поместили на крыше кузова на кронштейне. Передний бампер сохранили стандартный, но с наружной стороны он был хромирован. Усиливали и заднюю подвеску машины. Кузов рукавного автомобиля был рассчитан двух членов экипажа и размещение пожарных рукавов диаметром 51, 66 и 77 мм. Кабина была выполнена заодно с кузовом. Задняя часть кузова разделена внутренними перегородками на отсеки для укладки рукавов. С правой и левой стороны заднего борта установили бамперы, укрепленные на каркасе.

На крышах кузовов обоих автомобилей были установлены специальные поручни, для того чтобы после тушения мокрые рукава можно было забросить и в таком положении отвезти на базу. В случае если на пожаре использовались практически все рукава, то их доставка в часть осуществлялась бортовым автомобилем.

Стоит отметить, что позднее на шасси ЗИС-150 (после пересмотра количества и размера вывозимых рукавов) стали выпускать АР-2,3. Внешний вид этого «рукавника» был таким же, как и у предыдущей модели.

В середине 1950-х гг. проектированием рукавных пожарных автомобилей занялось Особое конструкторское бюро № 8 из г. Прилуки. Первым был разработан пожарный рукавный автомобиль ПРМ-33 на шасси ЯАЗ-210. Хотя эта машина и осталась всего лишь опытной разработкой, её конструкция послужила для создания целой плеяды последующих рукавных машин. Цельнометаллический кузов фургона имел боковые дверцы для рукавов в «скатках» и заднюю двухстворчатую дверь, ведущую внутрь кузова, где рукава были сложены в «гармошках». Автомобиль вмещал 2000 м рукавов.

По статистике рукавные автомобили бывают задействованы намного реже, чем другая пожарная техника. Поэтому возникла идея спроектировать рукавный прицеп, который при необходимости мог быть отбуксирован любым пожарным автомобилем на место возгорания. Конструкторским бюро был спроектирован и выпущен опытный образец такого прицепа. Пожарный рукавный прицеп ПРП-34 создали на шасси двухосного прицепа МАЗ-5204. Он был способен перевозить 4000 м рукавов. Предусматривалась и механизированная прокладка рукавов во время движения. Кузов прицепа был во многом унифицирован с кузовом ПРМ-33. Но его габариты, которые не позволяли ему поместиться в помещении типового пожарного депо, отрицательно повлияли на его дальнейшую судьбу. Этот проект так и не был реализован.

Но работа ОКБ-8 над созданием серийного рукавного автомобиля продолжалась. В 1958 г. был изготовлен опытный образец новой рукавной машины – ПРМ-43 на шасси ЗИС-151. Конструкция и конфигурация кузова этого автомобиля практически повторяла своих предшественников. В литературе встречается и другое обозначение этого автомобиля – АРП-2,5(151) модель 43.

Металлический кузов машины для удобства размещения рукавов разделили трубчатыми стойками на 12 отсеков, которые со стороны заднего борта закрыли дворцами-щитами. Между отсеками посередине сделан проход, представляющий собой узкий коридор вдоль всего кузова, закрывающийся глухой двухстворчатой дверцей. В кузове имелся телефон для связи с водителем, а также звуковая и световая сигнализация. Серийное производство этого «рукавника» началось в 1959 г. С появлением ЗИЛ-157 рукавные машины стали строить и на его шасси. При этом поменялся индекс изделия. Новой машине присвоили имя ПРМ-43В. А в начале 1960-х гг. кузов этого автомобиля претерпел некоторые изменения. В частности вместо трёх окошек прямоугольной формы появилось одно в виде дольки мандарина. Машине присвоили обозначение ПРМ-43М.

Отечественная автопромышленность не стояла на месте, завод им. Лихачева уже вовсю изготавливал новый вездеход ЗИЛ-131, а ОКБ-8 только получило документацию на эту машину. Был разработан эскизный проект новой рукавной машины – РАП-30(131)-100. Рукавный автомобиль с насосной установкой сочетал в себе кузов рукавного автомобиля с насосом ПН-30К. Машина была спроектирована в 1962 г. Опытный экземпляр должен был быть изготовлен в 1965 г., а через год машина должна была пойти в серию на заводе «Пожмашина». Но задуманное тогда реализовать не удалось. В 1965 г. был изготовлен опытный образец АР-2(157К)-121. На этом «рукавнике» впервые было реализовано устройство для уборки рукавов после работы. Новое приспособление позволяло поднимать и скатывать рукава в скатки на ходу. Устройство для намотки рукавов находилось на переднем бампере и имело привод от лебёдки, а в корме кузова находилось пневматическое устройство для поднятия сматанных рукавов в кузов. На крыше кузова предусматривались специальные откидные перила, для того чтобы можно было складывать мокрые рукава для транспортировки их в часть. В машине, для связи оператора по прокладке рукавной линии и водителя служили сразу несколько устройств – конструкцией были предусмотрены как звуковой и световой сигналы, так и телефонная связь. Этот автомобиль пошёл в серию и выпускался до 1972 г. на Прилуцком заводе «Пожмашина».

Шасси ЗИЛ-131 заводом «Пожмашина» было получено только в 1969 г. В том же году был построен и опытный образец АР-2(131)-133. Автомобиль вообрал в себя самые передовые разработки. Серьёзной модернизации был подвергнут кузов. Изменения коснулись и внутренней компоновки. Ушла в прошлое архаичная площадка



АР-2(157К)121 на шасси ЗИЛ-157К



АР-2(157К)121 на шасси ЗИЛ-157К



АР-2(157К)121 на шасси ЗИЛ-157К



Опытный АР-2(131) на шасси ЗИЛ-131



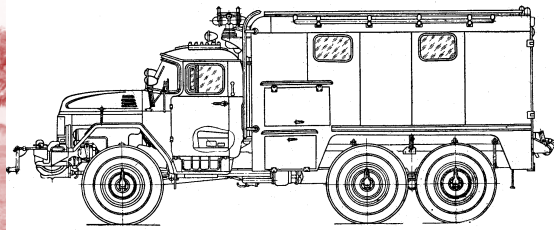
АР-2(131)133 на шасси ЗИЛ-131



АР-2(131)133 на шасси ЗИЛ-131



AP-2(131)133 на шасси ЗИЛ-131



AP-2(131)133A на шасси ЗИЛ-131



AP-2(131)133A на шасси ЗИЛ-131



AP-2(131)133A на шасси ЗИЛ-131



AP-2(131)215.00.01 на шасси ЗИЛ-131



AP-2(131)215.00.01 на шасси ЗИЛ-131

для операторов раскладки рукавов. Теперь она образовывалась за счёт откидных дверок задних боковых отсеков. Сверху на кузове появился стационарный лафетный ствол. Теперь рукавный автомобиль, после прокладки линии, мог быть использован для тушения огня. Дальность струи из лафетного ствола достигала несколько десятков метров, а его высокое расположение позволяло более эффективно использовать машину. Лафетный ствол имел ручной привод, поэтому во время тушения один из бойцов команды залазил на крышу по специально предусмотренной лестнице и стоя на трапе управлял стволом. Серийное производство машины началось через год в 1970 г.

В комплектацию машины входили рукава диаметром 77, 100 и 150 мм. Общая протяжённость рукавов – два километра (отсюда и название AP-2). Автомобиль применяли совместно с передвижными насосными станциями, автономными или автоцистернами. Прокладка рукавных линий производилась со скоростью до 9 км/ч. Как и на предшественнике AP-2(157К)-121 намотка рукавов в скатки осуществлялась устройством, расположенным на бампере, а подъём скатанных рукавов производился специальным приспособлением с пневматическим приводом.

