

Разница между взрослыми и детьми  
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

# Автомобильный 5/2005 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



МУЗЕЙ ФИРМЫ DAIMLER-CHRYSLER

“ГЕРОЙ НАШЕГО ВРЕМЕНИ”

CITROEN DS

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ МОДЕЛЕЙ ЗИЛ

CARARAMA

WWW  
AUTOMODEL  
RU





# МОСКОВСКИЙ АВТОСАЛОН 2005





Разница между взрослыми и детьми  
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

# Автомобильный 5/2005 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор  
**Александр Шкаев**  
e-mail: shkaev2004@mtu-net.ru

Зам. гл. редактора  
**Надежда Макогонова**  
e-mail: makogonova@mtu-net.ru

**Редакционный совет:**  
**Александр Говоруха** (Николаев)  
e-mail: govori1972@ukr.net

**Олег Курихин** (Москва)

**Евгений Прочко** (Москва)

**Люциус Суславичюс** (Вильнюс)  
e-mail: liucijus@regitra.lt

**Коллективный консультант:**



**Лидия Кожина**  
e-mail: kojina@pm.isf.ru

**Валентина Аверина**  
e-mail: averina@polymus.ru

Набор и верстка  
**Любовь Полетаева**  
Фото  
**Юрий Мильман**

Издатель  
**ООО «Благовест-В»**  
Генеральный директор  
**Михаил Гамаюнов**

Адрес для переписки:  
129347, Москва,  
ул. Проходчиков, 4, оф. 131  
Шкаеву Александру Вадимовичу  
Тел. (095) 188-19-83  
<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  
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, 5(41)

Editorial office:  
Moscow, 107120, Russia  
Prokhodchikov Str., 4, of. 131  
Phone: (095) 188-19-83  
All rights reserved. This publication may not be reproduced  
in part or in whole without prior written permission of the  
publishers.  
© Model Cars. Russia, 2005

## СОДЕРЖАНИЕ

Необычные экспозиции: музей фирмы Daimler-  
Chrysler, 2

Длинноносый Volkswagen, 3  
Модели Геннадия Жеровкова, 3  
Л. Суславичюс

«Герой нашего времени». Или кое-что о  
КамАЗе, 4

А. Колеватов  
Пожарная техника 1950-х, 10

А. Говоруха  
Автомобили 1973 года – Audi 80, Renault 5 и  
Alfa Romeo Alfetta, 13

А. Бармасов  
Рассказики, 16

Д. Григорьев  
Политехнический музей, вкладка  
На колёсах войны, 17

А. Говоруха  
Citroen DS – «Богиня» в металле, 18  
Сравним модели: Citroen DS, 19

М. Дадаец  
История развития моделей ЗИЛ: Модели из  
Коменец-Подольск, 21

О. и В. Городные  
Наша почта, 25  
Новое имя, 26

Справочная информация, 27  
Зарубежные новинки, 30

Отечественные новинки, 32  
Диорамы в 43 масштабе, 3-я стр. обложки

Дорогие друзья и коллеги!

**Продолжается подписка на пер-  
вое полугодие 2006 года. Подписка  
осуществляется только через редак-  
цию.**

**Редакция может гарантировать  
получение журнала только его под-  
писчикам.**

**Стоимость подписки увеличилась  
до 345 руб. за полугодие с пересылкой  
по России (с 1 октября 2005 г. увели-  
чилась стоимость почтовых отправ-  
лений по России).**

**Убедительная просьба – не  
забывайте указывать в пере-  
воде за что высланы деньги –  
мы не можем по переводу  
этого угадать.**

**Надеемся, что Вы останетесь с  
нами.**

2-я стр. обложки – Московский автосалон;  
4-я стр. обл. – Олдтаймер галерея Илья

Сорокина

## ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» на I полугодие 2006 года осуществляется только через редакцию журнала перечислением почтового перевода в 345 руб. (за полугодие для России) и указанием в поле «Для письма» – Подписка на I полугодие и своего почтового адреса. Отправка журнала – заказной бандеролью.

### ПРЕДЫДУЩИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛОВ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ТОЛЬКО ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМУ СОГЛАСОВАНИЮ С РЕДАКЦИЕЙ

Реквизиты для почтового перевода:  
129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу  
Для справки: стоимость одного номера за 2000–2001 гг. – 95 руб., за 2002–2005 гг. – 110 руб. с пересылкой по России). После согласования заказа и перевода денег необходимо отправить открытку с указанием нужных номеров, их количества и своего почтового адреса, или сообщить эту информацию в поле «Для письма» почтового перевода.

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

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

**Москва:** Магазин-салон – ул. Менжинского, 38, корп. 1, стр. 2, ТЦ «Останкино», зал «В», 2-й эт., пав. 3 (м. ВДНХ) тел. 8-903-118-58-65

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

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

Масштабные модели – еженедельно по четвергам с 16.00 до 18.00. Ченский Александр Иванович (тел. в указанное время – (812) 114-33-41).

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

**Воронеж:** магазин «Автомобиль на ладони» – ул. Кольцовская, д. 37

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

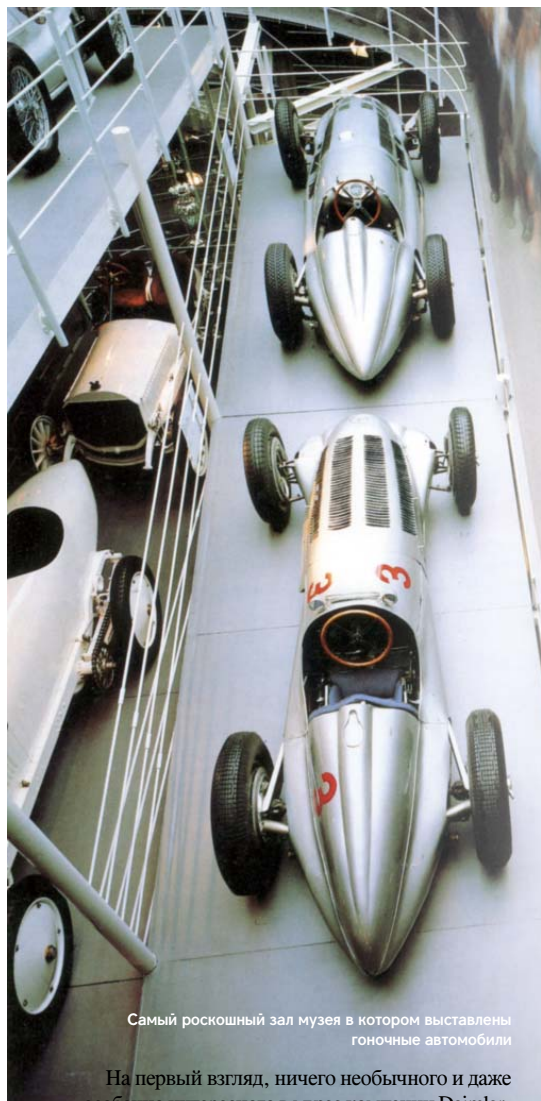
**Саратов:** магазин «Автомобиль на ладони» – ул. Московская, д. 100

69006, г. Запорожье, Северное шоссе, д. 5, кв. 1. Никифорову В. (тел. 12-08-96), г. Полтава, тел. 2-46-59, Лагтев Олег

# НЕОБЫЧНЫЕ ЭКСПОЗИЦИИ: МУЗЕЙ ФИРМЫ DAIMLER-CHRYSLER



Люциус СУСЛАВИЧЮС,  
г. Вильнюс (Литва)



Самый роскошный зал музея в котором выставлены гоночные автомобили

На первый взгляд, ничего необычного и даже особенно интересного в музее компании Daimler-Chrysler нет. Собственно говоря, этот музей большого отношения к автомобилям Chrysler не имеет – это, конечно, музей автомобилей Mercedes-Benz. И вот если взглянуть на это трёхэтажное здание с такой позиции, под таким углом зрения, то интерес возникает сразу! Ведь Готлиб Даймлер и Карл Бенц никогда не знали друг друга, но почти одновременно в 1886 г. выпустили свои первые автомобили. И, обратите на это особое внимание, получили официальные патенты на данные средства транспорта. Все остальные соискатели пальмы первенства «первых создателей автомобилей» делали одно из двух: либо оформляли документы на само движущийся аппарат, либо пытались ездить на каких-то тележках. Иногда тележки даже двигались, особенно с горы. Но Карл и Готлиб переправили всех, а потому их музей и должен быть особенно интересен. И это на самом деле так, просто не все это хорошо понимают!

Музей открылся в 1951 г. и находится в г. Штутгарт (а где же ему ещё быть?!). На момент открытия он занимал площадь примерно

3500 кв. м, а количество экспонатов равнялось 140. За прошедшие почти 55 лет площадь музея увеличилась до 5760 кв. м, стало больше и экспонатов. Если говорить про экспонаты конкретно, то, во-первых, надо заметить, что этот музей является самым большим заводским музеем в Европе. Поэтому автомобилей тут хватает! На автора этих строк наибольшее впечатление произвели две вещи. Великолепные гоночные автомобили, которые охватывают весь (!!!) XX в. До 1930-х гг. эти автомобили имеют белый цвет. Такой цвет был присвоен гоночным моделям Германии. А в 30-е годы прошлого века эти автомобили становятся серебристо-полированными. Этот набор «Серебряных стрел» может свести с ума любого почитателя автомобильной техники. Кроме того, автору очень-очень понравились автомобили Mercedes-Benz высшего класса. Нет, дело не в том, что это именно автомобили высшего класса. У этих автомобилей удивительный, просто уникальный дизайн. Можно взять Mercedes-Benz 300 по прозвищу «Adenauer» или Mercedes-Benz 600 и сразу увидеть, что в 50-е и 60-е гг. прошлого века дизайнеры работали. Работали с большой буквы! А сейчас они так – розы нохают... Но это мнение автора и он это подчёркивает. Посещают музей ежегодно чуть больше 50 тыс. чел. И любуются они автомобилями марок Benz, Daimler, Mercedes и Mercedes-Benz. Тут всё логично. Каждому нравится своё,

уже достаточно пожилым. В 1900 г. он умер. Дабы увековечить его память в 1911 г. наследники самого Даймлера и руководство компании Daimler решили создать музей в его честь. Но этому мероприятию помешала начавшаяся первая мировая война. После войны было как-то не до музеев. Но руководство «третьего рейха» благоволило к фирме, заказы сыпались как из рога изобилия (правда, больше на двигатели для истребителей, а не на автомобили), а потому финансовое положение фирмы становилось всё более и более крепким. И уже объединенная компания Daimler-Benz снова решила в 1936 г. создать автомобильный музей. И опять что-то помешало! Правильно – началась вторая мировая война. После войны фирма проявила поразительную хватку и предприимчивость. Уже в 1951 г. музей фактически был создан и принял первых посетителей. Но как-то не очень удобно было в бедной Европе кичиться роскошными автомобильными музеями, а потому официальное открытие отложили на 10 лет. Кстати, есть автомобильные музеи, с которыми истории приключались ещё и того веселее

А в конце остаётся только добавить, что музей расположен не просто в г. Штутгарт, но ещё и на улице Мерседес, дом 136. Работает с 9 до 17. Как говорится, милости просим!

А вот такие изящные рекламные проспекты выпускались фирмами Daimler и Daimler-Benz в 1920- г.



Плакат образца 1926 г. символизирующий объединение фирм Daimler и Benz



а потому на этом можно вроде и закончить рассказ. Но нет! Дело в том, что необходимо рассказать про историю самого музея. Она где-то любопытна.

Всем известно, что Готлиб Даймлер в момент создания своего первого автомобиля в 1886 г. был человеком

А это просто один из самых роскошных экспонатов музея — Mercedes-Benz 300





# ДЛИННОНОСЫЙ VOLKSWAGEN

В середине 1960-х гг. позиции лидера автомобильного рынка ФРГ концерна Volkswagen зашаталась – Beetle и семейство Volkswagen 1500/1600 продавались всё хуже. Покупателям надоел тесный салон, плохой обогрев зимой, шумные слабосильные двигатели и они стали отдавать предпочтение Ford и даже импортным моделям. Надо было спасать положение и создавать новую модель – вместительную, удобную, с хорошими ходовыми качествами.

К этому процессу были привлечены лучшие инженеры, в том числе и из фирмы Porsche. Руководитель концерна Курт Лотц 4 июля 1968 г. представил новую модель Volkswagen 411, а 10 августа началось её серийное производство.

Увы, автомобиль с самого начала страдал многими «болезнями» и был весьма чувствителен при езде к боковому ветру из-за расположенного сзади оппозитного «воздушника». Пришлось срочно переделывать конструкцию. Через 10 месяцев началось производство технически и визуально облегчённой модели Volkswagen 411E, которая позволила концерну вновь завоевать доверие покупателей. Автомобиль выпускался с кузовами типа хэтчбек и универсал. Последний стал наиболее популярной моделью семейства «длинноносых фольксвагенов». Универсалов продали 200 тыс. шт.

Именно Volkswagen 411E выпуска 1969 г. и стал прототипом четырёх моделей в масштабе 1:43, выпущенных фирмой Minichamps в разной цветовой гамме и исполнении. Все модели – металлические и выполнены в лучших традициях фирмы – исключительно точные размеры, отличная детализировка, высокая цена. Модели богато обвешаны хромированными молдингами и другими деталями, имеют отдельно закреплённые, тоже хромированные, стеклоочистители, боковые зеркала заднего вида и антенну. Интерьер так же соответствует оригиналу по форме и цвету, как и приборная панель, и руль с тонким ободом. Словом, придираться не к чему...

- Volkswagen 411 Taxi 1969 Minichamps 400051195
- Volkswagen 411 Variant 1969 cream Minichamps 400051114
- Volkswagen 411 Variant fire Offenburg 1969 Minichamps
- Volkswagen 411LE 1969 blue Minichamps 400051100
- Volkswagen 411LE 1969 orange Minichamps 400051101
- Volkswagen 411LE 1969 silver met. Minichamps 400051102
- Volkswagen 411LE Variant 1969 green Minichamps 400051110
- Volkswagen 411LE Variant 1969 red met. Minichamps 400051111



# МОДЕЛИ ГЕННАДИЯ ЖЕРОВКОВА

От автомобилей больших к автомобилям маленьким – вот так вкратце можно охарактеризовать деятельность коллекционера моделей в масштабе 1:43 из г. Вильнюса (Литва) Геннадия Жеровкова. Автослесарь крупного автосервиса делать модели своими руками начал в 1996 г. В начале это были танки времён второй мировой, затем полугусеничные тягачи вермахта, а уж потом – грузовики, причём в последние годы Геннадий отошёл от военной тематики и в основном делает модели коммунальной техники – строит мусоровозы, поливомоечные машины. Ну, а последняя, ещё пахнущая краской модель – великолепно сработанный пескоразбрасыватель на шасси ЗИЛ-130 в окраске Вильнюсского предприятия по очистке города VSA, чья выполненная до мелочей эмблема красуется на дверках модели.

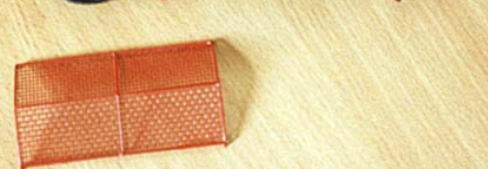
От «заводских» моделей мастер использовал кабину, оперение и колёса, а раму и трансмиссию изготовил сам из пластика. Спереди ЗИЛ висит изготовленный из тонкой жести отвал со всеми рёбрами усиления, подвешенный на цепочке и специальными упорами опёртый о поперечину рамы модели – все, как и полагается. За кабиной – кузов пескоразбрасывателя со съёмной решёткой сверху конвейера для подачи песка с умиляющими знатока тоненькими цепочками и припаянными к ним поперечина-



ми. Ротор пескоразбрасывателя вращается!

Но самая великолепная деталь – это цилиндрическая щётка под «животом» грузовика. Знаете, откуда она? Да это же щётка для чистки ствола 9 мм пистолета Макарова!

Всего же Геннадий Жеровков построил 20 моделей, каждую в 2–3 экземплярах. Самой крупной (но не самой сложной) является танковоз МА3-537 с полуприцепом.





# «ГЕРОЙ НАШЕГО ВРЕМЕНИ».

## ИЛИ КОЕ-ЧТО О КАМАЗЕ



Андрей КОЛЕВАТОВ,  
г. Орлов, Кировской обл.

Несколько перефразируя известное выражение, можно с полной уверенностью сказать: «Какие времена — такие и автомобили», поскольку каждому историческому этапу развития общества соответствует свой тип автомобиля, ставшего с начала XX в. немым спутником и помощником человека. Одним из таких эпохальных автомобилей на рубеже 1970—1980-х гг. в Советском Союзе несомненно являлся КамАЗ, без которого сейчас трудно представить наш грузовой автомобильный транспорт, да и само понятие «КамАЗ» стало чем-то нарицательным, обыденным, знакомым и настолько родным, что даже не мыслимо, как огромное многоотраслевое хозяйство СССР могло обходиться без таких, для многих с детства узнаваемых грузовиков. Тем не менее, ещё каких-то сорок лет назад не только не существовало самих КамАЗов, но и комплекса заводов с тем же именем, прекрасного красавца-города на берегу Камы, могучего многотысячного трудового коллектива. Для большинства наших читателей марка «КамАЗ» напрямую связана ещё и с целым семейством масштабных миниатюрных моделей грузовиков, положивших начало серийному производству моделей отечественных грузовых автомобилей в масштабе 1:43. Безусловно, каждая из тем, объединённых общим именем «КамАЗ», заслуживает подробного детального описания. А мы с Вами, уважаемый читатель, попытаемся рассмотреть историю создания и особенности конструкции реального автомобиля-прототипа с тем, чтобы Вы смогли самостоятельно оценить, насколько находящийся на вашей полке маленький симпатичный КамАЗик соответствует настоящему большегрузному богатырю.



Фото 1. Опытный образец автопоезда на основе длиннобазной модификации ЗИЛ-170



Фото 2. Опытный образец автопоезда на основе седельного тягача ЗИЛ-170 и полуприцепа ОдАЗ-9770



Фото 3. Опытный образец автомобиля Урал-3385 представленный на конкурс грузовиков в НАМИ. 1968 г.

Исторически так сложилось, что структура грузового автомобильного парка страны к середине 60-х гг. прошлого века в основном состояла из среднетоннажных автомобилей Горьковского и Московского автомобильных заводов. Это были массовые грузовики, в больших количествах поставлявшиеся в народное хозяйство и перевозившие основную часть грузов. В сравнении с ними доля грузовых автомобилей других отечественных автозаводов была очень незначительной. Увеличивавшийся с каждым годом объём грузоперевозок требовал увеличения численности автопарка, что в свою очередь вело к росту потребляемого горючего, смазок, запасных частей, отвлекало значительные людские ресурсы для обеспечения производства автомо-

билей и их дальнейшей эксплуатации. Приходилось ежегодно расширять производственные площади автопредприятий, увеличивать мощности для технического обслуживания и ремонта автомобильной техники. Массовые сезонные перевозки сельскохозяйственной продукции отвлекали большое количество грузовиков из других отраслей промышленности и армии. Крупные стройки испытывали постоянную потребность в грузовых высокоэффективных автомо-

билей и их дальнейшей эксплуатации. Приходилось ежегодно расширять производственные площади автопредприятий, увеличивать мощности для технического обслуживания и ремонта автомобильной техники. Массовые сезонные перевозки сельскохозяйственной продукции отвлекали большое количество грузовиков из других отраслей промышленности и армии. Крупные стройки испытывали постоянную потребность в грузовых высокоэффективных автомо-

«толкачей»-снабженцев со всех уголков Советского Союза, атакующие отделы сбыта и с помощью презентов и подарков пытающихся заполучить в своё ведомство побольше сверхфондовых машин или ускорить отправку очередной партии грузовиков. Ещё хуже обстояли дела с производством автомобилей с дизельными двигателями и большой грузоподъёмностью. Минский и Кременчугский автозаводы, выпускавшие такие машины, имели ограниченные производственные мощности, к тому же объёмы производства напрямую зависели от поставок силовых агрегатов с Ярославского моторного завода. Крайне не развитыми оставались междугородные и международные перевозки грузов, остро не хватало самосвалов. По кооперации с СЭВ приходилось импортировать в страну в больших количествах чехословацкие Skoda и Tatra. Когда же встал вопрос о закупке западногерманских Magirus и Mercedes-Benz, партийное

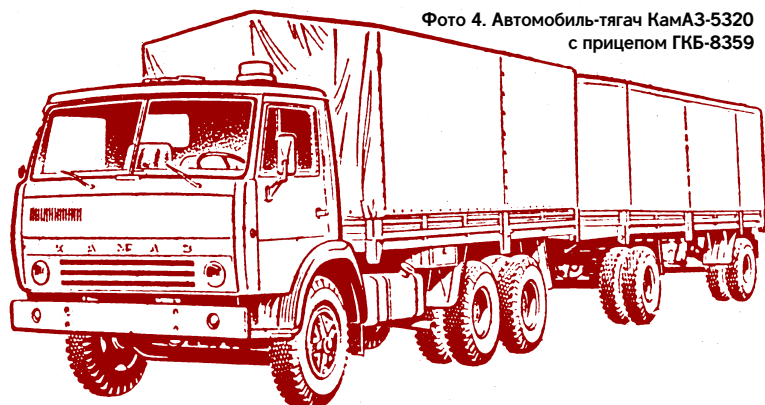


Фото 4. Автомобиль-тягач КамАЗ-5320 с прицепом ГКБ-8359



и хозяйственное руководство СССР оценило всю глубину возникшей проблемы.

Собственно говоря, в середине 1960-х гг. вопрос с многотоннажным автомобилем пытался решить «малой кровью», для чего Московскому автозаводу им. И.А. Лихачёва ставилась задача создания семейства автомобилей грузоподъемностью 8 т с осевой нагрузкой, не превышающей 6 т. Результатом работы конструкторского коллектива под руководством главного конструктора ЗИЛа Анатолия Маврикиевича Кригера явилось создание автомобиля ЗИЛ-133 (более подробно об этом автомобиле см. «Автомобильный моделизм» №2/2003 г.), машины вполне удачной и жизнеспособной, но оснащённой карбюраторным двигателем мощностью 220 л.с. при 3600 об/мин коленчатого вала. Проведенные сравнительные испытания опытных образцов с близкими по классу зарубежными автомобилями Ford T-750, Ford T-850, GMC W500 выявили слишком большой расход потребляемого высокооктанового бензина, в то время как большинство иностранных аналогов имели экономичные дизельные двигатели, отличавшиеся к тому же высокой надёжностью и большим моторесурсом. За время, пока велась подготовка производства автомобилей семейства ЗИЛ-133 (которая неоправданно затянулась по ряду объективных причин), конструкторы ЗИЛа начали работу над новым перспективным семейством грузовых автомобилей ЗИЛ-170 (фото 1 и 2) с колёсной формулой 6x4 и ЗИЛ-175 (4x2). Устранив многие недостатки, характерные для семейства ЗИЛ-133. Прежде всего, новые машины отличались компоновкой с размещением кабины над двигателем, применением дизельного двигателя, многоступенчатой трансмиссии, современной ходовой части с бездисковыми колёсами, надёжных тормозов и лёгкого рулевого управления. Поскольку проведенные на автозаводе им. И.А. Лихачёва работы по созданию собственной конструкции дизельного двигателя особых успехов не имели (опытный дизель ЗИЛ-136, разработанный на основе карбюраторного ЗИЛ-130, не выдерживал эксплуатационных нагрузок и попросту разваливался на испытаниях, а перспективный V-образный 8-цилиндровый дизель размерностью 110x115 мм – будущий ЗИЛ-645, оказался очень «сырым» и требовал большого объёма доводочных работ, прежде всего по выбору оптимального рабочего процесса), решено было обратиться за помощью на Ярославский моторный завод, где в короткие сроки разработали опытный автомобильный дизель мощностью 210 л.с. Таким образом, был подготовлен задел для дальнейшего развития перспективной конструкции конкурентоспособного массового дизельного грузовика грузоподъемностью 8 т.

По оценкам специально созданной экспертной комиссии из представителей Минавтопрома, Госплана, Минэкономики, Минобороны и др. ведомств при Комитете Совета Министров СССР по науке и технике вырисовывалась потребность в массовом производстве семейства грузовых автомобилей с осевой нагрузкой не более 6 т, на который приходилось бы порядка 70–80% всего грузооборота, с объёмом выпуска 150 тыс. автомобилей в год. Будущая машина должна была иметь грузоподъемность 8 т (предельную для ограниченной осевой нагрузки 6 т), возможность

буксировать прицеп той же грузоподъемности, дизельный двигатель (по условиям принятой энерговооружённости не менее 8 л.с. на тонну полной массы автопоезда) мощностью 210 л.с. Потребность же в современном автомобильном дизеле с перспективой его использования на автомобилях ЗИЛ, УралАЗ, автобусах ЛАЗ и ЛиАЗ, специальных военных машинах оценивалась и вовсе в фантастическую цифру в 250 тыс. шт. Для реализации таких грандиозных планов требовался новый завод-гигант с полным циклом производства, с новейшей технологией, с самым современным оборудованием. Всех вдохновлял удачный опыт постройки Волжского автозавода в Тольятти: и автомобиль самый современный, и строительство завода быстрое и эффективное, и сеть заводофилиалов, и лучшее оборудование на уровне мировых стандартов, и передовые технологии, высокая технологическая дисциплина, высококачественные материалы и комплектующие. Рассматривался вопрос о возможности закупки лицензии на современную модель грузовика и дизельного двигателя для него у одной из ведущих зарубежных фирм, но решили, что грузовик и дизель для него мы уж сами в состоянии сделать. Таким образом, опытная машина ЗИЛ-170 и дизель ЯМЗ-740 стали рассматриваться как очень перспективные в плане дизелизации всего грузового автотранспорта СССР, роста его эффективности, средней грузоподъемно-

Фото 5. Автомобиль-тягач КамАЗ-53202 с прицепом ГКБ-8350

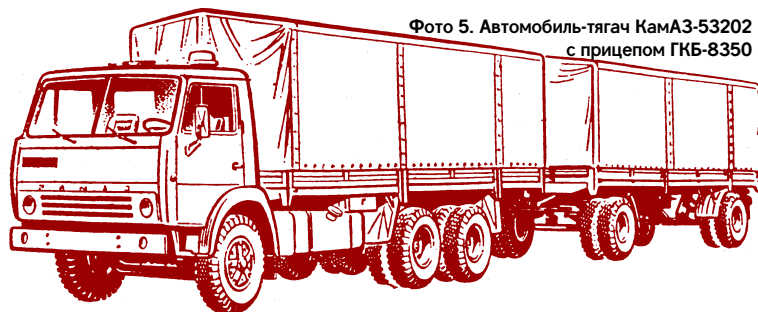


Фото 6. Седельный автомобиль-тягач КамАЗ-5410 с полуприцепом ОДАВ-9370

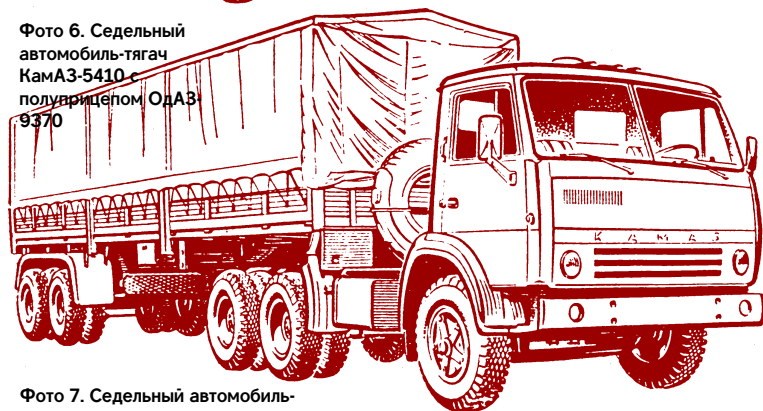


Фото 7. Седельный автомобиль-тягач КамАЗ-5410 с полуприцепом ОДАВ-9370

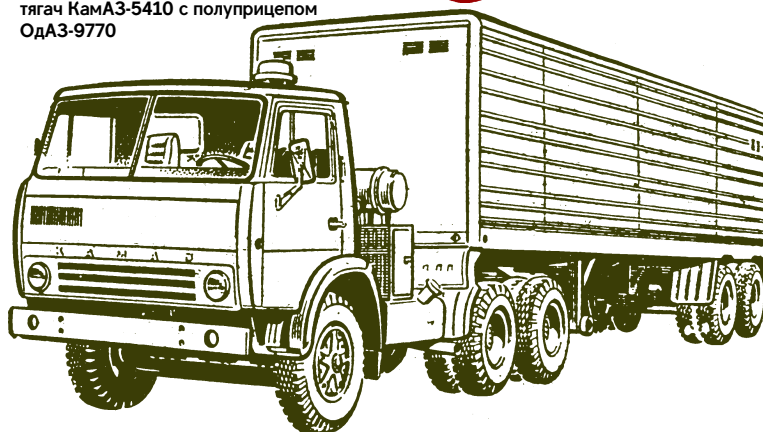
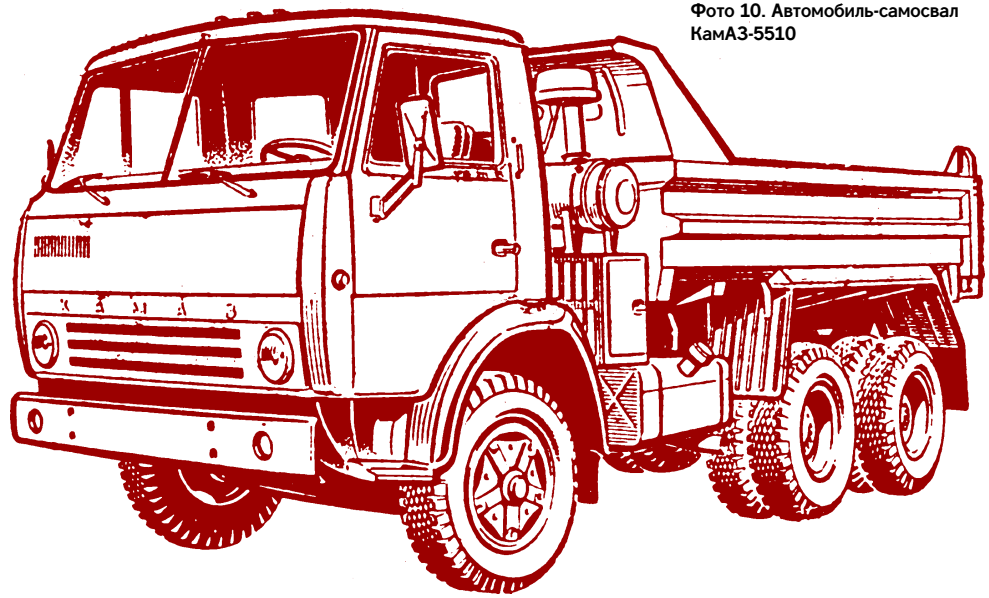


Фото 9. Седельный автомобиль-тягач КамАЗ-54101 с самосвальным полуприцепом ГКБ-9575







сти, повышения удельного веса автомобильных грузоперевозок. ЗИЛ-170 становился государственной программой, тем звеном, вытянув которое можно с успехом решить все обозначенные задачи. Не последнюю роль в таком решении вопроса сыграли высокий авторитет директора завода им. И.А. Лихачёва Павла Дмитриевича Бородина и директора Ярославского моторного завода Анатолия Михайловича Добрынина, а также выдающиеся успехи конструкторских коллективов ЗИЛа и ЯМЗ, руководимых Анатолием Маврикиевичем Кригером и Георгием Дмитриевичем Чернышёвым. Жаль только, что вместо строительства новых современных дорог и коренной реконструкции существующих, партийное и хозяйственное руководство СССР сделало ставку на создание перспективной машины грузоподъёмностью всего 8 т при компоновке бх4, явно перетяжёленную, дорогую, трудоёмкую и неэффективную для принятой грузоподъёмности, что впоследствии отразилось на экспортных поставках и значительных затратах на модернизацию уже освоенных в производстве моделей.

Директивами XXIV съезда КПСС было предусмотрено строительство в г. Набережные Челны Татарской АССР мощного комплекса заводов по выпуску грузовых автомобилей и дизельных силовых агрегатов. Главным разработчиком нового автомобиля был определен столичный ЗИЛ. Проектирование силовых агрегатов поручили Ярославскому моторному заводу. Поскольку сам ЗИЛ разработкой и производством самосвалов не занимался, создание самосвальных модификаций передали Мытищинскому машиностроительному заводу. Для разработки прицепного состава в системе Минавтопрома было создано Головное конструкторское бюро по автомобильным и тракторным прицепам (г. Балашов, Саратовская обл.). Полуприцепами для седельных тягачей занимался Одесский автосборочный завод ОдаЗ. К работе были также привлечены ведущие автомобильные НИИ – НАМИ, НИИАТ и отраслевые научно-исследовательские институты – НИИавтоприбор, НИИ шинной промышленности, НИИ стали и сплавов, НИИ нефтепродуктов и многие другие. В КЭО ЗИЛ ведущим конструктором по автомобилям КамАЗ был назначен Всеволод Авенирович Вязьмин, общая компоновка создавалась под руководством начальника КБ трёхосных автомобилей Михаила Васильевича Кашлакова. Дизайн новых грузовиков проектировался под началом Виталия Борисовича Певцова. Всеми работами руководил главный конструктор ЗИЛа А.М. Кригер. Огромный объём проведенных мероприятий позволил параллельно с большой экспериментально-исследовательской деятельностью последовательно построить для проведения заводских дорожных испытаний три опытные серии всех автомобилей-тягачей и одиночных автомобилей. Кстати, эмблема «ЗИЛ» исчезла уже на первых сериях, т.к. от ЗИЛ-170 фактически ничего не осталось. Испытатели старшего поколения на ЗИЛе были очень довольны – хорошо проводить испытания на десятках образцов, не то что всего на двух! ЗИС-150 и то с отрицательными последствиями. Интересно, что часть опытных образцов КамАЗов вместе с прицепами и полуприцепами после обязательного цикла дорожных испытаний протяжён-

ностью 50–70 тыс. км передавалась на одну из автобаз Главмосавтотранса, где эти машины эксплуатировались в реальных условиях на междугородных и международных перевозках. Автомобилями управляли водители автобазы и необходимо отметить, что пробеги грузовиков достигли 300 тыс. км и более. Так опытным путём был определён ресурс основных узлов и агрегатов автомобилей. Немало хлопот конструкторам ЯМЗ Ю.И. Каменцеву, В.Н. Виноградову, Ю.Г. Субботину, А.М. Попову, В.В. Зеленцову, Я.Б. Письману и др. под руководством главного конструктора Г.Д. Чернышёва доставило создание силового агрегата ЯМЗ-740 со сцеплением и коробкой передач. Постоянно менялись требования технического задания связанные с применением двигателей на автомобилях КамАЗ, УралАЗ, ЗИЛ, автобусах ЛАЗ и ЛиАЗ. Уточнённое техническое задание утвердили только 29 января 1971 г. Для наиболее полного удовлетворения всей гаммы перспективных автомобилей современных силовыми агрегатами на ЯМЗ были разработаны:

базовая модель V-образного восьмицилиндрового дизельного двигателя ЯМЗ-740 размерностью 120x120 мм (диаметр цилиндра на ход поршня), максимальной мощностью 210 л.с. при 2600 об/мин коленчатого вала и максимальным крутящим моментом 64 кгс•м;

дефорсированная модификация ЯМЗ-7401 мощностью 180 л.с. для одиночных автомобилей и автобусов;

десятицилиндровый вариант ЯМЗ-741

максимальной мощностью 260 л.с. для автопоездов общей массой до 32 т;

два вида двухдисковых фрикционных сцеплений ЯМЗ-14 и ЯМЗ-142 с автоматической компенсацией износа накладок и гидropневматическим усилителем;

коробки передач ЯМЗ-14 и ЯМЗ-141 в пятиступенчатом варианте;

коробки передач ЯМЗ-15 и ЯМЗ-152 состоявшие из основной пятиступенчатой коробки и двухступенчатого дополнительного делителя.

Всего данные силовые агрегаты в различных сочетаниях и комплектациях предполагалось использовать на 32 типах автотранспортных средств различного назначения. По результатам испытаний опытных образцов

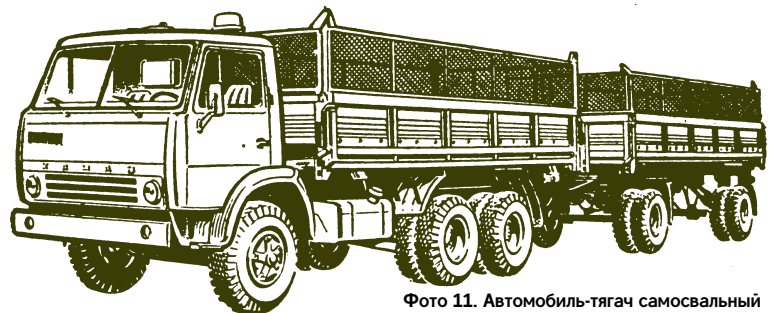


Фото 11. Автомобиль-тягач самосвальный  
КамАЗ-55102 с самосвальным прицепом ГКБ-8527



Фото 12. Прицеп ГКБ-8350  
грузоподъёмностью 8 т



Фото 13. Самосвальный прицеп  
ГКБ-8527 грузоподъёмностью 7 т



Фото 14. Опытный образец КамАЗ-5510



экспертной комиссией был сделан вывод, что по важнейшим удельным показателям (удельной массе 3,46 кг/л.с., литровой мощности 19,4 л.с./л, минимальному удельному расходу топлива 165 г/л.с. в час) двигатель ЯМЗ-740 находится на уровне передовых современных зарубежных образцов сопоставимого класса. Необычными

для советского автомобилиста того времени казались конструктивные особенности ЯМЗ-740: индивидуальные алюминиевые головки блока цилиндров, V-образный топливный насос высокого давления, уплотнения газового стыка головки-гильзы цилиндров с помощью стальной прокладки, встроенные компрессор пневмосистемы и насос гидроусилителя руля с шестерёнчатый приводом, гидромуфта вентилятора, быстроразъёмные патрубки системы охлаждения с резиновыми кольцами-уплотнителями, двухступенчатый воздушный фильтр сухого типа со сменным фильтрующим элементом и др. новшества. Всего в ходе доводочных работ для стендовых и эксплуатационных испытаний за период 1968–1973 гг. на Ярославском моторном заводе было изготовлено около 150 двигателей и столько же коробок передач и сцеплений. Без преувеличения можно сказать, что КамАЗ строила и создавала вся страна. Строители возводили корпуса будущего автогиганта, станкостроители изготавливали оборудование и оснастку, технологи проектировали производственные процессы, нефтехимики создавали новые сорта смазок и специальных жидкостей, шинники работали над новыми типами шин, да разве перечислишь всех, кто вложил свой труд в создание нового советского грузовика. Определённый вклад внесли и конструкторские коллективы отечественных автозаводов. Так конструкторами Уральского автомобильного завода в 1968 г. был изготовлен и представлен в НАМИ опытный образец трёхосного автомобиля Урал-Э385 (фото 3) с колёсной формулой 6x4, который впоследствии был детально изучен специалистами ЗИЛа и некоторые технические решения заимствованы для КамАЗа.

Фото 15. Автомобиль-самосвал КамАЗ-5510



Вся гамма ведущих камских грузовиков состояла из трёх семейств: к первому относились машины с колёсной формулой 6x4 и осевой нагрузкой соответствующей нормам ГОСТ 9314-59, предназначенные для эксплуатации на всех дорогах общей сети СССР:

бортовой КамАЗ-5320 грузоподъёмностью 8 т (фото 4);

длиннобазная модификация КамАЗ-53202 грузоподъёмностью 8 т (фото 5);

шасси с нормальной базой КамАЗ-53201;

длиннобазное шасси КамАЗ-53203;

седельный тягач 5420 (фото 6) для буксировки полуприцепов ОдАЗ-9370 и ОдАЗ-9770 (фото 7) полной массой 19,1 т;

седельный тягач КамАЗ-54201 с гидрооборудованием (фото 8 и 9) для буксировки самосвального полуприцепа ГКБ-9575 полной массой 19 т;

промышленный самосвал КамАЗ-5510 грузоподъёмностью 7 т (фото 10);

сельскохозяйственный самосвал КамАЗ-55102 грузоподъёмностью 7 т (фото 11).

Второе семейство включало в себя полноприводный многоцелевой автомобиль-тягач КамАЗ-4310 (6x6) и его модификации, а к третьему относился седельный тягач для магистральных перевозок КамАЗ-54102 с повышенной осевой нагрузкой для автопоездов общей массой 32 т (грузоподъёмность буксируемого полуприцепа ОдАЗ-9385 – 20 т). Примечательно, что Головным конструкторским бюро по прицепах были созданы опытные образцы прицепа ГКБ-8350 грузоподъёмностью 8 т (фото 12) для работы с бортовыми автомобилями КамАЗ-5320 и КамАЗ-53202,

Фото 16. Опытный образец автомобиля-самосвала КамАЗ-5510. 1974 (на переднем плане)



Фото 17. Опытный образец КамАЗ-55102





Фото 18. Автомобиль КамАЗ-5320 № 0000001. 16 февраля 1976 г.



Фото 19. Первый КамАЗ-5320. 16 февраля 1976 г.



Фото 20. Седелный тягач КамАЗ-5410



Фото 21. Полуприцеп ОдАЗ-9370 первый выпуск



а также прицеп-самосвал ГКБ-8527 грузоподъемностью 7 т (фото 13) для работы с сельскохозяйственным самосвалом КамАЗ-55102. Для серийного производства прицепного состава строились Ставропольский и Красноярский заводы автоприцепов, на которых предусматривалось развернуть массовый выпуск прицепов и полуприцепов для комплектации автомобилей КамАЗ. Для производства самосвалов строился специализированный Неф-

кузов с задним открывающимся бортом, телескопический гидроцилиндр, система автоматического запираения заднего борта с пневмоприводом и др. элементы. Грузоподъемность ма-

текамский завод автосамосвалов в Башкирии. Кстати, весьма интересно складывалась судьба автомобиля КамАЗ-5510 (фото 14). Первоначально задание на его проектирование получил Мигитинский машиностроительный завод, занимавшийся разработкой и изготовлением самосвалов на шасси автомобилей ЗИЛ. В 1969 г. был готов первый опытный образец самосвала ЗИЛ-ММЗ-Э5510 с кузовом корытообразного сечения объемом 4,65 м<sup>3</sup> и грузоподъемностью 7 т для перевозки сыпучих и навалочных строительных грузов. Через год, в 1970 г. изготовили второй вариант самосвала ЗИЛ-ММЗ-2Э5510, платформа которого имела коробчатую форму, напоминавшую ЗИЛ-ММЗ-4502, но увеличенную в длину. Объем платформы составлял 5 м<sup>3</sup>, грузоподъемность 7 т. Машины прошли заводские испытания, в ходе которых выявилась недостаточная надежность, как самой самосвальной платформы, так и гидравлического оборудования. Все же конструкция узлов, неплохо зарекомендовавших себя на самосвалах ЗИЛ-ММЗ, оказалась слабой для 7-тонного КамАЗа и тому передали на Минский автозавод, известный своими автомобилями-самосвалами. Созданные в Минске опытные образцы КамАЗ-5510 (фото 15 и 16) по конструкции самосвальной платформы и гидрооборудования напоминали МАЗ-503Б и МАЗ-503А – мощный

шины – 7 т. На МАЗе разрабатывался и сельскохозяйственный самосвал КамАЗ-55102 (фото 17) такой же грузоподъемности. Поскольку на Минском автозаводе работали очень сильные конструкторские службы, специализирующиеся на дизельных автомобилях бескапотной компоновки «кабина над двигателем» сопоставимого класса грузоподъемности, то помимо проектирования самосвального оборудования ими были внесены многочисленные доработки в конструкцию самого шасси (усилена подвеска, доработана рама, приняты новые компоновочные решения по размещению узлов и агрегатов) и выполнен большой объем работ по совершенствованию всей гаммы автомобилей семейства КамАЗ. Конструкторы в Минске даже шутили, что по количеству внесенных изменений следовало бы назвать новую машину – «КамАЗ». Как бы там ни было, но накопленный опыт и результаты испытаний были учтены при создании четвертой серии автомобилей КамАЗ, представленной на государственные межведомственные испытания в 1973–1974 г. Было отмечено, что высокий уровень конструктивных и технологических решений обеспечил создание современных, экономичных, высокоэффективных, динамичных автомобилей, открывающих новый этап в развитии отечественного автомобилестроения. Решением Государственной комиссии автомобиля семейства КамАЗ-5320 были приняты для производства на Камском автомобильном заводе и отнесены к видам промышленной продукции, отвечающим требованиям высшей категории качества.

Согласно утверждённому плану выпуск первых автомобилей на КамАЗе предполагалось начать в 1974 г., но из-за неготовности завода сроки начала производства перенесли вначале на год, однако и 1975 г. не стал годом пуска нового автомобильного завода. Первая опытно-промышленная партия грузовиков КамАЗ-5320 была собрана только 16 февраля 1976 г. в канун очередного XXV съезда КПСС. Самый первый КамАЗ, изготовленный в ходе пуско-наладочных работ с ярко-красной кабиной и надписью на передней панели «КамАЗ № 000001 – XXV съезду КПСС» оснастили даже символическим номерным знаком «00-01 тат». В дальнейшем колонна тентованных грузовиков с прицепами отправилась в Москву, где на Красной площади машины выставили на всеобщее обозрение. Многие участники разработки семейства автомобилей КамАЗ были удостоены высоких правительственных наград, а главный конструктор ЗИЛА А.М. Кригер в 1972 г. стал лауреатом Государственной премии и получил звание «Заслуженный деятель науки и техники».