В 1981 г. на всесоюзной выставке «Стройдор-маш-81» был показан новый рукавный автомобиль AP-2(131)-133A, который имел иную, чем AP-2(131)-133 форму кузова – строгую геометрическую конструкцию со скошенными элементами крыши. В этих скосах были выполнены

окошки для естественного освещения кузова. По сути, изменилась только конфигурация кузова. Остальные элементы рукавного автомобиля остались на прежних местах. Серийное производство модернизированного рукавного автомобиля началось немного позднее и продолжалось более десяти лет. За это время модель AP-2(131)-133A комплектовалась стёклами различной формы. Изначально предполагалось два довольно длинных окна на каждом скосе. Но из-за дефицита стёкол, пришлось довольствоваться небольшими окошками. Особенно остро этот вопрос встал во второй половине 1980-х гг. Сначала маленькие окошки на заводе устанавливали по пять с каждой стороны, но потом их количество сократили до трёх с каждой стороны. Для улучшения вентиляции кузова в передней части крыши размещался круглый откидной люк.

В конце 1980-х гг. на Прилуцком заводе разработали новый вид специальной пожарной техники – ремонтно-рукавный автомобиль APP(131)-178. Его изготавливали на шасси автомобиля ЗИЛ-131. Предназначался он для ремонта пожарных рукавов в полевых условиях. Кузов автомобиля напоминал по своей конструкции обычный рукавный автомобиль.

В 1989 г. заводом «Пожмашина» был выпущен рукавный автомобиль нового поколения AP-2(43101)-215. В качестве базового шасси был использован КамАЗ-43101. Специально для этого автомобиля был разработан собственный оригинальный кузов и механизм с гидравлической

системой скатывания рукавов и подъёма их в кузов. Этот агрегат монтировался в корме кузова и в транспортном положении закрывается прямоугольным кожухом. На потолке кузова располагалась ручная лебёдка для поднятия скатанных рукавов и транспортировки их по кузову. Для лучшего проветривания в передней части КУНГа оставили круглый люк. На новый AP-2(43105) модели 215 лафетный ствол не устанавливался. Прокладка рукавных линий осуществлялась через заднюю двухстворчатую дверь.

Но распад Союза не позволил завершить начатое дело, многие предприятия в кооперации с которыми работал Прилуцкий завод стали иностранными. Но специальная пожарная техника требовалась многим. Резко возросла стоимость базовых шасси. Завод был вынужден вернуться к производству рукавных автомобилей на шасси ЗИЛ-131, запас которых на предприятии был достаточно большим. Для использования этого шасси потребовалось адаптировать конструкцию кузова, разработанного под шасси КамАЗ. Получившийся в результате AP-2(131)-215.00.01 нашёл покупателей и в России.

В 1995 г. «Пожмашина» для внутреннего украинского рынка предложила рукавный автомобиль на шасси КраЗ-260Г. На AP-2(260Г)-215.00.02 устанавливали кузов, повторявший кузов AP-2(43105) модели 215. Но нишенское положение пожарных и отсутствие финансовой поддержки со стороны государства не позволили развернуть серийное производство этой ма-



AP-2(131)215 на шасси ЗИЛ-131



AP-2(131)215 на шасси ЗИЛ-131

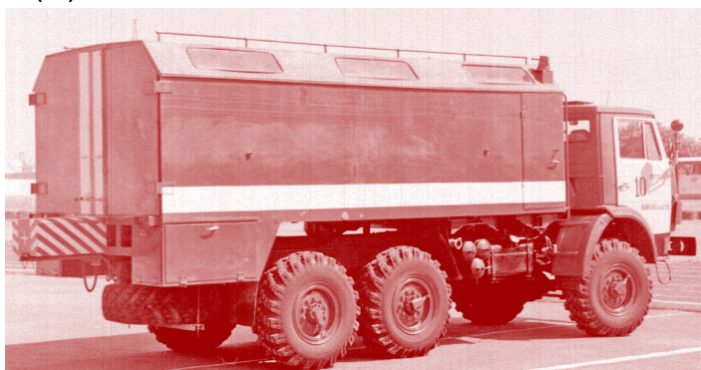
APP(131)178 на шасси ЗИЛ-131



APP(131)178 на шасси ЗИЛ-131



AP-2(43101)215 на шасси КамАЗ-43101



AP-2(43101)215 на шасси КамАЗ-43101



шины.

Для внешнего рынка, России и других стран СНГ предприятие существенно модернизировало AP-2(43105) модели 215. Кузов опытного «рукавника» не имеет нижней юбки и соответственно ящиков, размещённых в ней. Зато по бокам

кузова появились по три откидных дверки. Но и эта разработка осталась не востребованной, так как к этому времени в России, появились свои разработки рукавной техники (автомобили: AP-2(43114) производства ОАО «Берег»; AP-2(5557), AP-2(43206), AP-2(43114)55BP и AP-2(Амур-

5313) производства ООО «Завод пожарной техники «Пожавто»; AP-2(43114)ПМ-538А производства ОАО «Пожтехника»; AP-2(43114), AP-3(55571) производства ОАО «Уралпожтехника»). Об этих машинах мы расскажем в одном из следующих номеров журнала.

# МОДНОЕ ДЕРЕВЕНСКОЕ ТАКЖЕ

Евгений МАЦИНКЕВИЧ (Санкт-Петербург),  
Фотографии автора

Добрый день, друзья! Позвольте представить вам небольшую диорамку в масштабе 1:43, которая будет изготовлена в двух экземплярах с незначительными отличиями. В следующих номерах журнала я постараюсь более подробно рассказать о процессе их изготовления. Итак... по виньette:

1. Основание — поксипол, тамбовская земля, пигменты.
2. Плитка — пластик обработанный пеплом, грунтом и пигментами.
3. Постройки — дерево обработанное краской, смывкой и пигментами.
4. Шифер — картон обработанный суперклеем... ну и краской, смывкой и пигментами.
5. Трава — сушёная трава, мох.
6. Грибы... (нстати... вы увидели три гриба?.. а они там есть) — эпоксилин.
7. Бутылка водки выдута из пластика.

По модели:

1. Модель серии «Автолегенды СССР». Грунт, краска, лак, смывки.
2. Человек — Bm-Toys.
3. Бокс — S&B Creative Studio.





# ЧУВАШСКОЕ СКОЛЖОВО

Когда два десятилетия назад на отечественном промышленном небосклоне появилась Чебоксарское предприятие «Сеспель», то вряд ли кто-либо из российских специалистов мог предположить, что со временем оно превратится в одного из ведущих отечественных производителей специализированной автомобильной техники.

Однако факт остается фактом. В этом могли лично удостовериться журналисты, посетившие ЗАО «Сеспель» по приглашению его генерального дилера – компании «Русбизнесавто».

Любопытно, что в начале своей деятельности фирма из Чебоксар свои усилия сосредоточила на выпуске компьютеров, весьма актуальных у нас в тот период. Далее в круг интересов владельцев компании вошли торговые сделки, для реализации которых потребовался собственный автопарк. Это обстоятельство, помноженное на энтузиазм и веру в свои силы, стало неплохим импульсом для реализации проекта производства прицепной автотехники. Тем более, что местные аграрии сделали заказ на поставку полуприцепов для транспортировки муки и комбикормов. Так собственно и родился новый в России изготовитель подвижного состава.