После завершения государственных испытаний техническая документация на КамАЗы



Фото 22. Многозвённый автопоезд в составе автомобиля-тягача КамАЗ-53212 и двух прицепов ГКБ-8350





Фото 23. Автомобиль-самосвал КамАЗ-5511



Фото 24. Автомобиль-самосвал КамАЗ-5511. 1978

стала передаваться на вновь созданное в Набережных Челнах управление главного конструктора УГК КамАЗ, которое возглавил первый главный конструктор Камского автозавода Владимир Наумович Барун. По своей конструкции первые автомобили КамАЗ мало отличались от опытных автомобилей четвертой серии, представленных на госиспытания. Небольшие изменения были внесены в систему питания, несколько доработали тормоза и электрооборудование. Многие производства КамАЗа всё ещё не были готовы к работе, в частности литейный и кузнечный заводы не могли выдать продукцию. Для выпуска первой партии двигателей в 1975–1976 гг. в Ярославле изготовили около 1000 комплектов заготовок для КамАЗа – чугунных, стальных, алюминиевых отливок и поковок, а также других изделий для сборки двигателей, сцеплений и коробок передач. Поскольку на деталях был отлит товарный знак ЯМЗ, то среди эксплуатационников до сих пор бытует легенда, что первые партии КамАЗов комплектовались силовыми агрегатами, сделанными на Ярославском моторном заводе. Нередко подводили и смежники. Рославльский завод длительное время не мог освоить всей номенклатуры аппаратов тормозной системы, изготавливаемых по лицензии фирмы «Вестингауз» и комплекты тормозной аппаратуры приходилось закупать в Югославии. Из той же страны поступали светотехнические изделия фирмы «Сатурнус». На фарах и фонарях нередко можно было

видеть надпись «Сделано в Чехословакии», кстати, такими же приборами комплектовались и поступающие к нам Tatra. Первые годы конвейер работал не ритмично, часто простаивал и средний темп сборки едва доходил до 20–25 машин в сутки. К середине 1976 г. с немалым трудом удалось освоить выпуск се-

делных тягачей КамАЗ-5410 с кабиной, имеющей спальное место. Как правило, бортовые КамАЗы первых выпусков окрашивались в серо-голубой цвет и кузов синего цвета. Нижняя панель облицовки радиатора – светло-серая или кремовая. Такой же цвет имели зеркала заднего вида и их кронштейны, колпак и труба воздухозаборника воздушного фильтра. Рама, ступицы колёс, буфер, детали подвески, топливный бак, ящик аккумуляторных батарей, ресиверы, крылья передних и задних колёс, буквы «КамАЗ» на передней панели, корпус воздушного фильтра и задние панели кабины закрывающие двигатель и задние опоры – чёрные. Кабина седельных тягачей со спальным местом отличались ярко-красной окраской со светло-серой облицовкой ради-

атора. Прижимы креплений колёс и их гайки были светлыми анодированными и на новых автомобилях сильно выделялись на фоне чёрных спиц ступиц колёс. Со временем они тускнели, ржавели и уже не производили того эффекта. Машины для армии и часть народнохозяйственных автомобилей красили в цвет хаки. Характерно, что их облицовка была не светло-серой, а так же, как и сам автомобиль, окрашена в защитный цвет. Появившаяся в конце 1979 г. масштабная модель автомобиля КамАЗ-5320 в масштабе 1:43 казанского предприятия «Арек» по цене 5 руб. (артикул СКИ-995д по ТУ 0.294.003), как раз соответствовала тем первым КамАЗам выпуска 1976–1980 гг. и до настоящего времени практически не претерпела серьёзных принципиальных изменений, несмотря на свой настоящий прототип.

Эксплуатационники приняли КамАЗы неоднозначно. Мощный современный грузовик с комфортабельной кабиной, перспективной многоступенчатой трансмиссией с делителем, проходным средним мостом и установленным в нём симметричным межосевым дифференциалом с принудительной блокировкой пневмоприводом, мягкой, эластичной подвеской, лёгким рулевым управлением с гидроусилителем, многоконтурной тормозной системой с пружинными энергоаккумуляторами, современным электрооборудованием с развитой системой сигнализации и новыми внешними световыми приборами, подрессоренной трёхместной кабиной и металлической платформой с тентом предполагал эффективную эксплуатацию автомобилей. Но как это часто бывает в жизни, не всё получалось так гладко.

Фото 25. Автомобиль-самосвал КамАЗ-5511. 1978



Фото 26. Автомобиль-самосвал КамАЗ-5511. 1978





# ПОЖАРНАЯ ТЕХНИКА 1950-х

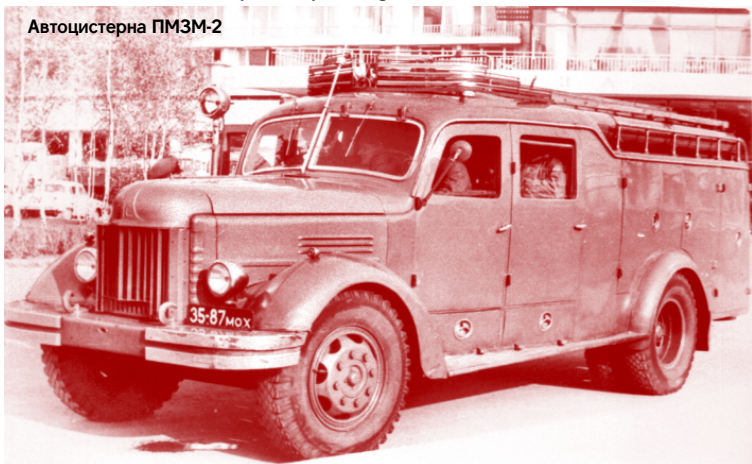


Александр ГОВОРУХА  
г. Николаев (Украина)

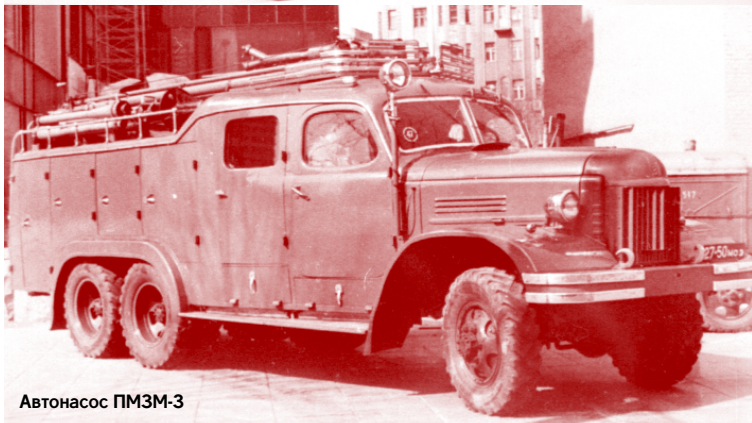


Автоцистерна ПМЗМ-1

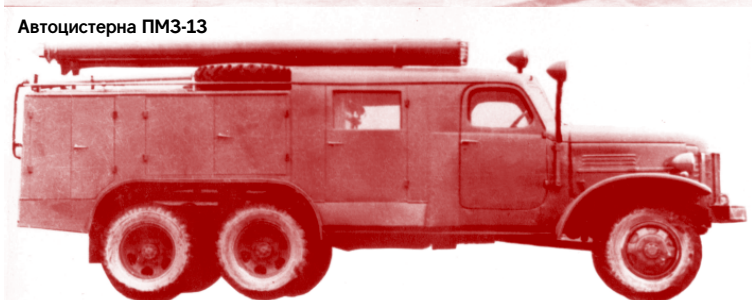
К середине прошлого столетия в нашей стране наблюдался неслыханный подъём в развитии почти всех отраслей народного хозяйства. Заводы и фабрики, построенные после войны, начинали работать с максимальной отдачей. Парк автотехники ежегодно пополнялся новыми моделями автомобилей. Шагая в ногу со временем, не отставали от жизни и разработчики пожарной техники. Нужно отдать должное Московскому заводу пожарных машин



Автоцистерна ПМЗМ-2



Автонасос ПМЗМ-3



Автоцистерна ПМЗМ-13

(Миусский завод), который первым реагировал на появление новых шасси, пригодных для изготовления пожарной техники. Специально для московской пожарной охраны на шасси автомоби-

лей ЗИС конструкторами завода были разработаны автоцистерны и автонасос. Автомобили имели обтекаемый кузов с хромированными молдингами, ручками дверей, подножками и бамперами, выгодно отличавшими их от своих собратьев. Для охлаждения двигателя на автомобиле установили дополнительные жалюзи. Автоцистерны ПМЗМ-2 и ПМЗМ-3, выполненные на шасси ЗИС-150П и ЗИС-151П с форсированными двигателями, могли доставлять 7 чел. личного состава к месту пожара на скорости до 60 км/ч. Длина автомобилей составляла 7020 мм и 8190 мм соответственно. Автонасос ПМЗМ-1 (150П) по конструкции и отделке кузова был похож на автоцистерны. Его вместимость составляла 11 чел., а максимальная скорость достигала 70 км/ч.

Прилуцкий завод предложил первую в СССР пожарную автоцистерну повышенной проходимости на шасси ЗИС-151. ПМЗ-13 была создана в 1954 г. и предназначалась для населенных пунктов с проселочными дорогами. Кузов ПМЗ-13 устроен также как кузов ПМЗ-9М, с той лишь разницей, что между тумбами на кузове ПМЗ-13 установлена цистерна, а внутри неё бак для пенообразования (ёмкость цистерны 2000 л, пенобака – 135 л). На автоцистерне установлена катушка первой помощи со шлангом и прикреплённым к нему стволом. В заднем отсеке установлен центробежный насос ПН-25А. Кабина боевого расчёта 4-местная с жёстким от-

кидным сиденьем, под которым расположен ящик для пожарно-технического вооружения. По сравнению с автоцистернами на шасси ЗИС-150 на ПМЗ-13 была изменена система выхлопа. В связи с опасностью перегрева в летнее время правого бензобака и коробки передач на автоцистерне был предусмотрен помимо обычного и передний выхлоп, который включался из кабины водителя небольшим рычажком.

В 1955 г. на смену ПМЗ-9М и ПМЗ-10М Прилуцкий завод выпустил автоцистерну ПМЗ-17 и автонасос ПМЗ-18, которые имели улучшенное тактико-техническое вооружение. На автомобили установили насос заднего расположения ПН-30 с повышенной (до 30 л/сек) производительностью. До конца 1959 г. эти автомобили собирали на шасси ЗИС-150, а затем, после начала производства ЗИЛ-164, изменили и базовое шасси. Кузова этих машин имели некоторые отличительные особенности. Двери кабины боевого расчёта с опускающимися стеклами стали несколько шире. Одностворчатые двери отсеков открывались вверх и фиксировались металлическими ограничителями. Задняя дверь насосного отделения также открывалась вверх и имела смотровое окно. Кабина бойцов и насосное отделение обогревались батареями, работающими от выхлопных газов двигателя. Ёмкость бака для воды у ПМЗ-17 была увеличена до 2150 л, а запас пенообразователя – до 150 л. Кузов автоцистерны состоял из цельнометаллической закрытой трёхместной кабины водителя, закрытой четырёхместной кабины боевого расчёта и кузова для размещения насосного отделения и другого вооружения. В отличие от автоцистерны с правой и левой сторон переднего отсека автонасоса ПМЗ-18 устанавливали по одной рукавной катушке, рассчитанной для намотки трёх рукавов диаметром 66 мм. При необходимости катушки можно было снимать. Устанавливаемый на автонасосе бак для пенообразователя имел ёмкость 465 л. Сзади на автонасосе устанавливалась съёмная рукавная катушка, на которую наматывали семь рукавов диаметром 66 мм.

В 1957 г. на Торжокском заводе противопожарного оборудования была выпущена первая автоцистерна тяжёлого типа АЦ-45(205)–мод. ЦА. Через некоторое время она была модернизирована и получила индекс – мод. ЦБ. Отличались эти машины только баком для пенообразования, который устанавливался только на мод. ЦБ. Цистерны имели одинарную 3-местную кабину. Автомобиль имел оригинальный, непривычный для «пожарок» 1950-х гг. интерьер – всасывающие рукава, обычно размещавшиеся в пеналах на крыше машины, укладывались в специальные ниши кузова, поэтому традиционных «труб» на крыше не было. На автоцистерну устанавливался центробежный насос ПН-45. Благодаря сравнительно высокой грузоподъёмности и отсутствию двухрядной кабины цистерна имела ёмкость в 5000 л. Однако резвым назвать этот автомобиль было нельзя – максимальная скорость составляла



всего 52 км/ч.

В 1960 г. Прилуцким заводом была изготовлена серия автоцистерн ПМЗ-53 с металлическими кузовом и кабиной. Автомобиль комплектовался насосом ПН-30К, Ёмкость цистерны – 1950 л. На задней стенке кузова автоцистерны первых выпусков было установлено крепление для съёмной рукавной катушки РК-3, на которую наматывали семь прорезиненных рукавов. На более поздних АЦ-30(164) мод. ПМЗ-53А задняя съёмная рукавная катушка не устанавливалась. В дальнейшем автоцистерны выпускались на шасси ЗИЛ-164А. По сравнению с ПМЗ-17 эти автоцистерны имели следующие преимущества: кабина боевого расчёта и кузов стали цельнометаллическими; бак для воды получил усиленную конструкцию; на автоцистерне установили фары – противотуманную и заднюю, для освещения места забора воды у водоёма; установили модернизированный насос ПН-30К. В остальном автоцистерна ПМЗ-53 отличий от ПМЗ-17 не имела. После дальнейшей модернизации (увеличение ёмкости баков для воды до 2100 л и пенообразователя до 150 л), повлекшей за собой увеличение полной массы машины до 8270 кг, конструкторам удалось уменьшить габаритную длину автоцистерны до 6930 мм. Этой машине был присвоен индекс ПМЗ-53А. Выпуск автоцистерн ПМЗ-53А был прекращён в 1968 г.

В 1961 г. Торжокский завод начал выпуск модернизированной автоцистерны АЦ-30(205)-ЦГ. Модернизация коснулась кузова и пожарного насоса. На автомобиль уже не устанавливали кабину с плавными обводами, а брали стандартную от базового шасси. Кузов также стал больше походить на бензовоз, хотя красный цвет и противопожарное оборудование на крыше говорили о его назначении. В отличие от своего предшественника модель АЦ-30(205)-ЦГ имела лафетный ствол для подачи воды, установленный на крыше. К тому же машину стали комплектовать современным пожарным насосом ПН-30К.

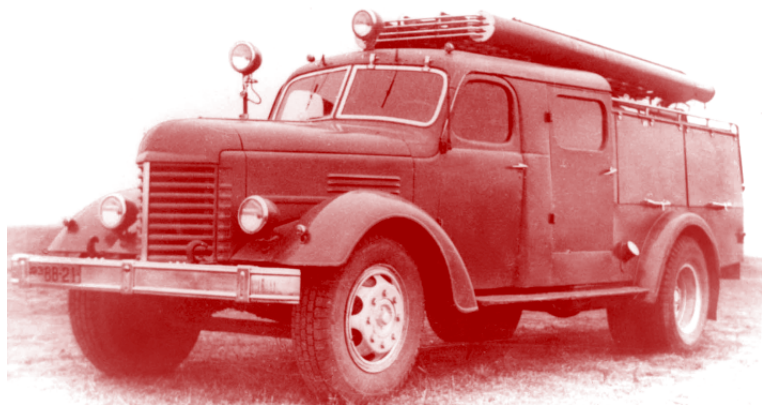
В 1962 г. на Прилуцком заводе начали производство пожарного автонасоса ПМЗ-52. По внешнему виду автонасос почти не отличается от ПМЗ-18 – на ПМЗ-52 был иначе устроен левый пенал, в котором укладывали всасывающий рукав с присоединённой к нему сеткой. Кузов и кабина боевого расчёта – цельнометаллические. Водитель мог общаться с боевым расчётом, находящимся в смежной кабине, через разделяющее эти кабины окно в перегородке. В сквозном переднем отсеке кузова устанавли-

валась мотопомпа М600 и были сделаны крепления для четырёх съёмных рукавных катушек. Бак для пенообразователя ёмкостью 400 л был расположен в средней части кузова.

На смену автоцистерне АЦ-30(205)-ЦГ, выпускаемой в Торжке, в 1963 г. пришла модель АЦ-30(205) ЦГ-А. Этот автомобиль сохранил внешний вид и характеристики предшественника, но не комплектовался лафетным стволом.

Варгашинский завод на шасси полноприводного автомобиля ГАЗ-63 с середины 1950-х гг. начал выпускать автоцистерну ПМГ-19. На этой модели завод впервые установил свой отличительный знак – большие хромированные буквы «ПМГ-19» по диагонали на облицовке радиатора. Закрытые кабина боевого расчёта и кузов автоцистерны имели деревянный каркас, облицованный листовой сталью. В заднем отсеке кузова установили одноступенчатый центробежный насос ПН-20. Боковые односторончатые двери открывались вверх.

Этим же заводом для небольших промышленных предприятий, а также для доставки к месту пожара в сельской местности минимального количества противопожарного оборудования и воды в 1962 г. были созданы автоцистерны упрощённой конструкции АЦУ-20(51А)-60А и АЦУП-20(63)-60, которые имели стандартную двухместную кабину. Недостающее количество членов боевого расчёта автоцистерны пополнялось членами добровольных пожарных дружин населённого пункта или предприятия. За счёт исключения кабины боевого расчёта и уменьшения количества противопожарного оборудования, объём возимой воды был увеличен до 1550 л. Цельнометаллический сварной насосный отсек располагался за цистерной и обогревался теплом выхлопных газов двигателя, проходящих через специальную бата-



рею, расположенную под насосом. На задней торцевой стенке бака имелось два фланца крепления трубопроводов насоса для наполнения бака водой и забора воды из него. В насосном отделении устанавливался насос ПН-20Л. За кабиной с левой и правой сторон автоцистерны на кронштейнах устанавливали два цельнометаллических ящика, каждый из которых был разделён на два отсека для размещения пожарно-технического вооружения. Оба ящика снабжались замками и ограничительными упорами.

В 1962 г. на предприятии был налажен выпуск автоцистерны ПМГ-36 на шасси ГАЗ-51А с цельнометаллическим кузовом – первой серийной машины подобного типа варгашинского завода. Как и на многих машинах того времени, цистерна ёмкостью 1100 л была расположена в средней части шасси, а 50-литровый пенобак, как и положено, над насосом. Через заднюю дверцу, снабжённую смотровым окном, можно было контролировать работу насоса ПН-20. Автомобиль, рассчитанный на 5 чел. боевого расчёта, был оборудован фарой-прожектором, мигающей фарой, а также фарой для освещения места



Автонасос ПМЗ-18



Автоцистерна ПМЗ-53А



Тяжёлая автоцистерна АЦ-30(205)-ЦГА





Автоцистерна ПМГ-19



Автоцистерна для сельских дружин АЦУ-20(51А)-60А



Автоцистерна с цельнометаллическим кузовом ПМГ-36

установки автоцистерны у источника забора воды. Кузов двухтумбовый с пятью отсеками, имеет по две, поднимающиеся кверху, двери с замками и упорами. ПМГ-36 выпускалась до 1968 г.

В 1963 г. после некоторой модернизации ПМГ-19 (установлен насос ПН-20Л, увеличена ёмкость бака для пенообразователя на 55 л, незначительно увеличены габаритные размеры) автоцистерне был присвоен индекс ПМГ-19М. Автоцистерна в отличие от пред-

шественницы, была оборудована цельнометаллическим кузовом.

Начало 1960-х гг. становится переломным моментом у производителей пожарной техники. К этому времени закрываются два завода по выпуску пожарных машин – Грабовский и Московский. Производство новой техники сосредотачивается на оставшихся трёх – Варгашинском, Прилуцком и Торжокском заводах. Тогда же для обозначения новых типов пожарной техники вводятся новые правила. Новая

система обозначения пожарных автомобилей была разработана Центральным научно-исследовательским институтом противопожарного оборудования. Была введена их специальная маркировка – начальные буквы обозначали вид автомобиля, цифры после букв – главные параметры, в скобках указывался номер модели базового автомобиля. Часто указывалась ещё и модель, принятая на предприятии. Так, например автоцистерна ПМЗ-17 согласно новым правилам, получила название АЦ-30(164)-17.

МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ



АЦУ(164) ПМЗМ 1955 г



# Автомобили 1973 года – Audi 80, Renault 5 и Alfa Romeo Alfetta



## Audi 80 (Typ 82)

Первое место в европейском конкурсе «Автомобиль 1973 года» с 114 баллами заняла немецкая Audi 80 (Typ 82). Двухдверный седан Audi 80 (Typ 82) появился в 1972 г., а в 1973 г. и четырёхдверная Audi 80 (55–85 л.с., 145–170 км/ч). Позднее эта машина стала основой для создания Volkswagen Passat первого поколения. В США Audi 80 (Typ 82) продавались почему-то под названием Fox (Лиса).

Кроме базовой Audi 80 выпускались модификации: Audi 80L, Audi 80S, Audi 80LS, Audi 80GL, Audi 80GLS, Audi 80GTE.

В 1976 г. впервые произошло изменение кузова автомобиля Audi 80. Новая Audi 80 получила квадратные фары вместо круглых и более современный внешний облик.

В 1978 г. начался выпуск Audi 80 второго поколения (Typ 81), которая на конкурсе «Автомобиль 1979 года» заняла третье место со 181 баллом.

Масштабные модели Audi 80:  
Audi 80 1972 orange IV/05 Minichamps 400015000



Audi 80 Avant 1992 Schabak 1033  
Audi 80 Gama 1173  
Audi 80 Polizei Gama 1145  
Audi 80 Quattro 1987 Schabak 1035  
Audi 80 Quattro Polizei Schabak 1035A  
Audi 80 Quattro Polizei Schabak 1039  
Audi 80 taxi Gama 1146  
Audi 80/4 Superturismo #12 1994 Pirro 1 Gamma 13



Audi 80B3 1992 Schabak 1031

## Renault R5

Второе место в европейском конкурсе «Автомобиль 1973 года» со 109 балами занял французский Renault R5.

Рубеж 1960-х и 1970-х гг. ознаменовался энергетическим кризисом. Именно в это время руководство Renault поставило

перед своими конструкторами задачу – спроектировать безопасный, легко управляемый, маневренный и динамичный автомобиль, который обеспечил бы достаточно быструю и комфортабельную поездку четырех взрослых пассажиров на дальние расстояния, и при этом был бы удобен в переполненном транспорте городе. По объёму выпуска он должен был превзойти по спартански простой Renault R4. Разработанная согласно требованиям руководства «пятёрка» уже в 1972 г. вошла в семью моделей Renault. При её разработке конструкторы использовали модернизированные узлы шасси и силовой агрегат от популярных моделей Renault R4 и Renault R6. Четырёхцилиндровый двигатель был расположен вдоль оси машины за передними ведущими колёсами. Число передач – 4 вперёд, 1 назад. Совершенно новый трёхдверный кузов отличался интересным дизайном. При этом выделялись две особенности: большие пластмассовые бамперы и отсутствие дверных ручек. Для Renault R5 разработали новую мягкую пружинно-торсионную подвеску, которая прекрасно зарекомендовала себя на грунтовых дорогах Франции. Когда главный дизайнер фирмы Мишель Боуе нарисовал первый эскиз нового компактного автомобиля малого класса, он не предполагал, что на его столе родился будущий «бестселлер» не только фирмы Renault, но и всего европейского рынка. Хотя автомобиль проектировали в основном для французского покупателя, эта весьма удачная машина быстро завоевала практически всю Европу. За двенадцать лет было продано более 5 млн. «пятёрок». Причём конструкция автомобиля практически не менялась, только модернизировались отдельные детали и расширялась гамма модификаций.

Первоначально Renault 5 оснащался 4-цилиндровым двигателем рабочим объёмом 782 см<sup>3</sup>, однако вскоре на рынке появилось

множество его модификаций. Наиболее дешёвая получила двигатель объёмом 750 см<sup>3</sup>, а на более дорогих устанавливали двигатели объёмом 1289 см<sup>3</sup> и мощностью 42 л.с.

В 1976 г. появился Renault 5 Alpine с 1,4-литровым двигателем мощностью 93 л.с. и колёсами из лёгкого сплава. Вскоре увидел свет и спортивный двухместный Renault 5 Turbo с центральным расположением двигателя с турбонаддувом и мощностью 160 л.с. Автомобиль имел мало общего с серийными моделями и был предназначен исключительно для кольцевых гонок и ралли. Коробка передач – механическая 5-ступенчатая. Подвеска всех колёс – независимая на поперечных рычагах и торсионах. Тормоза – дисковые на всех колёсах с АБС.

В период, когда производство «пятёрки» только достигало кульминационной точки, в исследовательском центре Renault уже началось создание её наследницы. Было решено воспользоваться славой старой «пятёрки», сохранив форму кузова и название, но избавиться от её недостатков, изменив почти все «внутренности». На Парижском автосалоне 1984 г. состоялась премьера нового Renault 5, с первого взгляда продемонстрировавшего родство со своим старшим тёзкой. Однако всё, что скрывалось под кузовом, было новым. Качественное различие обеих моделей подчёркивало и неофициальное, хотя и широко применяемое, обозначение новинки – Supercinq («суперпятёрка»). Кузов машины за счёт применения интегральных бамперов, вклеенного лобового стекла, дверей, закрывающих средние стойки кузова, отсутствия наружных дверных ручек и вентиляционных решёток, превосходил предшественника по аэродинамическим качествам (Cx = 0,35 вместо прежнего 0,38). Заглянув под капот, можно было увидеть главное отличие: двигатель располагался поперёк оси автомобиля перед передней подвеской. На «суперпятёрке» устанавливались силовые агрегаты трёх модификаций: два модернизированных варианта двигателя старой «пятёрки», третий был заимствован у моделей Renault 9 и Renault 11. Эти же модели «поделились» с «суперпятёркой» и





некоторыми конструктивными решениями шасси, применение которых повысило комфортабельность и улучшило ходовые качества. Число передач – 4 вперёд, 1 назад.

Всего произведено свыше 8 млн. 300 тыс. «пятёрок» и «суперпятёрок».

В 1999 г. решением международного жюри Renault R5 вошёл в число 100 лучших автомобилей XX в.

Масштабные модели Renault 5:  
 Renault 5 1972 Чехословакия  
 Renault 5 3-door blue Eligor 100615  
 Renault 5 3-door bordeaux Eligor 100649  
 Renault 5 3-door bronze Eligor 100648  
 Renault 5 3-door met. green Eligor 100616  
 Renault 5 3-door red Eligor 100614



Renault 5 Alpine 1976 blue met. Nostalgie N011



Renault 5 Alpine 1976 met. grey Vitesse 99013  
 Renault 5 Alpine 3-door saloon Prestige  
 Renault 5 Alpine Gr.2 #28 Rallye Monte Carlo 1979 "Calberson" Saby Mini Racing MR0287  
 Renault 5 Alpine Gr.2 Lavabre Cadet Auriol JPS JP0109  
 Renault 5 Alpine Gr.2 Lavabre Cadet Garrigues 1983 Mini Racing MR0237  
 Renault 5 Alpine Gr.2 Rallye du Var "33 Export" Mini Racing MR0267  
 Renault 5 Alpine Gr.2 Rallye Monte Carlo 1978 Calberson Mini Racing MR0257  
 Renault 5 Alpine Gr.2 Rallye Monte Carlo 1978 JPS JP0140  
 Renault 5 Alpine Gr.2 Rallye Monte Carlo 1979 Calberson Ragnotti/Frequelin Mini Racing MR0277  
 Renault 5 Alpine Gr.2 Rallye Monte Carlo 1980 Saby JPS JP0178  
 Renault 5 Alpine Gr.2 Tour de Corse 1979 "Gitanes" Mini Racing MR0247  
 Renault 5 Alpine Production 1983 JPS JP0007



Renault 5 Alpine Turbo 1981 met. blue Vitesse 109  
 Renault 5 Alpine Turbo Cup 1983 Alesi Provence Moulage PR1414  
 Renault 5 Alpine Turbo Rallye Monte Carlo 1984 Mini Racing 227



Renault 5 Automatic 1978 red Vitesse 99036  
 Renault 5 cabriolet Ministyle MST023  
 Renault 5 Campus 1983 bordeaux Vitesse VCC128  
 Renault 5 Fire Marseille Eligor 100462  
 Renault 5 Gr.2 #12 Rallye Monte Carlo 1978 "Calberson" G.Frequelin SKID SKC028  
 Renault 5 Gr.2 #12 Rallye Monte Carlo 1978 Calberson Gamma 43  
 Renault 5 Gr.2 #19 Rallye Monte Carlo 1978 "Calberson" J.Ragnotti IXO Models RAC010



Renault 5 Gr.2 #12 Rallye Monte Carlo 1978 "Calberson" G.Frequelin SKID SKC028



Renault 5 Gr.2 #19 Rallye Monte Carlo 1978 "Calberson" J.Ragnotti IXO Models RAC010



Renault 5 Gr.2 #19 Rallye Monte Carlo 1978 «Calberson» J.Ragnotti SKID SKC015



Renault 5 Gr.2 #5 Rally Du Bandama 1978 «Gitanes» Skid SKC034



Renault 5 Gr.2 #6 Tour de Corse 1979 «Gitanes» J.Ragnotti SKID SKC019  
 Renault 5 Gr.2 Rally Monte Carlo 1979 Saby IXO Models RAC025



Renault 5 Maxi Turbo #3 1985 Solido 1908



Renault 5 Maxi Turbo Tour De Corse 1985 "33 Export" D.Auriol IXO Models RAC003

Renault 5 Maxi Turbo Tour de Corse 1985 «Philips» 1 ass. In Prod. Racing KIT R.K.229  
 Renault 5 Maxi Turbo Tour de Corse 1985 «Philips» Starter KITs ST0114  
 Renault 5 Maxi Turbo Tour de Corse 1986 Diac 1 ass. In Prod. Racing KIT R.K.230  
 Renault 5 Maxi Turbo Tour de France 1986 Chariot Eagle Collectibles/Eagle's Race EGA01751  
 Renault 5 Maxi Turbo winner Tour de Corse 1985 "Philips" J.Ragnotti SKID SKC017



Renault 5 Montecarlo 1978 yellow-red Vitesse 9958  
 Renault 5 Postes Eligor 100459  
 Renault 5 SOS Medicines Eligor 100460  
 Renault 5 Super Production 1987 Provence Moulage PR0992



Renault 5 Turbo #14 Rally Monte Carlo 1983 «Philips» Eagle's Race / Jouef 1707



Renault 5 Turbo #14 Rally Portugal 1986 Moutinho Eagle's Race / Jouef 1708  
 Renault 5 Turbo #14 Super Production 1985 Bousquet Provence Moulage 1073



Renault 5 Turbo #14 Tour de Corse 1982 "Sodicam" B.Saby/FSappey SKID SKC014



Renault 5 Turbo #18 Tour de Corse 1980 "Gitanes" B.Saby/"Tilber" SKID SKC009



Renault 5 Turbo #3 Tour De France 1984 Ragnotti Eagle's Race / Jouef 1705



Renault 5 Turbo #4 Tour de Corse 1980 "Calberson" Ragnotti/Andrie Skid SKC012  
 Renault 5 Turbo #5 Rally Du Var 1982 «Marlboro» Eagle's Race / Jouef 1716  
 Renault 5 Turbo #5 Rally Du Var 1982 Prost/Andrie Skid SKC023  
 Renault 5 Turbo #7 Tour de Corse 1982 ELF Ragnotti Eagle's Race / Jouef 1704  
 Renault 5 Turbo #9 Lombard RAC Rally 1981 Ragnotti Skid SKC036  
 Renault 5 Turbo #9 Rallye Monte Carlo 1981 Ragnotti Eagle's Race / Jouef 1703  
 Renault 5 Turbo #9 Rallye Monte Carlo Winner 1981 diorama Skid SKC012  
 Renault 5 Turbo «Philips» Heller HE0150  
 Renault 5 Turbo 1 1978 silvergrey Eagle Collectibles/Eagle's Race 1710  
 Renault 5 Turbo 1 1982 met. red IXO Models CLC009  
 Renault 5 Turbo 1 JPS JP0041  
 Renault 5 Turbo 1978 met. blue Vitesse VCC044  
 Renault 5 Turbo 1982 Tamiya 24024  
 Renault 5 Turbo 2 (lackiert) JPS JP0056  
 Renault 5 Turbo 2 1981 black Eagle Collectibles/Eagle's Race EGA01714  
 Renault 5 Turbo 2 1981 red Eagle Collectibles/Eagle's Race EGA01712  
 Renault 5 Turbo 2 1981 white Eagle Collectibles/Eagle's Race EGA01713  
 Renault 5 Turbo 2 1983 metallic silver Vitesse VCC078  
 Renault 5 Turbo 2 1983 pearl white Vitesse VCC062  
 Renault 5 Turbo Eagle's Race / Jouef 1701  
 Renault 5 Turbo Eagle's Race / Jouef 1702  
 Renault 5 Turbo Evo. Tour de Corse 1983 «Philips» In Prod. Racing KIT R.K.227  
 Renault 5 Turbo Evo. Tour de Corse 1984 Diac In Prod. Racing KIT R.K.228  
 Renault 5 Turbo Galtier Record RZ0004  
 Renault 5 Turbo Gr.B Cevennes #8 1985 Gard Mini Racing 332  
 Renault 5 Turbo Gr.B Garrigues #23 1985 Lee Cooper Mini Racing 334  
 Renault 5 Turbo Gr.B Monte Carlo 1983 Sermati Snobeck JPS JP0163  
 Renault 5 Turbo Gr.B Monte Carlo 1983 Werk/Usine JPS JP0162  
 Renault 5 Turbo Gr.B Monte/Tour de Corse 1983 «Philips» Saby Mini Racing 330  
 Renault 5 Turbo Gr.B Rallye Monte Carlo 1983 Snobeck Mini Racing 318  
 Renault 5 Turbo Gr.B Rallye Monte Carlo 1983 Sodicam Mini Racing 314  
 Renault 5 Turbo Gr.B Rallye Monte Carlo 1984 Budget Snobeck Mini Racing 322  
 Renault 5 Turbo Gr.B Tour de Corse 1986 Doria Manzagol JPS JP0170  
 Renault 5 Turbo Gr.B Tour de Corse 1986 Doriano 31 Mini Racing 324  
 Renault 5 Turbo Gr.B Tour de Corse plain no decals Mini Racing 328  
 Renault 5 Turbo Gr.B Tour de Corse 1984 Ragnotti Mini Racing 312  
 Renault 5 Turbo Heuliez Lozere 1985 Mini Racing 320  
 Renault 5 Turbo Lavabre Cadet Auril JPS JP0108  
 Renault 5 Turbo Monaco 1982 Cup Ragnotti Provence Moulage PR1082  
 Renault 5 Turbo Rally Monte Carlo 1981 Starter KITs ST0562  
 Renault 5 Turbo Rallye du Var 1982 A.Prost Provence Moulage PR0977  
 Renault 5 Turbo Rallye Monte Carlo "Gardian" Record RZ0009  
 Renault 5 Turbo Rallye Monte Carlo 1982 "New Man" Saby JPS JP0127  
 Renault 5 Turbo Super Production 1986 Provence Moulage PR1101  
 Renault 5 Turbo Tour de Corse "CODEC" Record RZ0012  
 Renault 5 Turbo Tour de Corse 1982 Starter KITs ST0869  
 Renault 5 Turbo Tour de France 1986 "Rasoirs Philips" F.Chatriot Skid SKC045  
 Renault 5 Turbo Ufficiale Montecarlo 1981 1. ass. In Prod. Racing KIT R.K.226  
 Renault 5 Turbo Winner Rallye Monte Carlo 1981 "Renault-Elf" J.Ragnotti Vitesse SMC012  
 Renault 5 Turbo Winner Rallye Monte Carlo 1981 Eagle Collectibles/Eagle's Race 1703  
 Renault 5 Turbo Winner Tour de France 1984 Eagle Collectibles/Eagle's Race 1705  
 Renault 5 с прицепом 1972 Чехословакия  
 Renault 5GT Garrigues 1987 Bugalski Provence Moulage PR1200  
 Renault 5GT Turbo Orelle Safari Rallye 1995 Provence Moulage PR1042  
 Renault 5GT Turbo Phase I 1985 Provence Moulage PR1183  
 Renault 5GT Turbo Phase II #2 Jugoslawien 1990 Provence Moulage PR1533  
 Renault 5GTL 1976 metallic green Vitesse V98137  
 Renault 5GTL Le Car 1978 black Vitesse VIC9955  
 Renault 5TL France Inter yellow Norev 510500  
 Renault 5TL sedan 1972 orange Vitesse V98030  
 Renault 5TS "Monte Carlo" 3-door road car Prestige  
 Renault 5TS Police De Paris Vitesse CPC001  
 Renault 5TS with open roof 1975 red Vitesse V98080  
 Renault 5TX 1982 champagne metallic Vitesse VCC093  
 Renault 5TX 3-door Prestige PK38  
 Renault Maxi 5 Turbo Rallye Costa Brava 1986 C.Sainz/A.Boto Skid SKC022  
 Renault Maxi 5 Turbo Tour de Corse 1985 «Diac» Chatriot/Perin Skid SKC029  
 Renault R5 1972 Siku  
 Renault R5 Alpine and Ford RS2000 both driven by Auril Set two kits Mini Racing CF12  
 Renault R5 Super 1985 Solido 357  
 Renault R5GT Turbo 1985 black GTS 001.3  
 Renault R5GT Turbo 1985 blue met. GTS 001.4  
 Renault R5GT Turbo 1985 red GTS 001.1

Renault R5GT Turbo 1985 silver GTS 001.5  
 Renault R5GT Turbo 1985 white nacre GTS 001.0  
 Renault Super 5 3-door «Baccara» Alezan  
 Renault Super 5 3-door 1985 Alezan Kits AL0231  
 Renault Super 5 3-door Alezan Kits AL0074  
 Renault Super 5 3-door saloon 1988 alezan  
 Renault Super 5 4-door saloon «Five» Alezan  
 Renault Super 5 Baccara Alezan Kits AL0113  
 Renault Super 5 Express Alezan Kits AL0014  
 Renault Super 5 Express van with side windows Alezan  
 Renault Super 5 Five Alezan Kits AL0139  
 Renault Super 5GTX Alezan Kits AL0114



### Alfa Romeo Alfetta

Третье место в европейском конкурсе «Автомобиль 1973 года» с 95 баллами заняла итальянская Alfa Romeo Alfetta, заменившая Alfa Romeo Giulia.

Масштабные модели Alfa Romeo Alfetta:  
 Alfa Romeo Alfetta «Carabinieri» 1974 Tron KITs TR0089  
 Alfa Romeo Alfetta «Polizia Squadra Volante» 1972 Tron KITs TR0087  
 Alfa Romeo Alfetta «Polizia» 1975 Tron KITs TR0102  
 Alfa Romeo Alfetta 1 GT coupe 1976 red Minichamps 400120120  
 Alfa Romeo Alfetta 1.6 1975 yellow Minichamps 430012201  
 Alfa Romeo Alfetta 1.8 Carabinieri 1972 Minichamps 400120290



PK245 - Alfa Romeo Alfetta 2000 Polizia Polzei - 1977  
 Alfa Romeo Alfetta 1.8 Polizia 1977 white/red Progetto K PK245  
 Alfa Romeo Alfetta 159 Juan M.Fangio — World Champion GP Spain 1951 i/05 Minichamps 403511222



PK220 - Alfa Romeo Alfetta 1600 stradale - 1975  
 Alfa Romeo Alfetta 1600 Berlina Stradale 1974 red Progetto K PK220  
 Alfa Romeo Alfetta 1800 1972 blue Minichamps 430012200



Alfa Romeo Alfetta 1800 Berlina Stradale 1972 Progetto K PK210B  
 Alfa Romeo Alfetta 1800 Berlina Stradale 1972 Progetto K PK210C  
 Alfa Romeo Alfetta 1800 Berlina Stradale 1972 red Progetto K PK210  
 Alfa Romeo Alfetta 1800 Berlina Stradale 1972 white Progetto K PK210A



PK212 - Alfa Romeo Alfetta 1800 Carabinieri - 1972

Alfa Romeo Alfetta 1800 Carabinieri 1972 blue/white Progetto K PK212  
 Alfa Romeo Alfetta 1800 Corsa 1976 avorio Progetto K PK217  
 Alfa Romeo Alfetta 1800 Guardia di Finanza 1975 viola Progetto K PK216  
 Alfa Romeo Alfetta 1800 Polizia 1972 verde Progetto K PK211  
 Alfa Romeo Alfetta 1800 Polizia 1975 blue/white Progetto K PK215



PK216 - Alfa Romeo Alfetta 1800 Guardia di Finanza - 1975



PK211 - Alfa Romeo Alfetta 1800 Polizia - 1972

Alfa Romeo Alfetta 1800 Polizia Autostrade 1975 blue Progetto K PK215A  
 Alfa Romeo Alfetta 1980 black Progetto K PRKPE005  
 Alfa Romeo Alfetta 1980 blue Progetto K PRKPEB05  
 Alfa Romeo Alfetta 1980 green met. Progetto K PRKPEG05  
 Alfa Romeo Alfetta 1980 white Progetto K PRKPEA05  
 Alfa Romeo Alfetta 2.0 Polizia Inglese 1978 red Progetto K PK247  
 Alfa Romeo Alfetta 2.0 Polizia Svizzera 1977 white Progetto K PK246  
 Alfa Romeo Alfetta 2000 Carabinieri 1977 verde milit Progetto K PK241  
 Alfa Romeo Alfetta 2000 Carabinieri Esercito 1979 blue/white Progetto K PK241A  
 Alfa Romeo Alfetta 2000 Polizia 1977 red Progetto K PK242  
 Alfa Romeo Alfetta 2000 Stradale 1977 blue/white Progetto K PK240V  
 Alfa Romeo Alfetta 2000 Stradale 1977 vari colori Progetto K PK240  
 Alfa Romeo Alfetta 2000 Vigili del Fuoco 1977 blue/white Progetto K PK243  
 Alfa Romeo Alfetta Coupe GR.1 Rally Elba serie limitata «2000» competizione 1976 champagne Progetto K PK2033  
 Alfa Romeo Alfetta coupe Pininfarina 1972 Alezan Kits AL0230  
 Alfa Romeo Alfetta coupe Pininfarina 1972 Alezan Kits AL0230  
 Alfa Romeo Alfetta GTV «Gran Prix» Stradale 1981 white Progetto K PK221  
 Alfa Romeo Alfetta GR.2 Rally 333 Minuti 1974 azzurro Progetto K PK223  
 Alfa Romeo Alfetta GR.2 Rally Elba 1968 vari colori Progetto K PK226  
 Alfa Romeo Alfetta GR.2 Rally San Martino 1974 azzurro Progetto K PK222  
 Alfa Romeo Alfetta GR.2 Zandvoort 1973 oro/argento Progetto K PK225  
 Alfa Romeo Alfetta GTV «Gran Prix» Stradale 1981 white Progetto K PK253  
 Alfa Romeo Alfetta GTV «Gran Prix» Stradale 1981 white Progetto K PK253A  
 Alfa Romeo Alfetta GTV 1.6 Stradale 1974 blue met Progetto K PK250A  
 Alfa Romeo Alfetta GTV 1.6 Stradale 1974 Luce bosco met Progetto K PK250D  
 Alfa Romeo Alfetta GTV 1.6 Stradale 1974 red Progetto K PK250E  
 Alfa Romeo Alfetta GTV 1.6 Stradale 1974 white Progetto K PK250  
 Alfa Romeo Alfetta GTV 1976 green Minichamps 430012124  
 Alfa Romeo Alfetta GTV 1978 blue Minichamps 430012122  
 Alfa Romeo Alfetta GTV 1978 green Minichamps 430012121

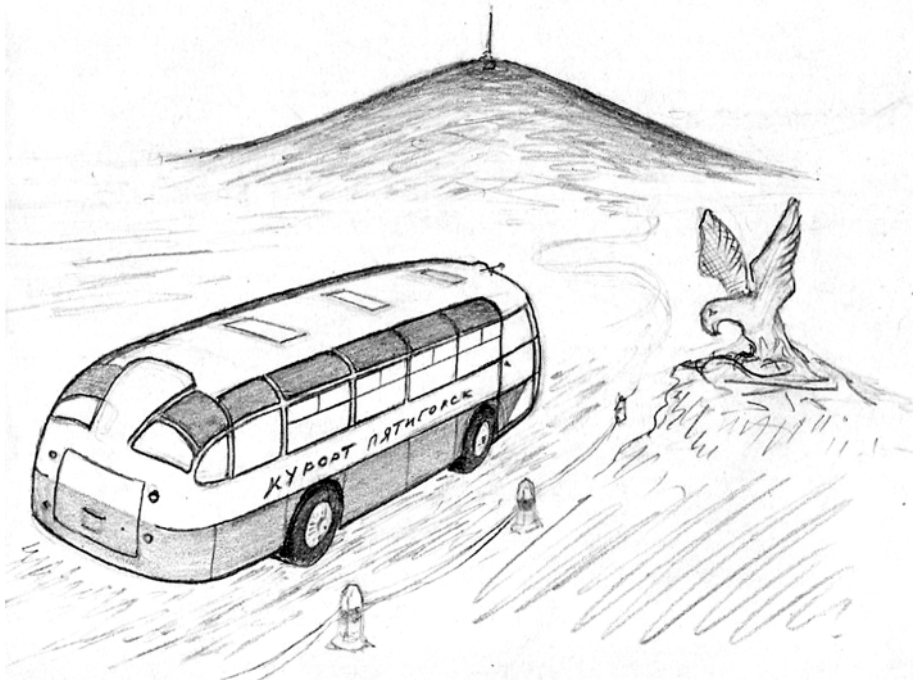


Alfa Romeo Alfetta GTV 6 Stradale 1978 grigio met Progetto K PK252  
 Alfa Romeo Alfetta GTV Turbodelta Stradale 1976 red Progetto K PK251A  
 Alfa Romeo Alfetta GTV Turbodelta Stradale 1976 verde met Progetto K PK251  
 Alfa Romeo Alfetta GTV6 «Jensen» serie limitata «2000» competizione 1983 nero Progetto K PK2024  
 Alfa Romeo Alfetta GTV6 Stradale 1978 red Progetto K PK252C  
 Alfa Romeo Alfetta Polizia 1972 III/05 Minichamps 400120291  
 Alfa Romeo Alfetta Spider Pininfarina 1972 Alezan Kits AL0225  
 Alfa Romeo Alfetta Spider Pininfarina 1972 Alezan Kits AL0225  
 Alfa Romeo Alfetta Turbodelta 1980 24h Ypres Progetto K PRK00269



# РАССКАЗЫ

Даниил ГРИГОРЬЕВ



МОЙ АВТОВОБУС

Без сомнения, ЛАЗ был моим любимым средством передвижения, к которому я был неравнодушен. Он был для меня живым существом, другом. Его добрая печальная улыбка казалась мне трогательной и милой. Массивный кузов мягко покачивал своими боками на ухабах и поворотах. Чудесный шёпот мотора на холостых напоминал тихое пение. А его громкий нарастающий стон на крутом подъёме на Провал, похожий на сирену воздушной тревоги из фильмов про войну, был слышен даже у нас во дворе. Вымирающий горбатый был пределом совершенства. Но и следующий, «695М», оставался эстетом – с тем же выражением лица и щегольски-косой створкой передней двери. Ему так шёл алый и бордовый. ЛАЗ возил меня чаще других. Дурманил аромат отработанных газов, перемешанный с запахом пыли и дешёвого бензина, который просачивался в салон. Я наслаждался мягкостью его сидений и плавностью хода. Устраивал скандал, чтобы пассажиру с ребенком (то есть, со мной) освободили любимое место у окна, над левым задним колесом. Взрослым всё равно было неудобно там сидеть – их колени были выше ушей! Я выбрал это место себе потому, что оно было выше других, и я мог смотреть в окно – ненавидел сидеть на руках у родителей. Я признавал только левую сторону, потому что оттуда мог наблюдать за проезжавшими навстречу машинами. Справа не было ничего интересного – люди, остановки, дома, деревья – скукота. Жара от двигателя сзади меня не беспокоила даже летом.