Сегодня предприятие из столицы Чувашии – крупный игрок на рынке специализированной прицепной техники, который также как и применяемые методы организации производства полностью соответствует требованиям национальных и международных стандартов качества, а ещё, строгим нормам охраны окружающей среды. Нынешняя линейка выпускаемой в Чебоксарах продукции представлена алюминиевыми и стальными автоцистернами для перевозки нефтепродуктов, химически агрессивных веществ, сжиженных углеводородных газов, цементовозами, мукотовозами, водовозами, контейнерами и многими другими изделиями. Всего модельный ряд насчитывает свыше 140 образцов.

## Ставка на прогресс

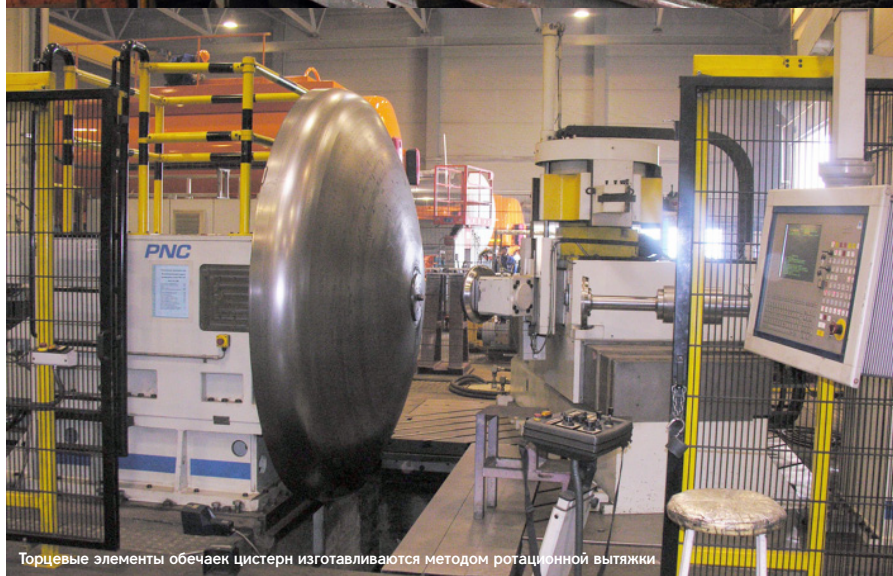
Головной офис, конструкторское бюро, инженерные и коммерческие службы компании «Сеспель» расположены в Чебоксарах, а завод, являющийся фундаментом нынешних экономических достижений, расположен в 35 км от столицы Чувашии. Численность персонала составляет около 300 человек. Роль главного локомотива выполняет возведенный в конце 2007 г. производственный корпус площадью 6 тыс. кв. м. Внешне предприятие выглядит достаточно компактно и аккуратно, поскольку изначально проектировалось по примеру современных европейских производств. Это, однако, не мешает ему при необходимости ежегодно выпускать свыше 2,5 тыс. единиц техники, что не только пол-



Производство на «Сеспеле» организовано по европейскому образцу



Раскрой стальных листов с помощью установки плазменной резки



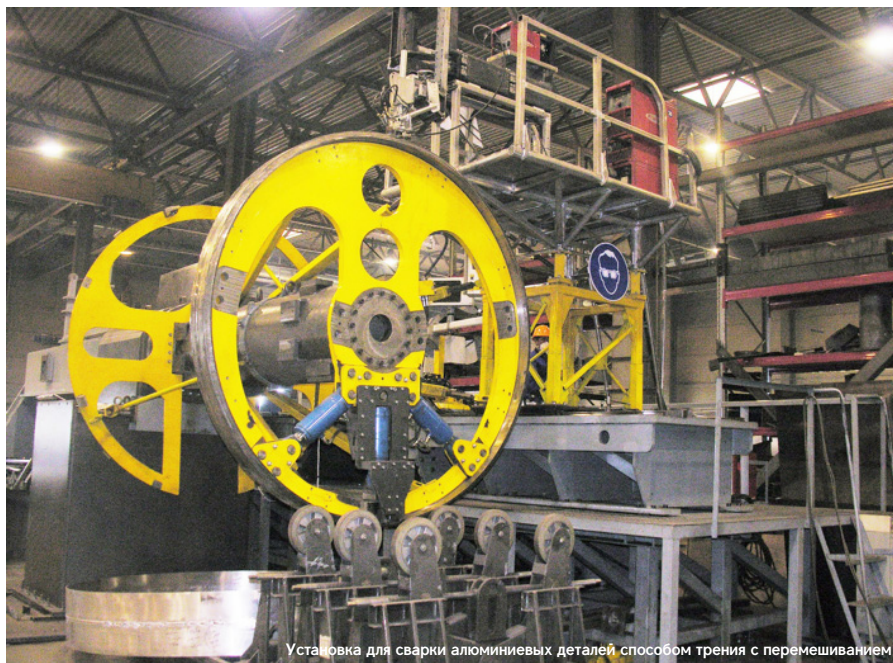
Торцевые элементы обечаек цистерн изготавливаются методом ротационной вытяжки



ностью обеспечивает внутренний спрос, но и позволяет поставлять продукцию на международные рынки. Причины успеха кроются в профессионализме сотрудников, нацеленности коллектива на результат, современных методах проектирования, грамотном выстраивании технологического процесса и, естественно, применении инновационного, энергосберегающего оборудования, закупленного у ведущих европейских фирм. В ходе экскурсии, которую провёл руководитель отдела сбыта продукции Александр Бакшаев, журналисты могли подробно ознакомиться с особенностями завода и оценить его потенциал.

Любое производство начинается с проектирования. Разработка конструкции бензовозов, цементовозов и других автоцистерн, равно как и комплектующих изделий на «Сеспеле» осуществляется только с помощью самой совершенной компьютерной техники и современных программ 3D-моделирования (система трёхмерного проектирования). Уровень оснащения предприятия позволяет принимать и передавать информацию без использования бумажных носителей. Данные от компьютера разработчика или технолога поступают прямо к каждому станку по внутренней электронной сети с помощью беспроводной системы WI-FI, что значительно ускоряет процесс подготовки производства. Специалисты предприятия с огромным вниманием относятся к каждому запросу и тщательно разрабатывают технологию и параметры заказанного изделия согласно техническим условиям партнера.

На заготовительном участке расположена установка плазменной резки, которая с помощью программного обеспечения оптимизирует раскрой металла и снижает издержки производства. В отличие от других россий-



Установка для сварки алюминиевых деталей способом трения с перемешиванием

ских предприятий в Чебоксарах торцевые элементы обечаек цистерн изготавливаются методом ротационной вытяжки. Это означает, что вместо классического прессово-штампового оснащения применяется очень компактное оборудование с ЧПУ, которое обеспечивает выпуск деталей диаметром до 2,5 м. Неудивительно, что станок компании Liefeld раскатывает торцевой элемент диаметром 2 м всего за 8 мин, а максимальный диаметр заготовки может достигать 3,5 м. Важно, что ротационная вытяжка обеспечивает поверхностное упрочнение металла, исключает образование концентраций напряжений и микротрещин. Более того, даже использование

сваренных между собой листов для заготовок не влияет на качество изделий.

Первостепенное значение на предприятии придаётся сварочным технологиям. Детали подрамников свариваются автоматически под слоем флюса с использованием так называемого «сварочного трактора», а обечайки – с использованием полуавтоматической сварки в среде защитного газа. При этом сварочные газы подаются к источникам тока не из стандартных баллонов, а централизованно с помощью разводки, снабженной системой фильтров. Это обеспечивает дополнительную чистоту сварного шва. Хорошим подспорьем служит беспроводная система контроля



Участок производства стальных цистерн

сварочных источников Wi-Fi, которая не только определяет ошибки в процессе сварки, но и фиксирует в режиме реального времени основные параметры, такие как: время, сварочный ток, напряжение и расход сварочного газа. Всё это сделано во имя повышения качества продукции.