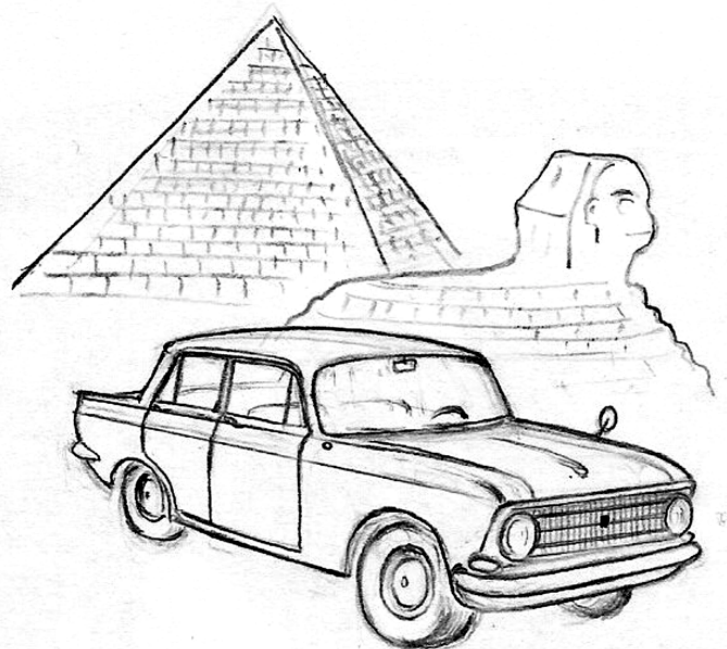
От питьевой галереи на Провал в 1970-х гг. курсировали и горбатые ЛАЗы. Это были машины курортного хозяйства. На городских и междугородных маршрутах их уже не осталось. Смогли выжить лишь экскурсионные,

потому что ездили меньше своих собратьев – «королей автотрасс». Здесь были и городские ЛАЗ-695Е и ЛАЗ-695М (второй тогда ещё изредка попадался рейсовый), и предмет моего обожания – «туристы» ЛАЗ-697Е и ЛАЗ-697М. Покатые закругления крыши ЛАЗ-697Е, переходящие в боковины, были остеклены. Они были как будто витражи в старом красивом доме – также освещали светом морской волны то, что находилось внутри. Кресла с массивными подлокотниками и ажурными овальными боковинами были очень мягкими и походили на диваны. Они стояли высоко и мне не надо было устраивать истерику, чтобы получить место над левым задним колесом. Меня вполне устраивало любое с левой стороны. Полумрак в салоне от затемнённых стёкол и обилия плюшевых занавесок с бубончиками создавал домашний уют мешанской «сталинки». Мне нравилась старомодность ранних «туристов» – гордо смотрящая на горизонт и, как будто живущая своей вольной жизнью, фарапрожектор или забавно и пошутовски выглядывавшие дудки сигналов на крыше, а также куполообразные, с множеством прорезей, колпаки на колёсах. Они были выдержаны в том же

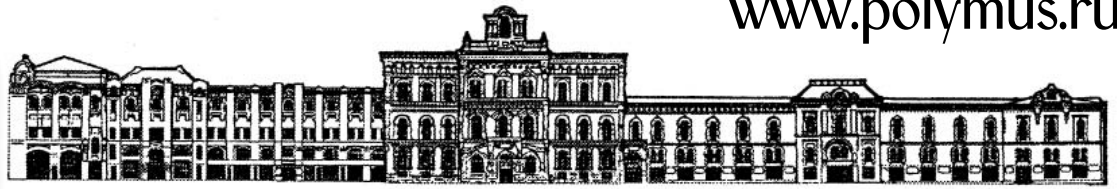
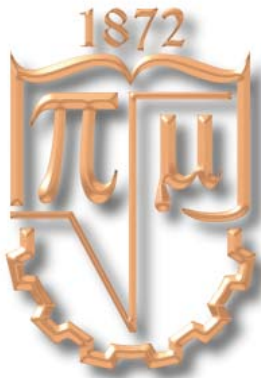
стиле и после того, как перебрались на более поздние модели, внося в облик новых ЛАЗов частичку «горбатого». Ещё долго в последующих моделях ЛАЗов оставались какие-то согревающие душу детали, пока всё не закончилось с появлением ЛАЗ-4202. Кирпично-красный и коренастый, он был молод и силен, наделён КамАЗовским сердцем, и положил начало новому поколению автобусов-ящичков от разных производителей, полных сил, но абсолютно безликих.

## ПЕРВАЯ ВСТРЕЧА С АВТОМОБИЛЕМ

Летом 1971 г. меня забирали из пятигорского роддома на 408-м «Москвиче» редчайшего цвета кофе с молоком. Папа с мамой, будучи студентами, на рубеже 1960–1970-х гг. были на стажировке в Египте, где работали переводчиками, и им как-то удалось «наскрестить» на него. Как во многих арабских странах, к технике там отношение не очень аккуратное и за несколько лет использования прежний хозяин изрядно его потрепал. Решено было перед отъездом на родину освежить репатрианта. Выбор красок был богаче, чем в СССР тех лет. Владелец покрасочной мастерской развернул веер, на котором была масса цветов и оттенков. Выбор пал на кофейный. Мастера аккуратно залудили отверстия от израильских пуль на кузове и покрасили его – в Египте тогда недавно закончилась война. Кроме дырок, москвичонку от войны достались боевые «синяки» под обоими «глазами» в виде окрашенных синей краской поворотников (чтобы с вражеских самолетов не был виден его подслеповатый, но всё же свет...). У него были вертикальные задние фонари, две круглые фары спереди, раздельные передние сиденья, переключатель скоростей на руле и большущие высокопрофильные заморские шины. Папа поездил на нём тут немного – с египетскими правами – и продал его, кажется, в 1972 г., за 2000 руб.





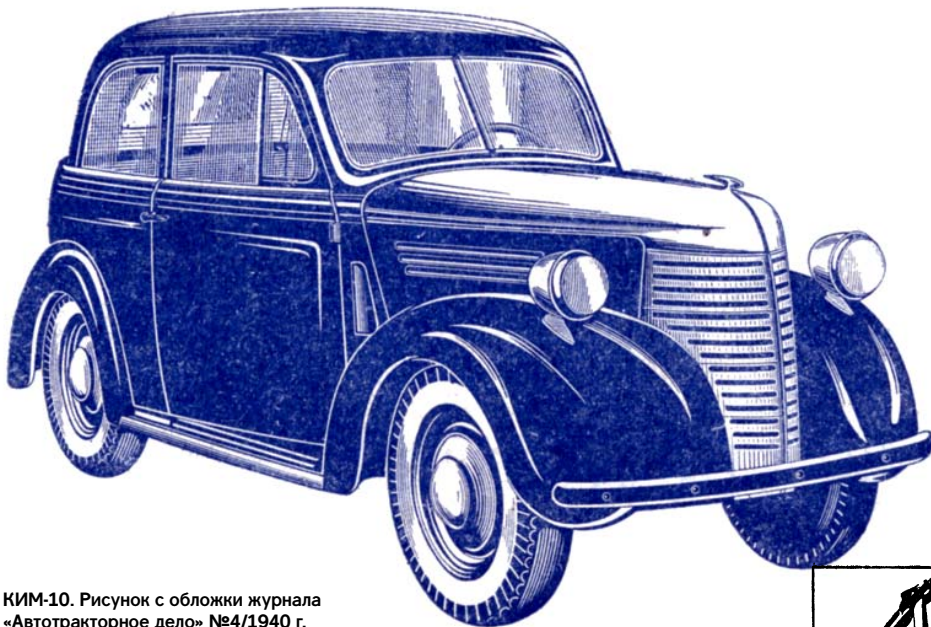


Федеральное государственное учреждение культуры

# ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ

## НАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ПО-РУССКИ

В ноябре нынешнего года некогда один из крупнейших автомобильных заводов, выпускавший «Москвичи», отметил бы свой 75-летний юбилей. А 65 лет назад на этом предприятии начался выпуск автомобилей, предназначенных только для продажи населению.



КИМ-10. Рисунок с обложки журнала «Автотракторное дело» №4/1940 г.

После окончания гражданской войны и восстановления народного хозяйства, Правительство Советского Союза взяло курс на индустриализацию и коллективизацию страны. Необходимо было строить новые города, фабрики, заводы, дороги, осваивать новые земли, создавать колхозы и совхозы. Вполне естественно, что в нашей стране предпочтение отдавалось выпуску грузовых автомобилей.

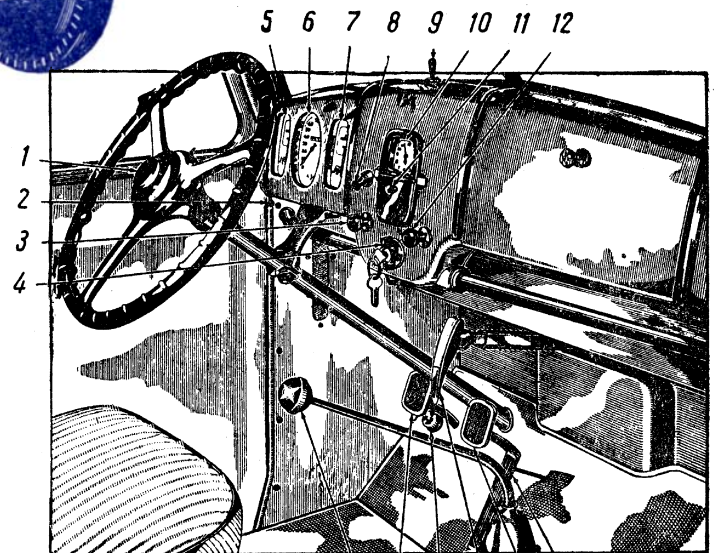
В 1924 г. началось производство грузовиков на московском заводе АМО, а в следующем году – на Ярославском автомобильном заводе. Небольшое количество легковых автомоби-



1. \_\_\_\_\_  
Общий вид автомобиля КИМ-10

лей и автобусов, имевшихся в Советском Союзе, не могло удовлетворить спрос на пассажирские перевозки. В связи с этим, было принято решение наряду с грузовыми автомобилями наладить выпуск легковых автомобилей и автобусов.

Первым советским легковым автомобилем, выпускавшимся серийно, и предназначавшимся по замыслу его создателей для широких слоёв населения стал НАМИ-1, разработанный выпускником Московского Автоμηанического института К.А. Шарповым. Для упрощения и удешевления НАМИ-1, К.А. Шарпов отказался от щитка приборов, дифференциала, стартера, генератора (двигатель заводился пусковой рукояткой), тормоза были только на задних колёсах. Топливо к V-образному двухцилиндровому двигателю воздушного охлаждения подавалось самотёком, смазка осуществлялась разбрызгиванием.



5. \_\_\_\_\_  
Щиток.

1 — кнопка сигнала; 2 — выключатель света переднего щитка; 3 — кнопка подсоса; 4 — центральный переключатель света и замок зажигания; 5 — указатель уровня бензина; 6 — спидометр и счетчик пройденного пути; 7 — амперметр; 8 — выключатель стеклоочистителя; 9 — переключатель указателя поворота; 10 — часы; 11 — пепельница; 12 — кнопка стартера; 13 — рычаг переключателя коробки передач; 14 — педаль сцепления; 15 — ножной переключатель света; 16 — рычаг ручного тормоза; 17 — педаль ножного тормоза; 18 — педаль акселератора





КИМ-10-50

Открытый четырёхместный кузов крепился к хребтовой раме в четырёх местах. Выпускались НАМИ-1 на московском заводе «Спартак», нахдившимся в самом центре города. Это старейшее предприятие, выпускавшее до Октябрьской революции кареты, а затем и автомобили из импортных комплектующих, а после занималось ремонтом зарубежных грузовиков, имело слабое технологическое оснащение. Качество сборки было не очень высокое. Некоторые заготовки и комплектующие заказывались на стороне. Да и сам автомобиль оказался недоступным для населения. Выпускались НАМИ-1 с 1928 по 1930 год. За этот период их было выпущено 512 шт., использовались они для обслуживания низшего звена управления и в частные руки попадали после списания.

Следующей разработкой К.А. Шарапова стало семейство НАТИ-2, включающее в себя не только пикап, но и легковые автомобили с кузовами «родстер» и «фазтон». От НАМИ-1 это семейство унаследовало хребтовую трубчатую раму, воздушное охлаждение двигателя, независимую подвеску задних колёс, отсутствие дифференциала. Но тормоза у НАТИ-2 уже были на всех колёсах, а двигатель – четырёхцилиндровый, разработанный в двух вариантах: нижне- и верхнеклапанный. Однако в серийное производство автомобилей НАТИ-2 не пошли – не было предприятия, которое начало бы их выпуск. Да и бытовало мнение, что при производстве автомобилей лучше использовать зарубежный опыт.

В январе 1932 г. вступил в строй Горьковский автомобильный завод, а в декабре на нём начался выпуск по лицензии американской фирмы Ford легковых автомобилей ГАЗ-А с пятиместным кузовом «фазтон». Через четыре года, на смену этому автомобилю пришёл более комфортабельный ГАЗ-М1 с закрытым кузовом «седан». В том же, 1936 г. на московском заводе им. Сталина началось производство легковых автомобилей высшего класса ЗИС-101. Автомобили ГАЗ-А и ГАЗ-М1 в продажу не поступали. Они использовались как служебный транспорт, такси. А ещё этими автомобилями награждались выдающиеся личности тех лет: известные учёные, писатели, поэты, эстрадные певцы, актёры, лётчики, геологи, полярники, герои труда, передовики производства. Что же касается ЗИС-101, то они предназначались для обслуживания чиновников высших государственных и партийных учреждений, посольств, различных представительств Советского Союза в других странах.

Рост благосостояния народа потребовал создания простых по конструкции, дешёвых, экономичных автомобилей, предназначенных для продажи населению. За рубежом такие автомобили получили широкое распространение. В газетах «Правда», «Машиностроение», журналах «Мотор», «За рулём» были помещены статьи о малолитражках известных автомобильных специалистов и открыты дискуссии, каким ему быть.

Решением правительства, предприятием по производству малолитражных автомобилей был избран московский завод им. Коммунистического Интернационала Молодёжи (КИМ).

Завод им. Коммунистического Интернационала Молодёжи, построенный в 1930 г. на

болотистом пустыре за Крестьянской Заставой в Текстильщиках изначально занимался сборкой автомобилей – грузовых Ford AA и легковых Ford A из комплектующих, поставлявшихся из-за границы. Позже ГАЗ-АА и ГАЗ-А собирали из частей, поступавших с Горьковского автомобильного завода. По существу, это было первое в нашей стране предприятие массово-поточного выпуска автомобилей.

Отсутствие опыта в проектировании малолитражных автомобилей у наших конструкторов заставило их обратиться к зарубежной практике. На заводе были испытаны наиболее прогрессивные модели. Прототипом выбрали английский Ford Prefect с хорошо знакомыми отечественным конструкторам четырёхцилиндровым нижнеклапанным двигателем, зависимой взаимозаменяемой подвеской колёс на поперечных рессорах, трёхступенчатой коробкой переключения передач и механическим приводом барабанных тормозов. Однако кузов этого автомобиля выглядел старомодно. Исходя из этого, было принято решение о проектировании нового кузова. В объявленном конкурсе первое место получила модель художника В.Я. Бродского из кузовной группы конструкторско-экспериментального отдела Горьковского автомобильного завода. Необычным в кузове было отсутствие подножек. Лобовое стекло состояло из двух частей, расположенных под углом друг к другу. Капот, так называемого «аллигаторного» типа, то есть с петлями около лобового окна и замком в передней части автомобиля, давал возможность при обслуживании двигателя подойти к нему с трёх сторон. Салон был оснащён часами и сдвижными передними сиденьями, позволяющими регулировать расстояние до педалей, – ранее такие сиденья устанавливались только на автомобили более высокого класса. Запасное колесо размещалось не сзади или сбоку, а горизонтально в специальной нише под багажником. Сам кузов имел две широкие двери. Для доступа к задним сиденьям, спинки передних откидывались вперёд. Впервые в отечественном автомобилестроении крыша кузова нового автомобиля была цельнометаллической. Из других конструктивных особенностей автомобиля следует отметить синхронизаторы коробки переключения передач, тонкостенные двухслойные вкладыши подшипников коленчатого вала двигателя, центробежный автомат опережения зажигания, стеклоочиститель, работающий под воздействием разряжения во впускной трубе двигателя.

Разработка шасси и двигателя для малолитражки шла в КБ НАТИ под руководством А.Н. Островцова.

Новый автомобиль получил название КИМ-10. Первые опытные образцы КИМ-10 были выпущены 25 апреля 1940 г., а 1 мая три автомобиля этой модели проехали по Красной Площади в Москве на праздничной демонстрации.

Во время испытаний новые малолитражки показали себя с лучшей стороны. 30-сильный двигатель рабочим объёмом 1172 см<sup>3</sup>, позволявший развивать скорость в 90 км/ч, оказался достаточно экономичным. Если ГАЗ-М1 расходовал около 15 л бензина на 100 км, то КИМ-10 требовалось около 8. Одновременно с этим в США были закуплены оснастка и оборудование, шла подготовка к серийному производству этого автомобиля. Но вскоре



# 370 Scale 1:43 Junior Rescue 3 Pack



370-001 Jaguar S-Type Range Rover 4.6HSE MB Sprinter Van



370-003 VW Passat Range Rover 2003 MB Sprinter Van



370-005 New Mini Cooper BMW 5 Series Sedan Ford Transit Minibus



370-007 BMW 320i Touring MB C-Class Sedan VW LT2 Minibus



370-009 Volvo V70 2000 Touring VW New Beetle MB C-Class



370-011 MB M-Class VW Passat Ford Transit Minibus



370-013 BMW 3 Series Sedan Volvo S80 BMW X5



370-015 Ford Transit Van MB Sprinter Van VW LT2 Minibus



370-002 MB A-Class BMW X5 MB T1 Truck



370-004 Volvo V70 2000 Touring VW LT1 Van Ford Transit Van



370-006 MB M-Class VW Passat MB Sprinter Van



370-008 Range Rover 4.6HSE VW Passat Ford Transit Minibus



370-010 MB A-Class MB M-Class MB Sprinter Van



370-012 MB A-Class BMW X5 VW LT1 Minibus



370-014 MB M-Class BMW 5 Series VW LT1 Minibus



370-016 VW Passat VW LT1 Minibus Chevrolet Tahoe

# 230D Scale 1:43 Gold Collection



4-42940 4-42960 4-42950

Renault Twingo



4-42660 4-42650 4-42640

Fiat Punto

230D-001



4-21540 4-21550 4-21560

VW New Beetle Cabriolet



4-31750 4-31760 4-31740

Alfa Romeo 147



4-42650 4-42640 4-42660

Aston Martin DB7



4-31640 4-31650 4-31660



4-52940 4-52950 4-62960



4-43240 4-43250 4-43260



4-43360 4-43340 4-43350

Ford Puma



4-43050 4-53060 4-53040

230D-002

# 251D/251XD Scale 1:43 Classic Cars Series



Fiat 600D Open Top Fiat 600D MGB MGB Soft Top VW Beetle Cabriolet VW Beetle



Mini Cooper Mini Cooper MB 280SL Cabriolet MB 280SL Soft Top Porsche 356B Coupe Porsche 356B Cabriolet

251D-019 Assorted Classic



Volkswagen Beetle



Volkswagen Microbus  
251D-018 VW Classic Series





251D-020 Fiat 600D



Austin Healey Convertible

Austin Healey Soft Top

Austin Healey Hard Top

251XD-010 Austin Healey



251XD-011 Aston Martin DB5



251XD-012 Porsche 904GTs



251XD-009 Mini Van



251XD-013 Land Rover Series III 109



251XD-015 Land Rover Series III 109



251XD-014 Land Rover Series III 109



251XD-016 Land Rover Series III 109

# 343

Scale 1:43  
Premium 3 Pack

27



343-001 MB C-Class MB S-Class Sedan MB 600SL Sedan



343-003 BMW 3 Series Sedan BMW 745i Sedan BMW 5 Series Sedan



343-005 Land Rover Freelander Rover 4.6HSE Rover 2003



343-002 BMW Z3 Cabriolet BMW Z4 Cabriolet BMW Z8 Cabriolet



343-004 VW New Beetle VW Microbus 2001 VW Passat



343-006 Ford Focus Porsche 911 GT2 Mitsubishi Lancer Evolution VI

# 353

Scale 1:43  
Classic Car 3 Pack



353-001 VW Beetle Soft Top VW T1 Pick Up VW Microbus



353-003 MB 190SL Soft Top MB 300SL Soft Top MB 280SL Hoff Top



353-005 MGB Morgan Plus Eight Convertible Lotus Europa



353-002 Porsche Spyder Porsche 356B Cabriolet Porsche No.1



353-007 Mini Cooper Mini Traveller Van Mini Pick Up Van



353-008 Austin Healey Soft Top Morgan Plus Eight Aston Martin DB5

# 912

Scale 1:43 Emergency  
Vans with Pullback,  
Light & Sound Functions



912-001 Fire



912-002 Police



912-003 Ambulance



# МОСКОВСКИЙ АВТОСАЛОН 2005



КАвЗ-32081



КрАЗ-65055



Лада 112 Суперспорт



УАЗ Патриот



Керженец (Самотлор-НН)



Лада 110



Лада 112



Skoda Yeti



КрАЗ-65022



Лада 112 купе



Лада Калина универсал



Троллейбус ТМ3-5235



ЗИЛ-5301КМ



Урал-6464



Урал-63674



Горос А5401D



33



480-002 Land Rover Series III 109 Off Road Fire and Rescue with Fire Boat Trailer



480-004 VW LT1 Tow Truck with BMW Z3 and Tool Trailer



480-006 MB Actros Fire Truck with Speed Boat



480-008 MB Sprinter Van Nairatz 112 with Speed Boat



1:43

4-91110X Forklift Truck (Scale 1:43)

480

Scale 1:43 Emergency Vehicles with Trailer Series



480-001 MB T1 Emergency Ambulance Truck with Incident Support Unit



480-003 Ford Transit Van with Police Collision Investigation Unit



480-005 Range Rover 2003 Coast Guard with Speed Boat



480-007 Ford Transit Polzeel Minibus with Speed Boat

Pepsi Series



1:43

4-30210X Porsche 911 GT2 (Scale 1:43)



# МОСКОВСКИЙ АВТОСАЛОН 2005



Тракол-39041



YA3 Комби



Ypan-6563



ЗИЛ-5301BE



Богдан A09202



Богдан



KIA Cerato



KIA Sportage



ВИС-23481



Tata



SsangYong



НефАЗ



ЛиАЗ-62xx



Andre 1000 Marcopolo



Hunday Terracan



Диска

Skoda Octavia



МОДЕЛИ ДЛЯ ЧЕХИИ

Chevrolet-Niva



VW Bus Road Police



VW Ambulance



MB 320ML Ambulance



МОДЕЛИ ДЛЯ РОССИИ

Skoda Octavia Combi



Chevrolet-Niva Road Police



MB Ambulance



VW Fire



MB 320ML Fire



BA3-119 "Калчо"



Chevrolet-Niva Ambulance



MB Unimog Rescue



VW Rescue



MB 320ML Rescue





произошла неприятная история. В начале октября 1940 г. завод посетил корреспондент газеты «Известия». Он увидел несколько собранных автомобилей КИМ-10, сфотографировал их, и не с кем не согласовывая, опубликовал на следующий день радостную статью о начале серийного производства новых малолитражек. Прочитав статью, И. В. Сталин был немало удивлен, почему выпуск автомобилей начался без его ведома и согласия. Он потребовал, чтобы эти автомобили были показаны в Кремле. Недоразумение с «Известиями» и опоздание с отправкой автомобилей на показ высшему руководству страны вызвали негативную реакцию И. В. Сталина. В частности, ему не понравились фары, установленные на крыльях, как у ГАЗ-М1. Вызвал недовольство и двухдверный кузов. По мнению «отца народов», доступ к задним сиденьям был неудобен. Он так же поставил вопрос о неправильности выбора типа автомобиля и дал указание разработать четырёхдверную модель. За «введение в заблуждение социалистической общественности» директор завода им. Коммунистического Интернационала Молодежи А. В. Кузнецов попал под суд. Ждало наказание и наркома среднего машиностроения, – ему подчинялись автомобильные заводы нашей страны – И. А. Лихачева. Его сняли с этой должности и отправили директором на ЗИС.

После указания И. В. Сталина, на Горьковском автомобильном заводе началась разработка нового, четырёхдверного кузова.

Всего же было выпущено около 500 двухдверных автомобилей, но их фары уже были смонтированы в кузова. Модернизированный вариант назывался КИМ-10-50. Вместе с ними было выпущено небольшое количество автомобилей с кузовом «фаэтон» – они предназначались для южных районов Советского



Союза и получили название КИМ-10-51. Четырёхдверная модель стала называться КИМ-10-52. Два опытных образца КИМ-10-52 были изготовлены в 1941 г., их двигатель, трансмиссия и ходовая часть остались такими же, как и у КИМ-10-50. Восьмиоконный кузов сделали несколько ниже, а лобовое стекло – плоским. Передние двери КИМ-10-52 открывались по ходу движения автомобиля, а задние – против, как у ЗИС-101. Начало серийного выпуска четырёхдверной модели намечалось на 1942 г., но этому помешала война. Из двух выпущенных автомобилей КИМ-10-52 сохранился лишь один.

Выпуск малолитражек на бывшем заводе им. Коммунистического Интернационала Молодежи был возобновлен в 1947 г., а завод стал называться «Московский завод Малолитражных Автомобилей». В знак признательности жителям Москвы, где завод расположен, новые малолитражки стали называться «Москвич».

До наших дней дошло несколько автомобилей КИМ-10-50 и один КИМ-10-52. Судьба изготовленных КИМ-10-51 неизвестна. Один из сохранившихся КИМ-10-50 и единственный «оставшийся в живых» КИМ-10-52 можно увидеть в экспозиции автомобилей в Политехническом музее.


## РЕВОЛЮЦИИ CITROEN

Когда началась эта история? Может быть, 5 февраля 1878 г., когда в многодетной семье торговца бриллиантами, выходца из Голландии, в Париже появился на свет Андре Ситроен? Или в 1912 г., когда он начал изготавливать шевронные шестерни? А может быть в 1919 г., когда его фирма впервые в Европе начало массовое производство дешёвых автомобилей? При этом Ситроен организовал их рекламу и систему технического обслуживания, за что получил прозвище «Европейский Ford». И уже его самая первая модель, получившая обозначение Torpedo 10PS 8/10B Тур А оснащалась запасным колесом, пускателем, электрическим освещением. Цена автомобиля составляла всего 7950 франков. За 15 дней Citroen получил 16000 заказов на Torpedo 10PS 8/10B. Впоследствии его фирма стала одной из наиболее прогрессивных в техническом оснащении компаний. А в память о шевронных шестернях, логотипом автомобилей Citroen стали два шеврона.

В 20-х гг. прошлого века, с выпуском новых моделей, Citroen строит новые заводы не только во Франции, но и за рубежом, а также рекламирует свою продукцию с невиданным размахом. Во время всемирной выставки в Париже, проходившей в 1925 г., на Эйфелевой башне горело огромное 30-метровое название фирмы. Однако в начале 1930-х гг. Citroen стал испытывать серьёзные финансовые затрудне-

ния. По просьбе правительства фирма Michelin – главный кредитор выверяет счета компании и помогает восстанавливать производство. Благодаря Michelin Citroen выстоял. В 1934 г. на Парижском автосалоне Citroen представил революционную модель 7CV, более известную как Traction Avant (передний привод). Ее компактный силовой агрегат составлял как бы единое целое с передней частью автомобиля, которая могла легко отделяться от кузова благодаря соединению с последним четырьмя горизонтальными штырями с гайками. Сам кузов без подножек имел элегантный внешний вид. Отсутствие рамы делало автомобиль лёгким. Привод на передние колёса и подвеска на скручиваемых стержнях обеспечивали автомобилю прекрасную управляемость и устойчивость. Traction Avant стал последней разработкой Андре Ситроена, – он умер 5 июля 1935 г. после тяжёлой болезни. Первые автомобили этой модели имели верхнеклапанный двигатель рабочим объёмом 1303 см<sup>3</sup> мощностью 32 л.с. и автоматическую коробку переключения передач. Однако проведённые испытания показали, что двигатель оказался слабоватым, не очень хорошо показывал себя и «автомат». Позже появились более мощные двигатели, выдававшие уже 36 «лошадок», а для спортивной модели мощность была повышена до 46 л.с. Дело даже доходило до V-образной «восьмерки», но в се-

рию она не пошла. Самыми мощными были 4-цилиндровый (56 л.с.) и 6-цилиндровый (77 л.с.) двигатели. При этом покупателям предлагались различные типы кузовов – от четырёхдверного седана до двухместных купе, кабриолетов, семиместных Familiale и Commerciale с поднимающейся вверх задней дверью. В середине 1950-х гг. на Traction Avant была испытана гидроневматическая подвеска колёс, ставшая впоследствии «визитной карточкой» компании Citroen. Выпуск этого автомобиля продолжался более двух десятилетий, затем ему на смену пришла не менее выдающаяся модель DS. Её дебют состоялся 50 лет назад – в 1955 г. на автосалоне в Париже, где она произвела настоящий фурор. Автомобиль имел необычный внешний вид, боковые стёкла прилегали к уплотнителям дверных проёмов, верхняя часть кузова из пластмассы... и



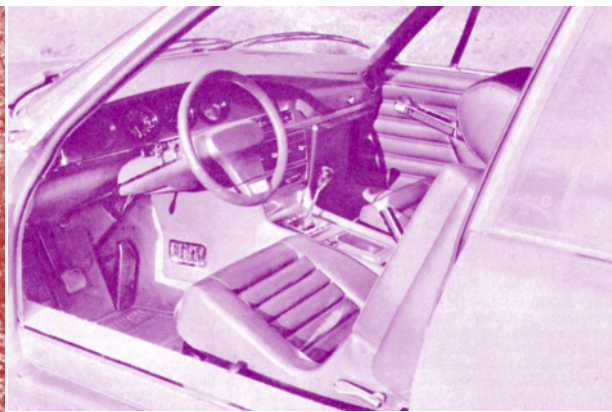
ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ  
РАБОТАЕТ ЕЖЕДНЕВНО

С 10 ДО 18 ЧАСОВ,  
(ДОСТУП ПОСЕТИТЕЛЕЙ ДО 17.30)

КРОМЕ  
ПОНЕДЕЛЬНИКА  
(ВЫХОДНОЙ ДЕНЬ)  
И ПОСЛЕДНЕГО ЧЕТВЕРГА  
МЕСЯЦА (САНИТАРНЫЙ ДЕНЬ)

КАССА ПО ПРОДАЖЕ БИЛЕТОВ  
РАБОТАЕТ  
С 10 ДО 17 ЧАСОВ





ние с фирмой Peugeot заставили в 1975 г. прекратить выпуск Citroën SM. За 5 лет их было выпущено 12920 экз. Но в том же году другая выдающаяся модель Citroën – CX получила титул «Автомобиль года» и премии за лучший кузов и безопасность. Ещё ни один автомобиль не получал три таких высоких награды одновременно. Судьба этой модели сложилась более счастливо, чем SM. Выпуск CX продолжался более 14 лет. Фирма Citroën и сегодня удивляет мир своими моделями. История продолжается.

**Леонид Толмачев**  
Научный сотрудник  
НЭО Транспорт  
Политехнического музея

отсутствие педали тормоза – замедление осуществлялась изменением давления в гидросистеме. Гидропневматическая подвеска с автоматической коррекцией высоты обеспечивала высокую плавность хода, а все основные механизмы были снабжены усилителями. До сих пор ни один автомобиль не имеет столько интересных конструкторских решений. Позже к DS присоединилась более простая версия ID.

В 1969 г. фирма Citroën приобрела итальянскую компанию Maserati. Результатом их деятельности стала модель SM. Её презентация состоялась 35 лет назад – в 1970 г. на Женевском автомобильном салоне. Появление SM вызвало хор похвал. Это был первый престижный автомобиль, которого так не доставало Франции.

От Citroën DS, SM унаследовал передний привод, усовершенствованную независимую гидропневматическую подвеску колёс, дисковые тормоза.

Его двухдверный кузов, разработанный стилем General Motors Анри де Сегюр Лоу, с широким носом и сужающейся задней частью имел рекордно низкий коэффициент лобового сопротивления и был настоящим произведением искусства. Шесть фар размещались под прозрачным пластиковым обтекателем. При прохождении поворотов, внутренние фары поворачивались вместе с колёсами. Влияние

General Motors на Citroën SM чувствуется в оформлении задней части автомобиля.

Необычна и компоновка этого автомобиля. Его пятиступенчатая коробка переключения передач в блоке с главной передачей располагалась перед двигателем. Интересна и конструкция двигателя. При его создании был учтён опыт постройки гоночных моторов. Шесть цилиндров располагались V-образно, с углом развала 90 градусов. Цепи привода распределительных валов находились между первой и второй парами цилиндров. Три сдвоенных карбюратора «Вебер» позволяли ему при рабочем объёме 2679 «кубиков» выдавать 170 л.с. При этом, благодаря алюминиевому блоку и головке цилиндров, силовой агрегат получился достаточно лёгким. Этот же двигатель устанавливался и на Maserati Merak. Позже, вместо карбюраторов, двигатель получил систему впрыска топлива, а его рабочий объём увеличили до 2974 см<sup>3</sup>, что позволило поднять мощность до 180 «лошадей».

Только появившись на рынке, SM сразу завоевал множество поклонников. Впервые за долгие годы появилась возможность приобрести автомобиль высшего класса категории Gran Turismo. Такими личным и представительским автомобилями обзавёлся президент Франции Жорж Помпиду.

Однако век этой выдающейся модели оказался недолог. Энергетический кризис и слия-



**Адрес музея:** 101000, Москва, Новая площадь, д.3/4, подъезд № 1  
**Телефоны:** (095) 923-42-87 (экскурсионное бюро), 923-07-56, 925-06-14  
**Факс:** (095) 925-12-90  
**Сайт:** www.polymus.ru



**Научная библиотека Политехнического музея разывает следующие номера журналов: АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ: 2003 г. – № 9 ИГРУШКИ ДЛЯ БОЛЬШИХ:**  
2001 г. – № 4;  
2002 г. – № 7(16);  
2003 г. – №№ 19, 20, 21, 22, 23 и 24;  
2004 и 2005 гг. – все номера.  
**М-Хобби:**  
1994–1999 гг. – все номера;  
2002 г. – № 2;  
2003 г. – все номера.

**СТОИМОСТЬ ПОСЕЩЕНИЯ МУЗЕЯ ДЛЯ ГРАЖДАН РОССИИ И СНГ**

Взрослых	40 руб.
– с экскурсионным обслуживанием	60 руб.
Школьников и студентов	20 руб.
– с экскурсионным обслуживанием	30 руб.
Пенсионеров	20 руб.
– с экскурсионным обслуживанием	30 руб.

**БЕСПЛАТНЫЙ ВХОД В МУЗЕЙ ПРЕДОСТАВЛЯЕТСЯ:**

- детям дошкольного возраста;
- ветеранам Великой Отечественной войны и боевых действий;
- жителям блокадного Ленинграда;
- ликвидаторам Чернобыльской аварии;
- неработающим инвалидам 1 и 2 групп;
- детям, оставшимся без попечения родителей;
- многодетным семьям;
- сотрудникам музеев;
- попечителям музея с приглашёнными лицами (до 5 чел.);
- военнослужащие срочной службы.

Бесплатные и льготные билеты выдаются по предъявленным документам

**ДЛЯ ГРАЖДАН ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ**

Взрослых	150 руб.
– с экскурсионным обслуживанием	200 руб.
Школьников и студентов	75 руб.
– с экскурсионным обслуживанием	150 руб.

**СПРАВКИ ПО ТЕЛЕФОНУ: 921-52-94**  
Администрация



# МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ РУССКО-БАЛТИЙСКОГО ВАГОННОГО ЗАВОДА РУЧНОГО И МАЛОСЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА

Дмитрий КОНДАКОВ,  
Москва

В данной статье мне хотелось бы рассмотреть весь спектр моделей автомобилей Русско-Балтийского вагонного завода, выпускавшихся отдельными модельстами или их объединениями, как полностью оригинальных, так и изготовлявшихся с использованием отдельных деталей от моделей производства саратовского «Тантала» или его приемника «АГАТа» из г. Маркс.

В свое время «Тантал» выпускал (чего нельзя сказать о моделях его приемника) отличные модели легковых автомобилей Русско-Балтийского вагонного завода из г. Рига (особенно это относится к моделям первых лет выпуска). Но, как всегда коллекционеры столкнулись с проблемой – модели-то хорошие, но, во-первых, их мало (всего пять), а во-вторых – РБВЗ выпускал и другие автомобили (грузовые, специальные, автобусы и т.д.). Как всегда за устранение этих «недостатков» взялись энтузиасты-умельцы. Хочу сразу оговориться, что речь в данной статье пойдет только о моделях автомобилей, соответствующих, в большей или меньшей степени, своим реальным прототипам. Разговора о различных «фантастических» или, точнее, никогда не существовавших модификациях идти не будет. Итак, начнём...



Руссо-Балт Д24-40  
(Лаборатория минимodelей)

Лаборатория минимodelей из Саратова выпускала модель пожарного автомобиля *Руссо-Балт Д24-40 XIII серии* (экземпляр № 405) 1913 года выпуска. Модель изготовлена с использованием промышленных деталей и имеет отличную детализировку (много мелких деталей: лопаты, топоры, багры). А если в неё «посажены» фигурки пожарных – тогда она вообще смотрится законченно и очень органично.

Продолжая пожарную тематику надо сказать, что неплохие модели изготавливались по выставленной сначала в Государственном музее Пожарного дела, а затем в Рижском Мотор-музее реплике *пожарной линейки Руссо-Балт Д24-40*. В разное время её изготавливали и изготавливают несколько модельстов.

Руссо-Балт Д24-40  
(Молотков)



Модель изготовленная *Виталием Молотковым* с использованием деталей от саратовской модели *Руссо-Балт С24-40* с кузовом лимузин-берлин имеет полностью оригинальную заднюю часть (материал – смола, дерево). Присутствуют

оригинальные мелкие элементы отделки: выточенные из оргстекла фонари, рычаги, педали, пожарное вооружение: лопаты, топор, багор, отдельно выполнены лестницы и подножки. Выпуск этой модели также давно прекращен.



Руссо-Балт Д24-40  
(Ильюшин)

Эта же модель, выпускавшаяся с 1995 г. *Игорем Ильюшиным* также изготавливалась с использованием деталей от саратовской модели, правда, она значительно проще по отделке и проработке, чем модель В. Молоткова. Вся задняя часть модели вместе с передними сиденьями и лестницами отлита одной деталью из светло-жёлтой пластмассы. Отсутствуют мелкие детали: багор, лопата. Фары, рычаги переключения передач, рулевое колесо и другие мелкие детали заимствованы серийной модели. Всего выпущено около 100 экз. модели.

Объединение «*Русская коллекция*» порадовала нас такими моделями автомобилей Русско-Балтийского завода, как санитарный полугусеничный, грузовой и омнибус, которые бесспорно являются шедеврами моделизма. Рассмотрим их по порядку:

Руссо-Балт-Кегресс  
(Русская коллекция)



*Санитарный Руссо-Балт-Кегресс*. Очень красивая полностью оригинальная модель с хорошей проработкой деталей. На первых экземплярах втулки и облицовка радиатора выгачивались из латуни и имели характерный для неё цвет. Двигатель модели также неплохо проработан – все детали изготовлены отдельно. Гусеницы модели изготавливались из резины. На бортах кузова автомобиля расположена выполненная вручную надпись: «Санитарная колонна Российского Императорского автомобильного общества Цесаревича Алексея» и красные кресты. Вообще эти модели изобиловали мелкими деталями. На них могли присутствовать либо в полном объёме, либо частично следующие детали: двуглавый орел на пробке радиатора; флажок с левой стороны с флагом (батистовым или бумажным), на котором помещен красный крест;

номерной знак или заменяющая его поворотная фара-прожектор на передней панели; циферблаты на приборной доске и др.

Модель комплектовалась тентованным грузовым прицепом на лыжах. В настоящее время

эта модель уже давно стала раритетом.



Руссо-Балт М24-40  
(Русская коллекция)

*Грузовой Руссо-Балт М24-40*. Большинство моделей немного отличаются друг от друга. У них могут быть: разные крылья, двускатная или односкатная ошиновка колёс сзади. Может отсутствовать запасное колесо, а кузов может быть закрыт тентом или быть без него.



Руссо-Балт М24-35  
(Русская коллекция)

*Омнибус на шасси Руссо-Балт М24-35 IV серии* (экземпляр № 90). Эта модель имела цепную передачу, двускатную ошиновку задних колёс и оригинальный кузов. Окрашивалась она, как правило, в тёмно-синий цвет и имела таблички с надписями: «С.-Петербург», «Красная Двина – Мюльграбен» и др.



Руссо-Балт Д24-40  
(Бабурин)

Интересную модель бортового санитарного грузовика *Руссо-Балт Д24-40* с надписью «Санитарная колонна И.Р.А.О. № 1» изготовил *Евгений Бабурин* с очень тщательной проработкой деталей. Модель экспонировалась на первой выставке моделей в Политехническом музее в 1986 г. и на выставке-аукционе в Манеже в 1994 г.

Руссо-Балт С24-30  
(Борцов)



*Игорь Борцов* изготавливал неплохие модели спортивных автомобилей Руссо-Балт: *С24-30*, участвовавшего в ралли Петербург–Рига–



# CITROEN DS – «БОГИНЯ» В МЕТАЛЛЕ

Мурат ДАДАЯНЦ,  
e-mail: muratd@list.ru



Рис. 1

Если произнести вслух французское слово «deesse», которое означает «богиня», получится «десс». Примерно так же произносятся и две буквы DS, указывающие на то, что это самая выдающаяся модель фирмы Citroën, и одна из наиболее интересных машин автомобильной истории... Не зря на улицах французских городов за этим автомобилем прочно закрепилось прозвище «Богиня».

В 1955 г. в автомобильном мире уже ходили слухи о том, что фирма Citroën представит на Парижском автосалоне свою новую модель среднего класса, которая должна будет заменить выпускающийся уже двадцатый год великодушный, но изрядно устаревший Traction Avant и множество его модификаций.

Но то, что появилось на стенде кампании в день открытия автосалона намного превзошло даже самые смелые ожидания... Миру явилась «богиня в наряде от кутюр».

Говоря более приземлённым языком — Citroën DS19, автомобиль в котором необычно было абсолютно всё! Начиная от кузова, дизайн которого был разработан известным маэстро Фламиньо Бертони (желательно не путать с Нуччо Бертоне), и заканчивая односпицевым рулем.

Модель своим появлением опередила время почти на двадцать лет. Не зря один из известных английских журналистов писал, что на Парижском Автосалоне 1955 г. был представлен только он DS на фоне чего-то там ещё.

В дни первых поездок пробных экземпляров на улицах Парижа собирались толпы зрителей, целые демонстрации. Подобно проезду какой-либо знаменитости, кортеж из трёх Citroën DS вальяжно катился по центру города сопровождаемый удивленно-восторженной толпой зевак.

За первые сорок минут работы салона было получено более семисот заявок на приобретение этой модели, а к концу первого дня выставки уже 12000 «жаждущих» ждали свою «богиню».

Кстати своё прозвище эта машина оправдывала не раз. Вот, пожалуй, самый примечательный случай. Любимец народа президент Франции генерал Шарль Де Голь 22 августа 1962 г. проезжал по одному из предместий Парижа на самом обычном черном DS19. Внезапно дорогу перегородили два автомобиля, из которых был открыт шквальный огонь по машине президента. Пули сразу пробили передние колёса, но не растерявшийся



Рис. 2



Рис. 3

водитель резко нажав на педаль газа, объехал машины террористов и на большой скорости покинул зону обстрела. Всё бы хорошо — классный водитель, немного удачи, вот только позднее эксперты, полностью изучив обстановку происшествия, пришли к единогласному выводу о том, что при выполнении этого манёвра на спущенных колёсах любой автомобиль (из выпускаемых на тот момент в мире) неминуемо перевернулся бы...

Как говорилось выше, в этой машине было необычно абсолютно всё. Самые невероятные решения, не поддающиеся трезвому разуму, соседствовали друг с другом. Более того все они создавали ощущение небывалой гармонии, начиная от двухобъёмного кузова седан с футуристической, как будто сползающей назад крышей, панелью приборов от летающей тарелки, закрытыми задними колёсами, потрясающей линией капота вплоть до оригинальной светотехники. Но настоящий шок наступил после того, когда становилось известно о технических решениях применённых в DS.

Автомобиль как будто «лежал на земле», опустившись на брюхо, но в момент запуска двигателя плавно поднимался, причём высота дорожного просвета зависела лишь от желания водителя. Причина подобного чуда таилась во впервые применённой гидропневматической подвеске. Опирающийся на бачки с азотом, вместо традиционных пружин, автомобиль достигал практически любого дорожного просвета, небывалой даже у лимузинов плавности хода, причём как на идеальной трассе,



Рис. 4

так и по бездорожью. Подняв кузов на максимальную высоту можно было поменять колесо без применения домкрата, проехать на трёх колесах, одолеть канаву или ступеньку, которая бы по силам лишь Land Rover! Полуавтоматическая трансмиссия с рычагом на рулевой колонке имела гидравлический привод механизма переключения передач. Педаль сцепления отсутствовала. Автомобиль был оснащён редкими в то время гидроусилителем руля и усилителем тормозов. Первый вариант Citroën DS19 показан на рис. 1 и 2. Единственное, что напоминало в нём обычный Citroën, был, доставшийся в наследство от Traction Avant, модернизированный двигатель объёмом 1911 см<sup>3</sup> и мощностью в 75 л.с. Но, благодаря потрясающей аэродинамике нового кузова и революционной подвеске, «богиня» легко разогналась до 150 км/ч. Показатель для 1955 г. очень серьёзный.

С момента начала производства DS19 покорило сердца множества людей самых разных сословий и рода деятельности. Им пользовались президенты, министры, кинознаменитости, секретные службы, полиция, бандиты и таксисты. Автомобиль стал героем множества кинофильмов.