Не останавливаясь на достигнутом, на «Сеспеле» при изготовлении алюминиевых автоцистерн внедрили прогрессивную технологию ротационной сварки обечаек (Friction Stir Welding, FSW) методом трения с перемешиванием. Принципиально технология достаточно проста. Две детали плотно соединяются и закрепляются в этом положении. В зону соединения и в материал деталей по обе её стороны вводится вращающийся зонд специальной конструкции из более твёрдого материала, чем детали. Этот элемент за счёт трения нагревает металл до температуры, близкой к температуре плавления. Материал в рабочей зоне пластифицируется и перемешивается механическим способом. Зонд перемещается вперёд вдоль всей линии соединения, а позади него шов охлаждается и затвердевает. При этом происходит не просто образование однородного материала, но за счёт его короткой динамической рекристаллизации уменьшается зерно, что повышает пластичность и позволяет в случае необходимости сгибать деталь непосредственно по сварному шву без всяких последствий.

Кроме отсутствия вредных выбросов, потребности в газе и электродах, данная технология позволяет резко повысить производительность труда. Если раньше один кольцевой шов обечайки требовал около 8 час работы сварщика, теперь время сократилось до 8 мин, а, следовательно, при необходимости выпуск техники может быть существенно увеличен. Подобная технология широко применяется при бронировании корпусов скоростных боевых кораблей, в производстве ракетной и космической техники. Для антикоррозийной защиты сварные швы покрываются «холодным» цинком производства Zingametalл с последующей обработкой препаратом «Импрегнант». Весьма существенно, что, сварочные процессы аттестованы Germanischer Lloyd, Hamburg, а производство сертифицировано в соответствии с требованиями ISO 9001-2001.

Отлично справляется со своими функциями листогибочное, фланжировочное и литейное оборудование, на котором из отходов алюминия изготавливают люки цистерн для транспортировки сыпучих материалов. Литьё крышек люков осуществляет в отдельном цехе. Неослабное внимание на «Сеспеле» уделяется покраске автоцистерн, особенно, мерам подготовки к этому важному процессу, ведь именно от его качественного выполнения во многом зависит долговечность лакокрасочного покрытия. Вот почему очистка и обезжиривание поверхностей производятся струей воды под давлением до 1000 атмосфер! Для грунтовки и окраски используются лакокрасочные материалы последнего поколения фирмы «Du Pont». Нанесение эмали осуществляется в специальных покрасочных камерах «Тегмотах», легко вмещающих крупногабаритную технику.

Как тут не упомянуть, что при изготовлении продукции материалы и комплектующие с наиболее высокими характеристиками на-



дёжности поставляют самые авторитетные производители. Изготовление алюминиевых и стальных цистерн ведётся параллельно на двух соседних участках, а сборка полнокомплектной прицепной техники выполняется постовым методом с использованием подкатных подъёмников, что позволяет выпускать изделия различной длины и конфигурации. На заключительной стадии выполняется испытание и настройка тормозной системы полуприцепа-цистерны. Кроме привычного компьютерного контроля качества дополни-

тельно с помощью лазерного стенда Josam производится регулировка взаимного положения осей, схождения и развала колёс тележки полуприцепа и испытания его тормозной системы на беговых барабанах. На этом оборудовании проверяется величина тормозных усилий каждого колеса, имитацией нагрузочных режимов. В свою очередь, новейшая система сквозного контроля качества продукции решает задачу повторяемости технологических процессов и паспортизации на всех стадиях производства.



# МОИ МОДЕЛИ

Александр ВИЗНЕР (Германия),  
Фотографии автора, Ю. Мильмана, А. Самохина, А. Шкаева

Ещё в школьные годы меня заинтересовала история автомобилестроения. Особенно интересовал тот транспорт, который уже давно нельзя было встретить на дорогах. Модели исчезнувших автомобилей я и стал делать в первую очередь. Это были копии не только отечественных, но и зарубежных машин. Излюбленными моими материалами при изготовлении моделей тогда были: картон, мелованная бумага, разной толщины проволока, поролон, кожзаменитель на тетрадных обложках и некоторые другие экзотические для моделирования материалы. Уже в то время я старался делать очень сложные модели (открывающиеся двери на замках, работающие поршня и колечный вал двигателя, сцепление и т.д. и т.п.). Их размеры, форму и пропорции я определял «на глазок», т.к. у меня не было в то время достаточной информации. Готовый модели в масштабе 1:43 я в магазинах не встречал, поэтому и сравнивать было не с чем. Все миниатюры я делал только для себя, стараясь собрать по возможности модели всех значимых для истории автомобилестроения легковых автомобилей.

Только во время учёбы в Казанском государственном университете я впервые встретился с коллекционерами моделей отечественных машин в масштабе 1:43. В тот период времени я выбрал для себя масштаб коллекционирования 1:16 и продолжил изготавливать модели легковых автомобилей до 1940 года выпуска из бумаги и картона. Как-то сделал автобус на шасси АМО-Ф15 в масштабе 1:16 и после этого стал больше интересоваться автобусами. Оказалось, что эта тема является «не паханым полем» среди моделлистов. В библиотеке университета я, к своему удивлению, обнаружил журналы «Мотор» 1930-х гг. и «Зарулём» 1920-х–1930-х гг. Сразу же сделал для себя архив по отечественным и зарубежным автобусам и троллейбусам.

После распределения в родной город Петропавловск (Северный Казахстан) я стал заниматься изготовлением моделей автобусов в масштабе 1:16 из картона и бумаги. Сначала я ограничился только советскими автобусами выпуска до 1941 г. Работал я тогда в музее и организовывал выставки, в т.ч. выс-

тавлял и свои уже готовые модели, как безмасштабные, так и в масштабе 1:16. Вот тут ко мне прямо на работу стали приходить моделисты и коллекционеры нашего города. Так я познакомился со многими начинающими моделистами, которые изъявили желание стать моими учениками. Сегодня их имена известны многим коллекционерам Москвы, Казани, Екатеринбург, Санкт-Петербурга и др. городов. Речь идёт об Александре Журавлёве, Юрии Родионове, Наиле Янышеве. Сотрудничество наше было взаимовыгодным. С Наилем мы обмерили троллейбусы (КТТ и др.) в Петропавловском троллейбусном парке. Я подготовил чертежи в масштабе 1:43 и мы с ним параллельно по моей технологии начали изготавливать модели троллейбусов. С Александром Карловым мы «прошерстили» автобусные парки и обмеряли ЛАЗы и Ikarus'ы. По результатам обмеров я позже изготовил чертежи. Однако первый ЛАЗ-695 из бумаги мне принёс Александр Журавлёв летом 1992 г. Тогда я сразу оценил простоту развёртки на бумаге и перенёс этот опыт на листовую жёст толщиной 0,21 мм которую мы вместе покупали где придётся.

К тому времени я уже несколько раз побывал на слётах моделлистов в г. Свердловске (ныне г. Екатеринбург) в компании петропавловских коллекционеров. Местные коллекционеры уже тогда просили меня переключиться с масштаба 1:16 на 1:43 и делать модели автобусов из жести, которую они могли «доставать» на заводах в необходимом количестве. Первоначально я занимался только конверсией. Тогда и появилась модель самого современного на тот момент автомобиля Урал-43223, который мы изготавливали совместно с Юрием Родионовым.