К 1957 г. мелкие недочёты и детские болезни были устранены. А за год до этого — в 1956 г. — появился упрощённый вариант автомобиля — Citroën ID19 (рис. 3) без гидроусилителя руля, с двигателем мощностью 66 л.с., механической коробкой переключения передач, незатейливой отделкой салона и менее яркими деталями кузовного декора. Машина предназначалась в основном для таксистов, государственных служащих и консерваторов, боявшихся технических новинок.

В 1958 г. появляется универсал на удлинённой базе под названием Safari (рис. 4), отличающийся просто невероятной вместительностью, а в 1960 г. знаменитый французский кузовостроитель Анри Шапрон выпускает роскошный двухдверный (рис. 5) кабриолет с мягким откидным верхом. Стоит отметить, что первоначально фирма Citroën отказалась продавать кабриолеты Шап-



Рис. 5

рона через свою дилерскую сеть, но через несколько лет конфликт был улажен, и в салонах по всему миру можно было приобрести практически любой вариант автомобиля.

К 1965 г. автомобиль получил более мощный (100 л.с.) двигатель объёмом 2175 см<sup>3</sup>. Модель приобрела и другой индекс — DS21.

В 1967 г. автомобиль претерпел лёгкий стайлинг. За счёт новых передних крыльев и интереснейшей светотехники, которая поворачивалась вместе с передними колёсами (рис. 6), машина стала ещё обаятельней. Но на этом фирма Citroën не остановилась — она постоянно совершенствовать свой автомобиль почти ежегодно. Вот наиболее значительные вехи в развитии модели:

1969 — появилась система впрыска топлива;

1970 — началась установка пятиступенчатых коробок передач;

1971 — в качестве дополнительного оборудования по заказу можно было установить автоматическую коробку передач;

1972 — начало производства модели DS23 с новым двигателем объёмом 2347 см<sup>3</sup>, мощностью 115 или 130 л.с.;

1973 — выпущены первые лимузина на базе удлинённой версии Palas.

К моменту снятия модели с производства в 1975 г. было выпущено почти 1,5 млн экз. DS в различных вариантах, а к его 50-летию юбилею в Париже открылась специализированная выставка, посвященная этому культовому автомобилю. В наши дни Citroën DS является желанным и дорогостоящим экспонатом любой коллекции, хотя иногда их ещё можно встретить на улицах европейских городов и даже в Москве.

Стоит отметить, что DS неоднократно принимал участие во многих ралли-рейдах, причём небезуспешно, но это уже другая история, к которой мы ещё вернемся...



Рис. 6



## Citroen DS

Пробежав глазами предыдущую статью Вы наверняка поняли, модели какого автомобиля мы сегодня будем сравнивать. Совершенно верно — это Citroen DS во всем своём многообразии.

Само собой модельный мир не мог не откликнуться на существование этого красивейшего автомобиля и множество фирм выпускало и продолжает выпускать его модели в различных масштабах и вариантах.

Для сегодняшнего теста мы выбрали наиболее интересные и наиболее распространённые копии этого незаурядного автомобиля. Итак, это:

- Citroen DS19 (Vitesse);
- Citroen DS21 (Nostalgie);
- Citroen DS21 (RIO);
- Citroen DS23 (Norev).

Наши постоянные читатели помнят критерии сравнения моделей. Для новичков повторим ещё раз. Оценка производится по пятибалльной системе по следующим критериям:

- общее субъективное (визуальное) восприятие;
- соответствие масштабу;
- качество проработки мелких деталей;
- колёса и салон;
- соотношение «цена/качество» модели.

Смотрятся они все, как это ни странно, абсолютно по-разному. Особенно выделяется несколько грубоватая, но очень обаятельная модель с открывающимися дверями от RIO (рис. 1). Вот эти-то неаккуратно пригнанные двери её и портят! Визуально модель выглядит несколько больше остальных, но до промеров мы дойдем чуть позднее, а вот лёгкая «игрушечность» ей как раз и придаёт определённый шарм. Оценка за общее восприятие — 3,5 (подвели двери и не очень качественная покраска). Рядом с ней великолепный тёмно-вишневый с белой крышей Citroen DS19 от Vitesse (рис. 2). Первое впечатление — класс! Модель смотрится выиграннее всех остальных, она пропорциональна, гармонична и, главное, потрясающе окрашена. Цвета подобраны отлично, а качество покрытия не вызывает нареканий даже у самого предвзятого коллекционера. Оценка в этой категории — твердая пятёрка!

Несколько озадачивает Citroen DS23 от Norev (рис. 3). С первого взгляда эта зелёная модель выглядит не броско, но, присмотревшись, начинаешь понимать, что качество продукции этой старой фирмы улучшилось на порядок. Это не RIO, технология изготовления моделей которой остановилась в середине 1970-х гг. и, судя по всему, не собирается совершенствоваться! Слегка режет глаз немного высоковатая посадка и слишком крупная антенна на крыше. В остальном же — это вполне приятная модель с качественной покраской, но как-то пресная, не вызывающая никакого восторга. Оценка в данной номинации 4 балла.

И последняя в нашем обзоре светло-серая модель китайской сборки от недавно появившейся на рынке французской фирмы Nostalgie (рис. 5). Со стороны довольно эффектная хорошо передающая дух середины 1960-х гг. модель. Привлекает «по-макетному» чуть матовая окраска, не бросающийся своим блеском в глаза хром, цвет в духе эпохи расцвета автомобиля, очень красивая посадка и абсолютно прозрачный пластик стёкол. Как минус — откровенно толстые неуклюжие дворники. В общем, модель лишь немного уступает аналогичной от Vitesse. Смело ставим 4,5 балла. Если бы рядом не было Vitesse'вской, наверняка поставили бы пятёрку!

Взяв в руки штангенциркуль и обложившись автомобильной литературой, приступаем к промерам моделей и оценке их соответствия заявленному масштабу. Не будем утруждать уважаемого читателя приведением цифр, и сразу попытаемся приступить к оценке моделей в этой номинации. Citroen DS от RIO сильно разочаровал. Он явно великоват, причём как по длине,

Модель Citroen DS19 (Vitesse)



Модель Citroen DS21 (Nostalgie)



ширине, так и по колёсной базе. Только по высоте он более или менее соответствует заявленному масштабу. В целом масштаб модели где-то около 41,5. Оценка в категории — 2,5 балла.

Приглянувшаяся нам с самого начала модель от Vitesse и здесь оказалась на высоте! Соответствие масштабу практически идеальное. Лишь немного подвела ширина переднего бампера модели (он уже на 0,5 мм). В остальном — точнейший 43-й масштаб. Оценка — твёрдые 4,5 балла.

От нового изготовителя, особенно в такой ценовой категории, обычно каких-либо высоких показателей не ожидаешь. А вот тут мы были приятно удивлены! Светло-серая модель Citroen DS21 от Nostalgie после промеров и нехитрых расчётов показала потрясающий результат! Хотя увеличивая в 43 раза, садись за руль и езжай. Масштаб соблюден полностью, до десятых долей миллиметра. Наши аплодисменты и вытекающая из них оценка — 5 баллов!

Ну и последняя модель — старый добрый Norev, который мы покупали ещё в начале 1980 г, а первую увиденную мной в клубе у станции метро «Текстильщики» зимой 1980 г. модель я помню до сих пор. Качество моделей изменилось в лучшую сторону. Примечательно то, что ещё в 1980-е гг. когда модели не очень соответствовали заявленному масштабу (что ещё мягко сказано), как раз Norev, при далеко не лучшей детализации, практически всегда строго соблюдал этот параметр! Время не особенно изменило традиции фирмы, что просматривается у тестируемой модели, которая полностью соответствует масштабу, лишь несколько превы-

шая этот показатель по высоте. Мы решили оценить её в 4 балла, так как даже при визуальном осмотре лишние 1,2 мм сильно бросаются в глаза.

Теперь смело можно перейти к внешней детализации. Нам явно придётся «попотеть». Не нарушая порядок начнём с RIO, у которой, к сожалению, тщательность детализации не поражает. Всё-таки чувствуется поразительное упрямство в приверженности технологиям модельного производства последней трети прошлого века. Всё, что только может только быть изготовлено из отдельных деталей (начиная от номерных знаков и заканчивая гигантскими дверными ручками) — грубое и неуклюжее. И при всём при этом полностью отсутствую дворники. В наше время это уже совсем не смотрится. К тому же все эти детали ещё и довольно неаккуратно отлиты, хотя принципиальное наличие деталей как таковых всё же радует. Не в пользу модели говорят и открывающиеся двери, которые довольно грубо пригнаны и воспринимаются как-то отдельно от самого автомобиля. Общая оценка — 3,5, на большее рука не поднимается.

Оказывается не всё, что великолепно смотрится, само совершенство. Это лишний раз доказала модель от Vitesse. При ближайшем рассмотрении оказалось, что многие мелкие детали недостаточно проработаны — ручки дверей выполнены воедино с основными панелями, светотехника изготовлена насколько поверхностно, тамповки практически не читаемы, дворники крупноваты. Но, тем не менее, всё это в пределах разумного и как-то более или менее аккуратно. В пользу модели говорит очень качественная литая каж-



дой детали. Стоит отметить, что из всех моделей именно у Vitesse аккуратнее и пропорциональнее всего выполнены хромированные окантовки окон, что для модели Citroen DS особенно важно так как они играют немаловажную роль в создании определённого характера автомобиля. Оценка — 4 балла.

Nostalgie в очередной раз преподносит сюрприз! Отличная детализировка! Всё аккуратно и всё в меру. Немного портят впечатление несколько крупноватые дворники. Вообще-то детализировка чем-то напоминает Vitesse'вскую — явно доминируют общие корни и один завод-изготовитель. Но в отличие от Vitesse'вской всё проработано более тщательно, особенно это касается салона, панели приборов и, главное, светотехники. Не хватает отдельно выполненных дверных ручек, а в остальном — всё просто отменно. Оценка лишь немного не дотянула до пятёрки, мы всё же склонились к 4,5 балла.

И вот мы переходим к настоящему самородку в данной номинации — модели автомобиля Citroen DS23 Pallas от NOREV. Машинка выполнена изумительно! Детализировка выше всяких похвал, начиная от салона и заканчивая внешними атрибутами вроде накладного хромирования и светотехники. Откровенно не к чему придраться, можно говорить много, но мы советуем поддержать модель в руках или просто посмотреть на неё. Оценка — 5 баллов. Добавить нечего.

Колёса и салон у всех моделей проработаны совершенно по-разному, причём даже рисунки простежки сидений отличаются друг от друга, так что нам пришлось опять забраться в книжный шкаф за соответствующими источниками информации. Оказывается разнообразие отделки салонов обусловлено тем, что разные производители выпустили модели автомобилей разных годов выпуска, а за более чем двадцатилетнюю историю производства автомобиля Citroen DS отделка салона изменялась. Причём и одновременно выпускаемые модификации в различных ценовых категориях имели различную комплектацию, что несло за собой наличие в реальных автомобилях абсолютно непохожей отделки.

Салон от RIO представляет собой простой кусок пластмассы одного цвета с пародией на сидения, невероятно большим рулем, ручкой переключения передач, напоминающей бейсбольную битку и отсутствием каких-либо намёков на внутреннюю отделку. Удручающую картину немного скрашивают колёса правильного диаметра с выштамповкой, которая более или менее повторяет рисунок колпака реального автомобиля. Мы смогли подобную «скульптуру» оценить не более чем в 3 балла.

Vitesse оказался тоже не на высоте. Колёса выполнены пропорционально и как вся модель очень аккуратно. Колпаки повторяют колёса первого варианта DS, который и заявлен производителем. Правда, салон выполнен почему-то в одном цвете. Приборная панель аккуратна, но не достаточно информативна — не хватает тщательной проработки, как приборной панели, так и внутренней обшивки дверей и сидений. Оценка очень твердая 4.

О модели от Nostalgie можно сказать то же самое, что и о предыдущей, но всё сделано ровно на порядок тщательнее. Единственная претензия к одноцветной окраске внутренней отделки дверей, лишь это не дало нам возможности поставить наивысшую оценку. Так что — 4,5 балла.

И опять Norev, и опять полный класс!!! Это в плане отделки салона. Проработано всё, что можно было проработать. Особое внимание стоит уделить внутреннему зеркалу заднего вида, форме и разноцветной окраске руля, двухцветным сиденьям, обшивке дверей и вообще всем мелочам, которые приятно бросаются в глаза. С колёсами всё печальнее. Рельеф колпака и рисунок шин безукоризненны, а вот размерчик подкачал. Диаметр колёс явно великоват. По этому мы не смогли поставить максимальную оценку. Всего лишь 4,5 балла.

Это первый тест, в котором мы не смогли найти идеальную модель. Ну что делать, сразу видно, что мы сегодня не тестируем ни AutoArt, ни Minichamps.

Модель Citroen DS21 (RIO)



Модель Citroen DS23 (Norev)



И, наконец, самая щепетильная и спорная категория сегодняшнего теста — соотношение цена/качество.

RIO на сегодняшний день недорогая машинка при этом полностью европейской сборки что будет приятно противникам китайской продукции. И это всё при цене в 600-800 руб. в зависимости от места покупки. А если учесть и некоторый ностальгический аспект, и именитость фирмы, приобретение для определённой прослойки коллекционеров становится довольно привлекательным. Оценка в этой категории — 4 балла.

Vitesse единственная модель которая получила максимальную оценку в этой номинации. Причина в том, что эта модель на российском и зарубежном рынках имеет очень привлекательную цену (порядка 700 руб./ 20 евро), что полностью оправдывает её покупку. Однозначно 5 баллов.

Как ни странно, но именно хваленый нами же Norev, получил самую низкую оценку в этой категории. К сожалению, не только на постсоветском пространстве, но практически и во всех интернет-магазинах (да и не только в них) произведения французской фирмы неоправданно дороги. Платить порядка 1500 руб. для серийной модели многовато. Европейская сборка эту цену не оправдывает. Тем более, что именно Citroen DS23 Pallas наиболее удачная модель этой фирмы, а цены практически одинаковы на все модели. Оценка — 3 балла. Модель слишком дорога!

Nostalgie — фирма до сих пор не часто встречающаяся на нашем рынке, и наверное по этому её модели не слишком дешёвы. Конкретная модель, участвовавшая в тесте, была куплена за 900 руб., что характерно для моделей серии, средняя же цена на рынке — 800–1100 руб. Реально, но несколько дороговато. Оценка — 4 балла.

Так что же всё-таки поставить на

полку? Чем порадовать себя? Мы не можем навязывать вам своего решения, а лишь выскажем своё субъективное мнение. Из всего вышеперечисленного однозначно можно сделать вывод лишь о том, что модель от RIO может быть выбрана только ярким поклонником этой фирмы. А если Вы активно собираете французские машины, а тем более Citroen, то на модели этой фирмы вам всё равно стоит обратить внимание, т.к. она выпускает множество модификаций Citroen DS. А уж модель катафалка, кроме неё, точно никто не делает.

Norev откровенно хорош но и непомерно дорог. Такую цену может позволить себе абсолютно правильная копия, и излишняя высококачественность модели говорит не в пользу её приобретения. За эти же деньги можно купить, к примеру, модель от Spark, выполненную из смолы с совершенно другим уровнем детализировки — то есть модель абсолютно другого класса и ценовой категории! На моей полке соседствуют Vitesse и Nostalgie, так как я собираю модели автомобилей этой эпохи, а Citroen DS19 и DS21 считаю двумя разными автомобилями. Ну а если приобрести автомобиль как видовую разновидность и необходимо сделать единственный выбор советуем, всё же Nostalgie, детализировка своё берет.

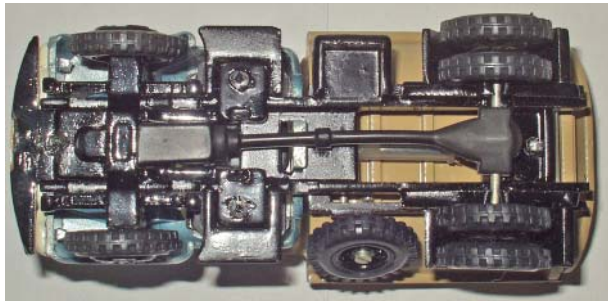
В завершении необходимо сказать, что выпускаются модели раллийных DS (RIO, Vitesse, Norev), кабиолета от Шанпрона (Norev, RIO), универсала (RIO, Norev). Так что поле для коллекционной деятельности неисчерпаемо.

	RIO	Vitesse	Nostalgie	NOREV
Общее восприятие	3,5	5	5	4
Соответствие масштабу	2,5	4,5	4,5	4
Внешняя детализировка	3,5	4	4,5	5
Колёса/салон	3	4	4,5	4,5
Цена/качество	4	5	4	3
Общая итоговая оценка	3,3	4,5	4,5	4,1



# ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ МОДЕЛЕЙ ЗИЛ: МОДЕЛИ ИЗ КАМЕНЕЦ-ПОДОЛЬСКА

Василий и Ольга ГОРОДНЫЕ,  
г. Ровно (Украина)  
v.olga@inbox.ru



Так получилось, что долгое время промышленный выпуск масштабных моделей грузовых автомобилей ЗИЛ был сосредоточен на предприятиях Украинской ССР. Самых базовых моделей было меньше десятка, но каждая из них имела несколько вариантов изготовления, что, несомненно, представляет интерес для истинных и наиболее заядлых коллекционеров.

В 1983 г., в канун майских праздников, заплатив в магазине 5 руб. 30 коп., коллекционеры масштабных моделей смогли пополнить свои «автопарки» новой моделью грузового автомобиля – ЗИЛ-ММЗ-555, легендарного «самосвала-перехватчика», как в шутку называли настоящий грузовик за высокие динамические

показатели.

Такому подарку коллекционеры были обязаны нашему правительству, которое, постоянно заботясь о повышении выпуска ТНП, обязывало особое внимание уделять выпуску игрушек и масштабных моделей, которые, иногда и моделью-то назвать трудно, особенно в современном понимании.

Как бы там ни было, но чаще всего выпуском моделей занимались предприятия, имеющие отношение к наукоёмким технологиям. Не стало исключением и Каменец-Подольское производственное объединение «Электроприбор», в котором в конце 1979 г. приступили к подготовке необходимой документации, для выпуска моделей. При этом конструкторам были предоставлены чертежи с Московского автозавода им. Лихачева и Мытищинского механического завода, что и сыграло далеко не последнюю роль, в узнаваемости самих моделей.

Модель ЗИЛ-ММЗ-555 получилась очень интересной и оригинальной по исполнению, что, даже с высоты сегодняшнего дня, заслуживает достойного уважения, а тогда она и подавно завораживала неискущенного коллекционера.

Белая металлическая облицовка, голубая кабина с открываемым капотом и самосвальный кузов с реально действующим задним бортом. Всё это на чёрной раме с подрамником и стоит на резиновых колесах, металлические диски которых отливают чёрной эмалью. Красиво...

Остановимся подробнее на описании самой модели.

Итак, модель имеет раму, которая очень напоминала настоящую: лонжероны, поперечины. Вместе с рамой отлиты передний бампер, имитация V-образного двигателя, подножки, бензобак и задние рессоры.

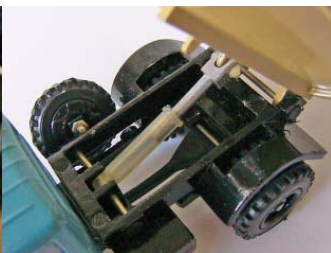
Балка переднего моста выполнена не менее изящно одной деталью с передними рессорами. Ну, а под самосвальную платформу был отлит металлический подрамник с кронштейном крепления «запаски» и очень «узнаваемыми» задними крыльями.



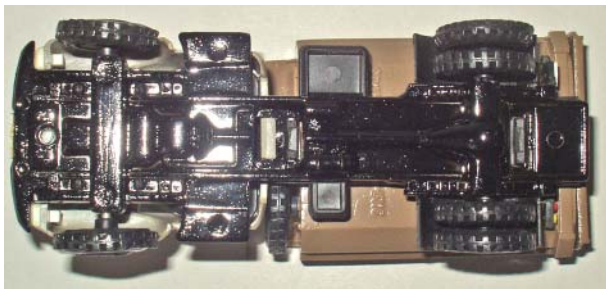
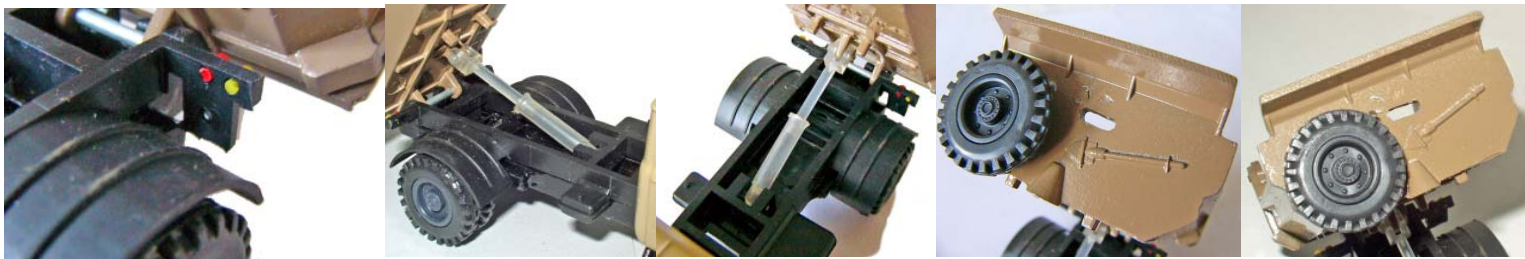
Диски передних колёс с довольно примитивным и неправдоподобным рисунком, который должен был имитировать настоящий, изготовлены одной деталью из металла. Диски задних колёс представляют собой сдвоенные передние.

Всё это «обуто» в резиновые покрышки с очень развитым «зубастым» протектором, который слегка портит общее впечатление, навевая «игрушечность», но при этом у модели передняя ось подпружинена.

Кабина очень хорошо проработана, в точности повторяя наличие всех узнаваемых деталей прототипа. Так, тут присутствуют большие оконные проёмы, (но, увы, без имитации форточек, хотя первоначально она на чертежах присутствовала, но из-за огромного числа дефектов при отливке и сложности последующей обработки, от неё отказались) и характерные выштамповки на задней стенке. Кабина состоит из трёх основных частей: корпуса; капота с П-образным завесом, который очень точно имитирует наличие двух завесов у прототипа и облицовки радиатора, которая только имитирует очертания таковой на настоящем грузовике (фары «слепые», никаких сквозных отверстий, хотя подобно истории с форточками, они изначально предполагались, но возможности







литьевых машин были ограниченными, что опять же приводило к дефектам).

Салонное убранство тоже состоит из трёх деталей: самого салона, с неправильной имитацией двух сидений; трёхспицевого рулевого колеса и цельного стекла. К слову, эти детали практически без изменений «дожили» до полного прекращения выпуска моделей в Каменец-Подольске.

Грузовая самосвальная платформа очень точно передает форму таковой на реальном автомобиле.

Особая «изюминка»: при поднимании кузова можно увидеть, хоть и сильно упрощённую, но реально функционирующую модель подъёмного гидроцилиндра.

Все основные компоненты крепились при помощи заклёпок, а концы осей расклепывались.

Ну и ещё одна приятность: отдельной деталью из пластмассы выполнена имитация картера двигателя, коробки передач, кардана и главной передачи, которая передней частью вставлялась в заднюю часть передней оси, а сзади защёлкивалась на задней оси.