Впоследствии Ю.Родионов совместно с А.Журавлёвым наладили мелкосерийное производство моделей этого «Урала». Я же к осеннему слёту по чертежам Александра Журавлёва изготовил три первые модели автобусов — одну ЛАЗ-695 и две ЛАЗ-697. С этого момента и началось совершенствование процесса пайки (паять я, кстати, научился в армии) жестяных моделей с использованием латуни и меди толщиной 0,5 мм. В одном из журналов я увидел схему сочленённого троллейбуса ЗИУ-10 и решил на пайку этого гиганта. В процессе изготовления мною было





решено множество сложных технических задач. Модель имела две степени свободы — её первая и третья оси поворачивались одновременно при изгибании в области «гармошки». Подвижными были и штанги токоприёмников. Саму «гармошку» в то время я изготавливал из жёсткой и плотной бумаги (бланки документов).

Следующими в миниатюры были воплощены полуприцепы для перевозки пассажиров в аэропортах для автомобилей ЗИЛ-130В1, троллейбусы ЗИУ-9, различные модификации автобусов ЛАЗ (695, 697, 699, 42021, 698, 696). Расширился и ассортимент моделей автобусов зарубежного производства (Setra 215HDH, Setra 215HD, Fiat). Не остались в стороне и конверсии отечественных грузовых автомобилей.

Мною так же была изготовлены самые первые в стране модели автобусов ЛиАЗ-5256 (ФИНОКО в то время свою модель ещё только проектировал) и ЛАЗ-52523.

Поворотным пунктом в моей судьбе как моделиста стал декабрь 1997 г, когда мои модели ЛиАЗ-5256 оценили мэр г. Ликино-Дулёво и руководство Ликинского автозавода в лице его генерального директора. После этого мною от завода были получены заказы на изготовление моделей автобусов ЛиАЗ-158, ЛиАЗ-677, ЛиАЗ-5256 и современных.

Параллельно я сотрудничал с Александром Фисун и Владимиром Новиковым (ФИНОКО), с которыми я познакомился на одном из свердловских слётов коллекционеров. Чуть позже я познакомился и с третьим членом их коллектива — Александром Кобрицем. Он договаривался с работниками парков о проведении обмеров и осмотров автобусов. Несмотря на то, что В.Новиков посто-

яно критиковал мои модели, А.Фисун пригласил меня помочь им при изготовлении мастер-модели автобуса ЛАЗ-699. По приезду в Омск мы обсудили существующие модификации ЛАЗ-699 и пришли к выводу, что лучше всего остановиться на изготовлении модели ЛАЗ-699Р у которой отсутствует водительская дверь. Для изготовления мастер-модели использовались отливки модели ЛАЗ-695Н — для сохранения фирменного ФИНОКОВского стиля. Работа над следующей моделью автобуса (ЛАЗ-42021) к сожалению так и осталась не оконченной. А.Фисун посчитал количество заказов недостаточным, а я занялся своими моделями — различными модификациями троллейбуса ЗИУ-9 и автобуса ЛиАЗ-677. Все изготовленные мною модели автобусов ЛиАЗ (за исключением одной) находятся в краеведческом музее г. Ликино-Дулёво.

После переезда в 2000 г. в Германию я уже не имел возможности сотрудничать с ФИНОКО и в течение трёх лет вообще не занимался моделизмом. Только после появления источника приобретения необходимой мне жести я продолжил строить модели автобусов и троллейбусов в масштабе 1:43 значительно улучшив качество их сборки и покраски (до 2000 г. модели окрашивались сторонними мастерами).

За десять лет проживания в Германии мне удалось собрать много информации по экспериментальным и серийным советским автобусам и троллейбусам. Часть собранного материала я уже реализовал в моделях: московские троллейбусы ТБЭС, МТБЭС, ТС-1, ТС-2, ЛК-1, ЛК-2 и ЛК-3; ярославские ЯТБ-1 и ЯТБ-4; киевские Киев-2, Киев-4; МТБ-82М и МТБ-82Д (модификации 1946 г. и поздние). Появились ранние модификации автобусов ЛАЗ-698 и ЛАЗ-696. В ближайших моих планах троллейбусы ЗИУ-5 и ЗИУ-7 различных модификаций, ПТЗ-5283, ТБУ-1, а также ЗИУ-10, ЗИУ-11 и экспериментальные ЗИУ-9А



# САМЫЕ КРАСИВЫЕ АВТОМОБИЛИ В ИСТОРИИ



Aston Martin DB4GT Jet  
ABC abc164  
Aston Martin DB4GT  
1959 street SMTS  
sscl28  
Aston Martin DB4GT  
1959 JADE jadk4341  
Aston Martin DB4GT  
Provence Moulage  
pr0512  
Aston Martin DB4GT  
racing #54 SMTS cl28B  
Aston Martin DB4GT  
SMTS cl28A  
Aston Martin DB4GT  
Zagato 187L Turin Show  
Car 1961 dark blue Vit-  
esse vcc079

## 8. Aston Martin DB9



Aston Martin DB9 2003 blue Minichamps  
430013321  
Aston Martin DB9 2003 oyster silver Minichamps  
430013320  
Aston Martin DB9 2003 red metallic Minichamps  
400137324

## 7. Aston Martin DB4GT Zagato



Aston Martin DB4GT Zagato 1960 red SMTS 054.1



Aston Martin DB4GT Zagato 1961 british racing  
green Vitesse v98111  
Aston Martin DB4GT SWB Le Mans 1959 Provence  
Moulage pr0304



Aston Martin DB4GT Zagato 1961 green metallic  
Vitesse 20551



Aston Martin DB9 2004 Solido 15100  
Aston Martin DB9 2009 red metallic Minichamps  
400137340  
Aston Martin DB9 Coupe 2003 black with beige-  
brown interior lim ed 3024ps Minichamps  
400137322  
Aston Martin DB9 Coupe 2003 silver Minichamps  
400137320  
Aston Martin DB9 Volante 2005 Solido 15101  
Aston Martin DB9 Volante 2009 black Minichamps  
400137330



Aston Martin DB4GT Zagato #1 Le Mans 1961  
Kerguen/Dewes Vitesse vcc99001



Aston Martin DB4GT Zagato 1961 red Vitesse 20550  
Aston Martin DB4GT Zagato 1961 SMTS rl05.0  
Aston Martin DB4GT Zagato 1961/62 road  
Provence Miniatures - Ecoline prmel03  
Aston Martin DB4 Zagato spider 1964 green Jolly  
model jl0560



Aston Martin DB9GT silver IXO Models moc070



Aston Martin DB4GT Zagato 183R #3 Le Mans 1961  
Davison/Stillwell Vitesse vcc059



Aston Martin DB4GT  
Zagato green SMTS  
RL5a  
Aston Martin DB4GT Zaga-  
to Le Mans racing version  
«2 VEV» SMTS rl5b



# 9. Lotus Esprit



Lotus Esprit "The Spy Who Loved Me" James Bond Minichamps 400135220  
Lotus Esprit 1/43MB yellow Asahi



Lotus Esprit 1978 orange Minichamps 400135221



Lotus Esprit Type 79 1979 coupe yellow Auto Art 55311



Lotus Esprit Type 79 1979 coupe green Auto Art 55312



Lotus Esprit Type 79 1979 coupe red Auto Art 55313

Lotus Esprit 300 Starter Serie Touring stt104  
Lotus Esprit Gr.5 #39 DRM 1980 "Polarroof" Jenvey/Mercedes Competition 43 - serie High Detail gsm08a

Lotus Esprit Gr.5 #39 DRM 1980 "Polarroof" Jenvey/Mercedes KIT Competition 43 - serie High Detail gsk08a

Lotus Esprit Gr.5 #39 DRM/Zolder 1980 "Polarroof" Jenvey Competition 43 - serie High Detail gsm08

Lotus Esprit Gr.5 #39 DRM/Zolder 1980 "Polarroof" Jenvey KIT Competition 43 - serie High Detail gsk08

Lotus Esprit GT1 BPR racing version #22 1995 SMTS r160

Lotus Esprit Maisto 21313



www.carmodel.net  
Lotus Esprit Sport #44 Le Mans 1993 Spark s0444



Lotus Esprit Sport #45 Le Mans 1993 Spark s0445



Lotus Esprit Turbo 1995 SMTS cl56.0



Lotus Esprit S300 #53 Le Mans 1994 C.Heinkele/G.Kuster/H.Hugenholtz Spark s0448



Lotus Esprit Turbo coupe yellow Auto Art 55303



Lotus Esprit S300 #61 Le Mans 1994 Spark s0446

Lotus Esprit S4 1995 SMTS cl45.0

Lotus Esprit Sport 300 1995 SMTS cl47.0



Lotus Esprit Turbo coupe black Auto Art 55302

Lotus Esprit Turbo pearl white Auto Art 55301

Lotus Esprit V8 1995 SMTS cl57.0



Lotus Esprit V8 coupe 1996 black Auto Art 55402

Lotus Esprit V8 coupe 1996 racing green Auto Art 55404



Lotus Esprit "The Spy Who Loved Me" Submarine James Bond Edicola

Lotus Esprit "The Spy Who Loved Me" Submarine James Bond Minichamps 400135270

Lotus Esprit Turbo "For Your Eyes Only" James Bond Edicola



Lotus Esprit V8 coupe 1996 red Auto Art 55401

Lotus Esprit V8 coupe 1996 yellow Auto Art 55403



Lotus Esprit Turbo "For Your Eyes Only" James Bond Minichamps 400135260

Lotus Esprit S2 1979 gold Western Model Cars WP104



# КИММЕРИЯ МАШТАБНЫЕ МОДЕЛИ

WWW.KIMMERI.COM

НАШИ МАГАЗИНЫ:

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

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 • Элеон • СарЛаб • Вектор-моделс • ФИНОКО  
Киммерия • САИС • Компаньон • Caragama • 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 2012

Годовая подписка 2012. №№ 1-12 ..... 1920 руб.  
Первое полугодие 2012. №№ 7-12 ..... 960 руб.

### РАСПРОДАЖА ОСТАТКОВ ТИРАЖА

Комплект журналов 2010 г. №№ 1-12  
+ Календарь "Моделизм-2010" ..... 1300 руб.

Комплект журналов 2011 №№ 1-6  
+ Календарь "Моделизм-2011" ..... 960 руб.

Для заказа журнала достаточно оплатить указанную стоимость (включены почтовые расходы по России), сделав почтовый перевод 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 своего заказа. Например: (ЛТ1-12/2012). Обязательно проверьте правильность написания доставочного адреса у оператора почтовой связи.

Дополнительная информация:  
e-mail: lokotrans@mail.ru

\* Цена на подписку ЛТ-2012 г. действует до 1 января 2012 г.

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.

ном состоянии в коробке и КамАЗ-4310 камуфлированный. Тел. в Ярославле 8-915-998-57-31, Алексей

• 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. Скатков С.А., 172527, Тверская обл., г. Нелидово-7, а/я 36



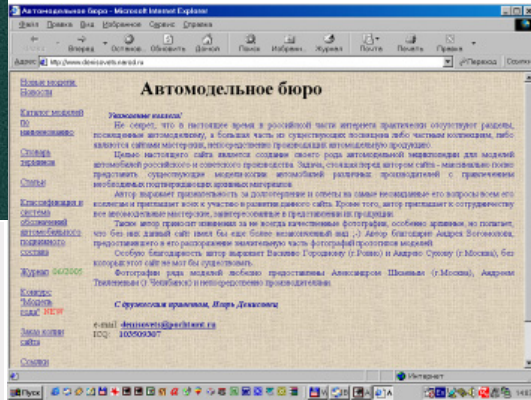
### КОМПАКТ-ДИСК

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

1. Полноцветная версия журнала «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2011 г.
2. Каталог моделей, выпущенных в 2011 г. в формате PDF
3. Фотографии с московских автомобильных выставок 2011 г.
4. Adobe Acrobat Reader

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

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



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

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

## ПАНТОГРАФ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖУРНАЛ ОБ ОБЩЕСТВЕННОМ ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ И И ПРОФЕССИОНАЛОВ

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

## ПОДПИСКА НА 2012 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: КАвЗ-3270 «Газовая служба 04» (Компаньон) в отличном состоянии

### 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

e-mail: mach64@mail.ru

**48. ГАЗ-24-10 «Волга».** Эту модель на модельных форумах обсуждали давно и долго. Поэтому недостатки так же давно известны. Но так же давно были предсказуемы и достоинства, поскольку использована форма эталонной (по моей оценке, разумеется) ГАЗ-24. Думаю, что со сравнения с ней и следует начать:

отсутствие молдингов на порогах – к сожалению, всё так и осталось;

слишком длинный фонарь освещения номерного знака. Так же не исправлен, как и задний бампер;

моя любимая задняя часть тоже на месте. Кстати, оба номера слишком узкие (я имею в виду ширину в поперечной оси, а не высоту);

слишком большая колея задних колёс – исправлено;

хотелось бы и подфарники с поворотниками получше – осталось, но не вижу в этом катастрофы;

цвет подобран просто шикарно – подходящий и реалистичный. Попадание в самую «десятку». Спасибо, отличная работа.

Теперь новые особенности:

на передних боковых окнах остались диагональные срезы – наследство от ГАЗ-24. Да, это недостаток. Но, на мой взгляд, не фатальный, да не очень-то и заметный. Шилом убрать будет не трудно, а есть и ещё менее радикальный вариант – подкрасить чёрным;

салон от ГАЗ-24. Также трудно дать оценку. С одной стороны – это большой недостаток, с другой – снаружи практически не заметный. И на геометрию вообще не влияющий. А поэтому ни единого балла снимать не имею ни малейшего желания. Оценка – эталон.

**49. ЗИЛ-111.** Очередное испытание для моей объективности. Автомобиль в реальности невозможно красив, уж поверьте. Причём, если ЗиС-110 не менее красив своей сдержанной солидностью и старомодностью, то красота сменившего его ЗИЛ-111 другой полярности, она кричит и режет глаз именно своей остротой. Зачем я всё это пишу? Да, разработчики допустили, как минимум, два очень серьёзных просчёта и некоторое количество мелких, которые даже не хочется считать. Но при всём при этом режущее ощущение осталось, поэтому я не стал бы записывать этот выпуск в список уж больших неудач. И ещё один момент. Как мне кажется, на такой форме искажения видно гораздо острее, чем на лаконично-угловатых ЗИЛ-114 и ЗИЛ-41047:

самое главное и заметное – заднее стекло.

По ширине нечто среднее между ЗИЛ-111 и ЗИЛ-111А (на стойках видны выпуклости – видимо сначала собирались сделать правильно. Что помешало?) и очень большая высота. Минус два балла без колебаний;

вся передняя часть – сплошное недоразумение. На виде спереди как будто совсем другая машина. Фары слишком малы и на-

столько тёмные, что их почти не видно, и это резко ломает образ;

кроме этого не сделан очень небольшой, но очень заметный изгиб верхнего бруса облицовки радиатора;

на виде сбоку уменьшен угол наклона козырьков над фарами, из-за чего поехала вперёд вся нижняя часть, увеличив визуально передний свес;

довешают картину фонари, сделанные с фактурой молдингов. За всю переднюю часть ещё один балл долой;

поразительно, но верхняя часть, даром что металлическая, но, кроме заднего стекла (уж лучше бы его сохранили – был бы ЗИЛ-111А, но зато правильный) полностью повторяет таковую у ЗИЛ-111Г. Очень жаль. Неправильная форма лобового стекла теперь усугубляется меньшей толщиной полосы сверху и неокрашенной решёткой снизу;

оттуда же неправильная форма третьего бокового окна;

молдинги – где-то немного неправильная форма, где-то просто забыли нарисовать, как и «жабры». Мелочь, а...;

в какой раз уже нет перегородки. Это лимзин или где???

и, как всегда, колёса. Они опять маленькие, но что больше всего поразило – новые. Да ещё хуже старых – с выпуклой центральной частью. Зачем? Ну, всё, достаточно. Три балла снимаю без сомнений и колебаний. Но между ЗиС-110 и ЗИЛ-111Г ставлю с такой же уверенностью – ведь альтернативы нет. Оценка – хорошо.

**50. ВАЗ-2106 «Жигули».** Ажиотаж вокруг этой модели был рекордным. Ещё не видя её, по фотографии (как оказалось, в специально подобранном ракурсе) не отягощающая себя элементарной логикой, простым анализом и знанием «матчасти», но умеющая моментально вешать ярлыки, публика на одном из модельных форумах записала «ноль-шесть» в худшие модели серии и стала активно обсуждать, как перепилить ВАЗ-2103 в ВАЗ-2106. А модель на самом деле отличная. Что она сделана на форме ВАЗ-2103 – видно невооружённым глазом. Многие исправлено, особенно на задних крыльях – молдинги получили нужный наклон, крышка люка бензобака встала на своё место и увеличилась до правильного размера, правая арка утратила лишний наклон. Покрасили решётки, сделали двухцветные подфарники. Теперь о недостатках:

очень жаль, но изменилась в худшую сторону форма лобового стекла. И передние стойки выглядят теперь ещё толще;

стык капота и облицовки радиатора чуть более «толстый», но я не рискну утверждать, что это фатально испортило облик передней части;

неправильные бамперы – металлические части очень тонкие, а должны быть одинаковыми с угловыми законцовками. И ещё – передний прогнули серединой вниз. А вот

это уже повлияло на внешний вид. То, что не покрасили арки колёс, ещё можно пережить, а вот молдинги на порогах и задних стойках красить надо было обязательно;

стеклоочистители и зеркало заднего вида лучше бы сделали металлизированными, но сойдёт и так;

слишком сильный дифферент на корму, если выразиться по-морскому;

и специально для меня – задняя часть. Отмечу качество изготовления моделей – не нужно даже было выбирать. И цвет хороший. Как нас ни пугали, модель оказалась отличной, даже лучше «ноль третьей», из которой предлагали делать конверсии. Мы же получили отличную модель настоящей легенды. Я очень рад. Вердикт – отлично.

**51. КИМ-10-50.** Разбирать достоинства и недостатки моделей становится всё более интересно. На момент написания настоящего материала были доступны ещё две модели этого автомобиля – из серии «Наш автопром» и фирмы ДИП. К тому же обе имеют вариант, окрашенный в серый цвет. Правда, модель от ДИП я бы назвал доступной с очень большой натяжкой – стоит она в семь раз больше автолегендовской и в Самаре (а это не какая там деревня, а почти полуторамиллионный город) не продаётся. Поэтому я хотел устроить сравнение только с прямыми конкурентами в одной ценовой категории – моделью из серии «Наш автопром». Но прочитав в «живом журнале» сравнительный обзор, решил, что нет смысла повторять всё то же, но в меньшем объёме. Кстати, с автором этого обзора я полностью согласен – наша модель лучшая из трёх. (*Сравнительный анализ всех трёх моделей провёл Игорь Дерингер. Материалы его исследования опубликованы в втором номере журнала за текущий год. – Прим. Ред.*) Конечно, недостатки есть и у неё:

очень уж примитивно сделана капотная фигура;

передние стойки укорочены, что привело к уменьшению высоты лобового стекла и наклону верхней линии боковых окон – это самый главный недостаток, превративший машину в эдакий лёгкий хот-род и лишивший модель одного балла;

стойки форточек в боковых окнах наклонены;

скруглён острый угол подоконной выштамповки;

проигнорированы указатели поворота семафорного типа в центральных стойках;

спереди и сзади искажена форма нижней части задних крыльев;

по неизвестной причине задний номер уехал к горловине бензобака. Да, это больше соответствует духу того времени, но, к сожалению, не соответствует истине – фонарь был один и в центре. Ещё модель смотрится несколько узкой, но и реальная машина такая же. Но в целом – отличная модель, поэтому и оценка будет соответствующая – отлично.





Mercedes C-class 1993 blue metallic, grey интерьер номер спереди и сзади Mercedes Benz M-Tech 6



Mercedes C-class 1993 blue metallic Realtoy (Epoch M-tech series-6)



Mercedes C-class 1993 blue metallic Realtoy (Yodel Real-X Exclamation box-3)



Mercedes C-class 1993 brown metallic Realtoy (Daniel&Co Real-X)



Mercedes C-class 1993 dark green metallic Realtoy (Daniel&Co Real-X)



Mercedes C-class 1993 dark green Realtoy (Yodel Real-X Exclamation box-3)



Mercedes C-class 1993 gold Realtoy (Daniel&Co Real-X)



Mercedes C-class 1993 silver Realtoy (Epoch M-tech series-6)



Mercedes C-Class 1993 Purple Joycity



Mercedes C-class 1993 Police France white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер Y29C MN8 спереди white/сзади yellow 01 на крыше Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 Police France white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер 76N193C8 спереди white/сзади yellow 01 на крыше Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 Politie Belgium white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди/сзади SMO 1154 выхлопная труба black Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 Politie Belgium white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер Y290 MN8 спереди white/сзади yellow выхлопная труба black Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 blue metallic, beige интерьер диски колес metallic-type Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 blue metallic, beige интерьер номер S MO 1154 / диски колес Old-type Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 blue-green, beige интерьер номер S MO 1154 диски колес Old-type Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 blue-green metallic, beige интерьер диски колес metallic-type Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 blue-green metallic, beige интерьер номер MB 300C Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 green, beige интерьер диски колес metallic-type Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 green, beige интерьер номер MB 300C Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 grey metallic, beige интерьер номер S MO 1154 / диски колес Old-type Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 Police UK white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер Y290 MN8 спереди white/сзади yellow 01 на крыше Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 Police UK white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди/сзади SMO 1154 / 01 на крыше старые диски колес Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 Politie Belgium white, beige интерьер номер SMO 1154 диски колес old type Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 red, beige интерьер диски колес M-type Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 red, beige интерьер номер MB 300C Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 silver, beige интерьер номер MB 300C Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 yellow, beige интерьер диски колес metallic-type Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 yellow, beige интерьер номер MB 300C Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 Politi Norway white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди и сзади SMO 1154 71 на крыше Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 Politie Nederlands white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди/сзади Y290 MN8 / 01 на крыше Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 Politie Nederlands white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер SMO1154 спереди white/сзади yellow 47 на крыше / old wheels Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 Polizei Austria white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди и сзади SMO 1154 выхлопная труба black Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 Polizei Germany white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди и сзади SMO 1154 Polizei крупный шрифт Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 Polizei Germany white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди и сзади SMO 1154 / диски колес old type Polizei крупный шрифт Hongwell (Cararama)



Mercedes C-class 1993 Polizei Germany white, beige интерьер номер SMO 1154 диски колес old type Hongwell (Cararama)

# СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

	Mercedes C-class 1993 Polizei Germany white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди и сзади SMO 1154 01 на крыше Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 Ambulance UK white & yellow, green pattern checker, beige интерьер панель приборов grey номер T72 BRT Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 Brandweir Belgium red, white интерьер номер T72 BSR Hongwell (Cararama)
	Mercedes C-class 1993 Polizia Italy light blue, beige интерьер / приборная доска beige / баранка beige номер спереди и сзади D1452 / выхлопная труба black, 01 на крыше Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 Ambulance UK white & yellow, green pattern checker, white интерьер номер T72 BSR Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 Brandweir Holland red, white интерьер номер T72 BSR Hongwell (Cararama)
	Mercedes C-class 1993 dark grey / beige интерьер / диски колес metallic-type Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 Ambulanza Italy white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди и сзади Polizia D3346 / Выхлопная труба silver, Черный текст на крыше и мигалке Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 Brandweir Nederlands red, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер T723BRT спереди white/сзади white Hongwell (Cararama)
	Mercedes C-class 1993 Politie Belgium white, beige интерьер номер Y290 MN8 Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 Ambulanza Italy white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige / номер спереди и сзади Polizia D3346 / Выхлопная труба silver, Голубой текст Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 dark blue metallic, beige интерьер номер MB C230 Hongwell (Cararama)
	Mercedes C-class 2000 Accident Unit UK white & yellow/green pattern checker extra light beige интерьер grey панель приборов номер T723BRT спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 black, beige интерьер номер MB C230 Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 dark blue metallic, grey beige номер MB C230 Hongwell (Cararama)
	Mercedes C-class 2000 Accident Unit UK white & yellow/green pattern checker white интерьер номер T72 8SR спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 black, beige интерьер номер MB C230 Schuco (Junior Line)		Mercedes C-class 2000 dark blue metallic, white интерьер номер MB C230 Hongwell (Cararama)
	Mercedes C-class 2000 Accident Unit UK white & yellow/green pattern checker, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер T72 8SR спереди white/сзади yellow deiferent rear badge Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 black, beige интерьер панель приборов grey номер MB C230 Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 Police UK beige интерьер номер T72 BSR Hongwell (Cararama)
	Mercedes C-class 2000 Accident Unit UK white & yellow, green pattern checker, beige интерьер / панель приборов beige / баранка beige номер T72 8SR спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 black, white интерьер номер MB C230 Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 Police UK beige интерьер номер T723 BST Hongwell (Cararama)
	Mercedes C-class 2000 Ambulance Belgium beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер T72 8SR спереди white/сзади yellow выхлопная труба silver Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 Bomberos Spain red, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди/сзади 0000 AAA Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 red, beige интерьер номер MB C230 Hongwell (Cararama)
	Mercedes C-class 2000 Ambulance Nederlands yellow, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер T723BRT спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 Bomberos Spain red, beige интерьер панель приборов grey баранка grey номер спереди C-6711-BS Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 red, white интерьер номер MB C230 Hongwell (Cararama)
	Mercedes C-class 2000 Ambulance Nederlands yellow, light beige интерьер панель приборов grey номер T723BRT спереди white/сзади yellow Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 Bomberos Spain red, black интерьер панель приборов black баранка black номер спереди/сзади 0000 AAA Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 silver, beige интерьер номер MB C230 Hongwell (Cararama)
	Mercedes C-class 2000 Ambulance UK white & yellow, green pattern checker, beige интерьер номер T72 BSR Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 Brandweir Belgium red, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер T72 8SR спереди white/сзади yellow выхлопная труба silver Hongwell (Cararama)		Mercedes C-class 2000 silver, white интерьер номер MB C230 Hongwell (Cararama)

# САИЛС



ЗИЛ-5301 «Бычок» бортовой оранжевый САИС 43082Б



ЗИЛ-5301 «Бычок» бортовой с тентом синий/серый (модель выпускается с 1999 г.) САИС 43082А



ЗИЛ-5301 «Бычок» бортовой с тентом белый САИС 43082А



ЗИЛ-5301 «Бычок» бортовой с тентом голубой/синий САИС



ЗИЛ-5301 «Бычок» бортовой с тентом оранжевый/серый САИС  
ЗИЛ-5301 «Бычок» фургон САИС 43126



ЗИЛ-5301 «Бычок» фургон-рефрижератор САИС



ЗИЛ-5301ТО «Бычок» бортовой 2-кабинный голубой САИС 43131А



ЗИЛ-5301ТО «Бычок» бортовой 2-кабинный оранжевый САИС 43131А  
ЗИЛ-5301ТО «Бычок» бортовой 2-кабинный с тентом САИС 43131Б



ЗИС-ММЗ-120Н + ОДАЗ-822 автопоезд защитный САИС



ЗИС-ММЗ-120Н + ОДАЗ-822 защитный/серо-голубой САИС  
ЗИСММЗ-164АН седельный тягач САИС 43167



ЗИС-150 бортовой защитный (выпускается с 2003 г.) САИС 43164



ЗИС-150 бортовой с тентом защитный САИС



ЗИС-151 + ПР-11А транспортно-разряжающая машина (ТЗМ) комплекса С75 Волхов с ракетой 13Д САИС



КАЗ-600 самосвал защитный (база ЗИС-150) САИС 43190  
КАЗ-600 самосвал защитный/серый (база ЗИС-150) САИС 43190



ЗИС-151 бортовой защитный (модель выпускается с 2002 г.) САИС  
ЗИС-151 бортовой с тентом защитный САИС



ЗИС-151-1 бортовой защитный односкатный (модель выпускается с 2004 г.) САИС 43166

ЗИС-151-1 бортовой с тентом односкатный защитный САИС

ЗИС-32 4x4 бортовой с тентом защитный САИС 43195

ЗИС-32 4x4 бортовой защитный САИС 43194

ЗИС-5 бортовой защитный (модель выпускается с 2006 г.) САИС 43180

ЗИС-5 бортовой с тентом защитный САИС 43188



ЗИС-5 бортовой серый САИС 43181



ЗИС-5В бортовой защитный САИС

ЗИС-5В бортовой с тентом защитный САИС 43189

ЗИС-6 бортовой защитный САИС

ЗИС-6 бортовой с тентом защитный САИС 43192



КАЗ-600 самосвал вишневый (база ЗИС-150) САИС 43190



КАЗ-600АВ самосвал бежевый/красно-оранжевый (база ЗИЛ-164) САИС

КАЗ-600В самосвал защитный (база ЗИЛ-164) САИС



КАЗ-120Т + КАЗ-716 САИС



УралЗИС-355М автоцистерна защитный САИС 43171



УралЗИС-355М автоцистерна с лесенкой защитный САИС



УралЗИС-355М бортовой защитный САИС 43169

УралЗИС-355М бортовой серо-голубой САИС 43169



УралЗИС-355М бортовой с тентом защитный САИС 43169



**8-11 марта**  
**2012 г.**  
**Крокус Экспо**

Выставка старинных  
автомобилей



**BOSCH**

Разработано для жизни