В таком виде модель просуществовала до октября-ноября 1984 г., когда впервые подверглась модернизации. Она получила новую пластмассовую облицовку радиатора с более достоверным профилем, сквозными основными

отверстиями и фарами-«стекляшками», вокруг которых, подобно настоящим, располагался чёрный ободок. Попытка сделать сквозными и пять маленьких отверстий не увенчалась успехом – качество пластмассы не позволяло этого сделать.

Спустя примерно полгода произошла очередная модернизация. Диски колёс стали пластмассовыми: передние – с более достоверным рисунком; задние двухкатные диски стали изготавливать одной деталью. Концы осей аккуратно расклепывались и помещались в специальные ниши в дисках, после чего прикрывались маленькими круглыми декоративными заглушками.

Спустя полгода, был произведен ремонт форм, следствием которого стало появление изображения эмблемы ПО «Электроприбор», надписей «ЗИЛ-ММЗ-555», «М 1:43», «Сделано в СССР» и цены «5 р. 30 коп.» на нижней части козырька, до этого они были на бумажке, которая клеилась там же.

В это же время появляется небольшая партия моделей, окрашенная в цвет хаки.

Вторая половина 1985 г. ознаменовался появлением второй модели: ЗИЛ-130В1 с полуприцепом ОдА3-885 в оригинальной коробочке. Модель, безусловно, заворачивала. Выполненная в той же манере, что и «вторая редакция» 555-го она имела раму, опять же очень напоминающую настоящую: лонжероны, поперечины. Точно так же, вместе с рамой были отлиты передний бампер, имитация V-образного двигателя, подножки, бензобаки, задние рессоры и дополнительно – «седло» для крепления полуприцепа.

Сам же полуприцеп также был выполнен очень неплохо: «ажурная» рама с рессорами и кронштейном крепления запасного колеса; достоверное размещение задней оси, наличие брызговиков. Рисунок бортов соответствовал таковому у ранних версий настоящего ОдА3-885. Крепление полуприцепа с тягачом осуществлялось путем подворачивания одного относительно другого на 90° и лёгкого взаимного вертикального перемещения при помощи отлитого заодно с платформой кронштейна.

На нижней части грузовой платформы полуприцепа были рельефно изображены: эмблема ПО «Электроприбор», надписи «ЗИЛ-130В1 с ОдА3-885», «М 1:43», «Сделано в СССР» и цена «5 р. 80 коп.».

Самое приятное в этой модели – диски ко-

лёс, которые окрашены в светло-серый цвет, что зрительно воспринимается очень здорово.

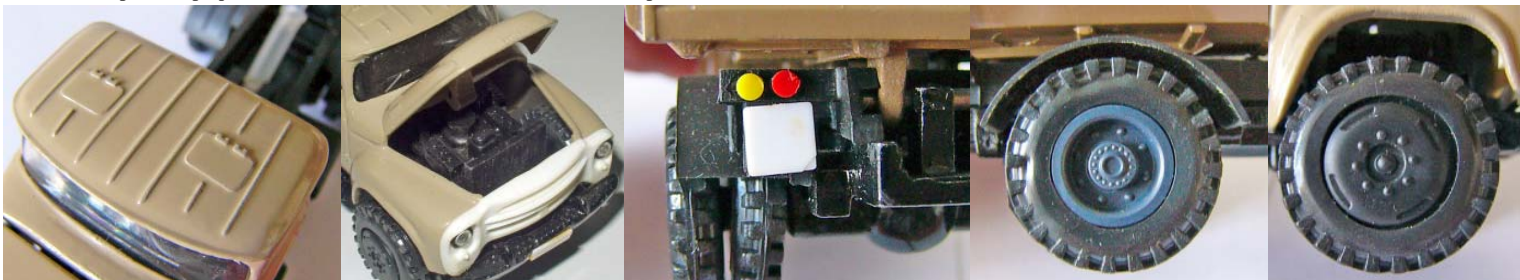
Примерно через год, обе модели подверглись очередной модернизации. После ремонта форм изменился способ крепления крышки капота с корпусом кабины. Вместо применяемого ранее более достоверного П-образного завеса, появился Т-образный, с широким основанием в центре, от чего достоверность модели, конечно же, пострадала, но такое решение было более технологичным. У модели седельного тягача исчез серый цвет колёсных дисков – они теперь только чёрные.

1987 г. В стране полным ходом идёт перестройка, предприятия переходят на хозрасчет и стараются удовлетворить спрос на ТНП. В этот год появляется новая модель – строительный самосвал с грузовой платформой прямоугольного типа ЗИЛ-ММЗ-4502, для которого была разработана и своя упаковка.

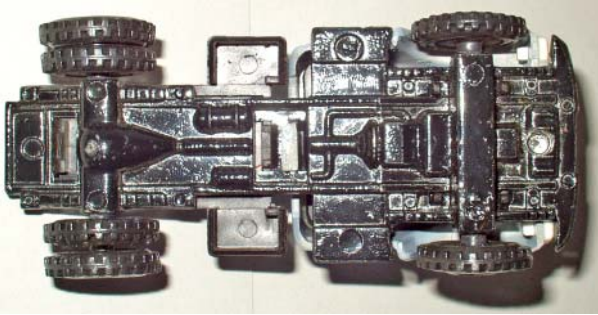
Первые модели этой серии были с «неправильным» рисунком на бортах грузовой самосвальной платформы: вместо трёх горизонтальных линий было две. Неточность быстро обнаружили и оперативно исправили. Точно установить количество выпущенных «неправильных» моделей не удалось. По приблизительным данным их было от 100 до 400 шт. Ныне они являются большой редкостью, но это тема для отдельного разговора.

Вернёмся к описанию модели самосвала ЗИЛ-ММЗ-4502, которая в сравнении с предыдущими имела только такую же кабину в сборе, а всё остальное было разработано заново с целью улучшения технологичности процесса и снижения себестоимости. К слову, на кабинах уменьшилась форма окон, и слегка сместились лючки на крыше.

Модель оставляет двойственное впечатление – очень достоверные грузовая платформа, подрамник с бензобаком, брызговики и весьма упрощённая рама. Одной деталью теперь изготовлены рама и абсолютно неправильной формы балка переднего моста. Изменена конструкция подножек, имитации картера КПШ, карда-







задний номерной знак. Сами задние фонари представляют собой комбинацию из двух круглых элементов. внешние – жёлтые (указатели поворотов), внутренние – красные (габариты и стоп-сигнал).

В том же году и обе ранее выпускавшиеся модели (ЗИЛ-ММЗ-555 и ЗИЛ-130В1 с ОдаЗ-885) подверглись глубокой модернизации, целью которой была унификация с моделью ЗИЛ-ММЗ-4502. Были разработаны новый подрамник с бензобаком для ЗИЛ-ММЗ-555 и навесная платформа с бензобаками и седлом для тягача ЗИЛ-130В1. Сняв подрамник с одной модели его без труда можно было переставить на другую.

Седельный тягач подвергся более серьёзной модернизации в большей степени затронувшей полуприцеп. Модель полуприцепа получила новую раму на всю длину грузовой платформы с неправильным местом сцепления. Место под заднюю ось потеряло былую реалистичность и стало напоминать цельную стену. Кроме того, на модели появились места для крепления задних фонарей и номерного знака – они присутствовали и на первых моделях, но из-за большого объёма ручного труда по сверлению от них отказались.

Изменилась и сама грузовая платформа, внешний вид которой теперь уже соответствовал реальному полуприцепу ОдаЗ-885М. Рисунок стал мельче, на вертикальных стойках бортов появились маленькие треугольники-«усилители», а сами борта получили ещё и имитацию запоров.

Обновленные модели по-

лучили и обновленные индивидуальные корбочки, оформленные в той же манере, что и коробочка ЗИЛ-ММЗ-4502.

Ну а ближе к Новому, 1988 году, Каменец-Подольский завод «Электроприбор» порадовал коллекционеров и детвору выпуском подарочных наборов, состоящим из двух картонных коробочек. Внутри нижней находилась вставка из пенопласта для размещения моделей ЗИЛ-ММЗ-555 и ЗИЛ-ММЗ-4502, после чего нижняя коробочка накрывалась верхней.

В такой же манере была выпущена серия из трёх грузовиков – к моделям ЗИЛ-ММЗ-555 и ЗИЛ-ММЗ-4502 добавили модель ЗИЛ-130В1 с полуприцепом ОдаЗ-885М, хотя на самом полуприцепе по-прежнему значилось ОдаЗ-885.

В 1990 г. появляется новая модель – самосвал ЗИЛ-ММЗ-4505, первые серийные экземпляры которой были окрашены в светло-кофейный цвет. Конструкционное исполнение этой модели было в манере её «старших братьев». Но надо отдать заводчанам должное: в сложных условиях они сумели запустить новую модель, которая была оснащена новой рамой – под колёсную базу 3800 мм. Сама грузовая платформа точно соответствовала прототипу – даже в козырьке было сделано сквозное окошко и имитирована закреплённая лопата. Мелочь – а приятно. И также как и у предшественников – полная имитация работа самосвальной платформы.

Увы, модель не избежала явных ошибок. Так, не смотря на то, что прототип появился в 1984 г., на все модели ЗИЛ-ММЗ-4505 были установлены облицовки радиатора со старым рисунком. Кроме того, бензобак должен был быть большего объёма.

на и заднего моста.

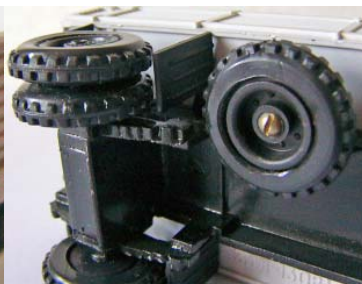
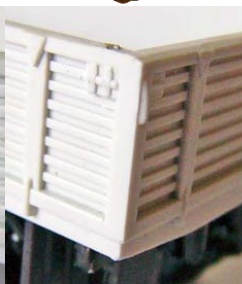
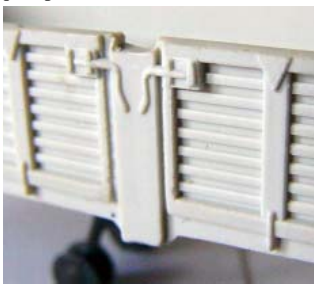
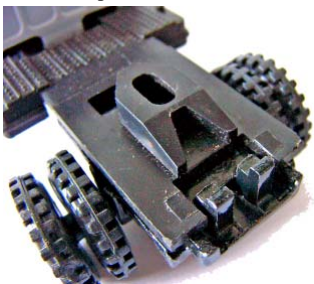
Для закрытия кронштейнов крепления кабины и подрамника в нижней части рамы применяется пластмассовая заглушка.

Колёсные диски так же изменились конструктивно. Теперь они состоят из двух половинок, лицевые стороны которых разные для передних и задних колёс, внутренние же – одинаковые. Их монтаж осуществлялся в следующей последовательности: на ось надевают внутренние половинки, концы осей расклепывают и накрывают соответствующими внешними половинками, соединяя их между собой путём надевания резиновой покрышки.

Для внутренних колёс на задней оси применяются диски, которые ранее устанавливались как элемент «запаски».

За счёт большей технологичности этой модели, у неё появляются «подресоренные» передняя и задняя оси – в качестве упругого материала применяется резиновые вставки.

ЗИЛ-ММЗ-4502 стал первой моделью, у которой появились задние фонари и место под







У модели ЗИЛ-ММЗ-555 обновили кузов – исчезла надпись с ценой.

В том же году разработали документацию на изготовление ещё нескольких моделей, среди которых была долгожданная модель бортового ЗИЛ-130. В планах заводчан было и изготовление всех моделей с обновленной облицовкой радиатора. Но, увы, этим планам так и не суждено было сбыться.

Большой удачей можно считать, что в 1991 г. появилась совершенно изумительная модель полуприцепа-муковоза К4АМГ, как значилось на самой модели, в паре с седельным тягачом ЗИЛ-130В1. По доброй традиции, модель получила и новую индивидуальную коробочку. Этим моделям, по сравнению с предшественниками, было выпущено очень немного, а, учитывая, что их выпуск практически совпал с развалом СССР, они сразу стала дефицитом.

Рама полуприцепа изготовлена из металла, а резервуары и прочая «навеска» из жёлтой пластмассы. На модели присутствуют и различные шланги, выполненные из чёрного полиэтилена.

Способ крепления полуприцепа к тягачу идентичен таковому у бортового полуприцепа.

Не смотря на небольшой объём выпуска, эта модель также выпускалась в нескольких вариантах.

Первый из них имел жёлтые ёмкости и надпись «МУКА», выполненную синими буквами при помощи декали. С учётом того, что в Украине всё шло к обретению независимости, надпись очень скоро заменили на украинскую «БОРОШНО», выполненную на липкой ленте, создав таким образом вторую модификацию.

Ну а потом, незадолго до прекращения выпуска этой модели в 1994 г., исчезла мелкая детализировка.

Что касается других моделей, то с 1994 г. модель ЗИЛ-ММЗ-555 в очередной раз подверглась «модернизации» – исчезла рельефная надпись «Сделано в СССР».

В этот же период на заводе начинается использование различного сырья, вследствие чего на рынке появляются модели, у которых все тёмные пластмассовые детали приобретают непонятный цвет (сплошные разводы), а стёкла – неестественный жёлтый. Качество моделей неуклонно падает. Нередки были случаи, когда откровенный брак и некомплект продавался в магазинах. Про соответствие коробок содержанию тоже зачастую речи не шло, что было – в то и паковали.

Первой сошла «со сцены» модель муковоза, став сегодня в ряд раритетов. Спустя, примерно, год-полтора за ней последовал ЗИЛ-ММЗ-4502. Затем прекращается выпуск седельного тягача.

Сложная ситуация в Украине. Очень часто люди не видят реальных денег. Не стал исключением и «Электроприбор». Рабочим на заводе перестали платить зарплату деньгами: люди получали модели или имели возможность набрать комплектующих и самостоятельно в домашних условиях наладить «выпуск» моделей, для того, что бы продать их на базаре, иметь возможность хоть как-то сводить концы с концами. Нередко модели красили масляной краской кисточкой, оставляя большие «отливы», обработка деталей тоже велась кое-как, не говоря уж о таком абсолютном нонсенсе, как установка задних колёс вместо передних, или наоборот...

Дольше всех продержался ЗИЛ-ММЗ-555, хотя и его технология изготовления к тому времени, была грубо нарушена.

В 2001 г. завод полностью прекратил выпуск моделей.

Остатки моделей, в основном ЗИЛ-ММЗ-555 последних серий, со складов завода продавались ещё до 2003 г. К тому времени формы уже разобрали, литейные машины вывели. О возобновлении производства не было и речи.

Модели ЗИЛов из Каменец-Подольска послужили хорошей базой для несчётного количества конверсий, пополняя, таким образом, наши коллекции.

*Р.С. Когда мы обратились на завод, то из неофициальных источников получили информацию о том, что все формы для производства муковоза были проданы, предположительно, в Молдавию. Быть может, мы ещё увидим когда-нибудь реинкарнацию славной модели...*



ЗИЛ-ММЗ-555						
	Рама	Колеса	Облицовка	Кардан	Капот	Подрамник
1	Ажурная	металл	металл, цельная, «спялая»	присутствует	с 2-я завесами, П-тип	металл
2	Ажурная	металл	пластмассовая с фарами	присутствует	с 2-я завесами, П-тип	металл
3*	Ажурная	цельные пластмассовые	пластмассовая с фарами	присутствует	с 2-я завесами, П-тип	металл
4*	Ажурная	цельные пластмассовые	пластмассовая с фарами	присутствует	с 1-м завесом, Т-тип	металл
5*	Штамповка	цельные пластмассовые	пластмассовая с фарами	на раме	с 1-м завесом, Т-тип	металл
6	Штамповка	цельные пластмассовые	пластмассовая с фарами	на раме	с 1-м завесом, Т-тип	пластмасса
7	Штамповка	разъёмные пластмассовые	пластмассовая с фарами	на раме	с 1-м завесом, Т-тип	пластмасса
* «выпускались варианты цвета хаки с звездой на деревях, или без нее						

ЗИЛ-130В1							
	Рама	Колеса	Облицовка	Кардан	Капот	Подрамник	Полуприцеп
1	Ажурная	цельные пластмассовые	пластмассовая с фарами	присутствует	с 2-мя завесами, П-тип	металл	ОдА3-885 <sup>1</sup>
2	Ажурная	цельные пластмассовые	пластмассовая с фарами	присутствует	с 1-м завесом, Т-тип	металл	ОдА3-885 <sup>1</sup>
3	Штамповка	цельные пластмассовые	пластмассовая с фарами	на раме	с 1-м завесом, Т-тип	пластмасса	ОдА3-885М <sup>2</sup>
4	Штамповка	цельные пластмассовые	пластмассовая с фарами	на раме	с 1-м завесом, Т-тип	пластмасса	ОдА3-885М <sup>3</sup>
5	Штамповка	разъёмные пластмассовые	пластмассовая с фарами	на раме	с 1-м завесом, Т-тип	пластмасса	ОдА3-885М <sup>3</sup>
ОдА3-885							
1	более точный вариант с широкими ребрами на бортах, нормальною задней осью и правильным местом сцепления с тягачом						
2	вариант ОдА3-885М ранний с узкими частями ребра на бортах, треугольниками –усилителями и 3 опорами бо отв. с удалённым местоположением сцепного устройства и цельной нишей под заднюю ось, с задними фонарями и номерным знаком на полуприцепе						
3	вариант ОдА3-885М ранний с узкими частями ребрами на бортах, треугольниками –усилителями и 3 опорами бо отв. с удалённым местоположением сцепного устройства и цельной нишей под заднюю ось, без задних фонарей и номерного знака на полуприцепе						

ЗИЛ-130В1+К4-АМГ «Мука»/«Борошно» (К10403)						
	Рама	Колеса	Облицовка	Кардан	Капот	Подрамник
1	Штамповка	разъёмные пластмассовые	пластмассовая с фарами	на раме	с 1-м завесом, Т-тип	пластмасса
К4-АМГ «Мука»/«Борошно» (К10403)						
1	Вариант с желтыми резервуарами и надписью "мука"					
2	Вариант с желтыми резервуарами и надписью "борошно"					
3	Вариант с оранжевыми резервуарами и надписью "борошно"					

ЗИЛ-ММЗ-4502						
	Рама	Колеса	Облицовка	Кардан	Капот	Подрамник
1	Штамповка	цельные пластмассовые	пластмассовая с фарами	на раме	с 1-м завесом, Т-тип	пластмасса
2	Штамповка	разъёмные пластмассовые	пластмассовая с фарами	на раме	с 1-м завесом, Т-тип	пластмасса
3*	Штамповка	цельные пластмассовые	пластмассовая с фарами	на раме	с 1-м завесом, Т-тип	пластмасса
*	«бракованный» вариант с двумя горизонтальными полосками-подштамповками на бортах, вместо трёх					

ЗИЛ-ММЗ-4505						
	Рама	Колеса	Облицовка	Кардан	Капот	Подрамник
2	Штамповка	разъёмные пластмассовые	пластмассовая с фарами	на раме	с 1-м завесом, Т-тип	пластмасса
3*	Штамповка	цельные пластмассовые	пластмассовая с фарами	на раме	с 1-м завесом, Т-тип	пластмасса
*	«бракованный» вариант с двумя горизонтальными полосками-подштамповками на бортах, вместо трёх					



Дорогие друзья!

Сегодня мы публикуем фотографии моделей нашего читателя Антона Круглова из г. Ульяновска, присланных в редакцию в разное время. Автор надеется, что модели вам понравятся и он сможет среди читателей журнала найти своих единомышленников по коллекционированию и изготовлению моделей специализированной дорожно-строительной техники. Адрес Антона в редакции.



Дорогие друзья!

Читатели нашего журнала прислали две эти фотографии и хотят узнать, что за машины изображены на них. К сожалению никакой дополнительной информации не имеется. Если кто-то хоть что-то знает об этих автомобилях, просьба написать в редакцию. Заранее благодарны всем тем, кто откликнется на нашу просьбу.



**ПАНТОГРАФ**  
30.3 (сентябрь-октябрь 2005) №10

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ ДЛЯ ТЕХ, КТО ИНТЕРЕСУЕТСЯ ПРОШЛЫМ, НАСТОЯЩИМ И БУДУЩИМ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА, ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ И ПРОФЕССИОНАЛОВ:  
ТРАМВАЙ, ТРОЛЛЕЙБУС, АВТОБУС, МЕТРО, ЭЛЕКТРОПОЕЗДА, РЕТРО-АВТОМОБИЛИ, МОДЕЛИЗМ, ЮМОР.

"ПАНТОГРАФ" ВЫПУСКАЕТСЯ ГРУППОЙ ЭНТУЗИАСТОВ-ЛЮБИТЕЛЕЙ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА. ОБЪЕМ - 40 С.  
ФОРМАТ - А5, ЧЕРНО-БЕЛЫЙ.  
ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА II ПОЛУГОДИЕ 2005 ГОДА.  
УСЛОВИЯ ПОДПИСКИ ПО АДРЕСУ:  
300012, г. ТУЛА, ул. Н. РУДНЕВА, г. 25/13, кв. 5  
ДЕНИСОВУ ДЕНИСУ НИКОЛАЕВИЧУ  
тел. (0872) 35-63-22 e-mail: pant@klox.tula.ru





**Руссо-Балт С24-58 (Борцов)**

Петербург (1909) и С24-58 III серии с обтекаемым кузовом (1913) по прозвищу «огурец». Кстати эти модели долгое время ошибочно приписывались объединению «Русская коллекция».

В 1995 г. была изготовлена модель 2-местного спортивного автомобиля Руссо-Балт С24-55 для ралли Монте-Карло. Автор – *Дмитрий Во-*



**1,5-тонный Руссо-Балт (Володичев)**

*лодичев*. Им же в 2000 г. изготовлена и модель 1,5-тонного грузовика Руссо-Балт.

В 1995 г. небольшая фирма «Абmodels» из Санкт-Петербурга порадовала коллекционеров моделями Руссо-Балт Д24-35 и Руссо-Балт М24-35. Они изготавливались с использованием деталей от промышленных моделей, были весьма дешёвы, но и не совсем правильные (отсутствовало множество деталей, не соответствовала прототипу база и т.д.). Но, в целом, это был очень неплохой «малобюджетный вариант» модели. Кстати, каждая модель комплектовалась краткой технической и исторической справкой, помещённой на коробке.

Ну вот, пожалуй, и всё. Ещё раз повторю, что данный обзор является далеко не полным и знакомит читателя лишь с наиболее известными моделями ручного и малосерийного производства и, что самое главное, полностью (в плане исторической достоверности их существования) соответствующих прототипам.



НОВОСТИ МОДЕЛЬНОГО РЫНКА

СТАТЬИ О МОДЕЛЯХ

ТОРГОВЫЙ РЯД

ТЕСТЫ СРАВНЕНИЯ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ

КАТАЛОГИ МЕЛКОТИРАЖНЫХ ФИРМ

ФОРУМ



**ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ  
О МАСШТАБНЫХ  
МОДЕЛЯХ АВТОМОБИЛЕЙ  
WWW.AUTOMODEL.RU**





## FERRARI



Ferrari 456M GT 2002 Voit de Michael Schumacher BBR bg236



Ferrari 500 F2 1952 Alberto Ascari BRUMM R035



Ferrari 500 F2 GP British 1953 Alberto Ascari VITESSE la storia Ferrari LSF09



Ferrari 500 F2 GP Germany 1953 Kurt Adolf BRUMM R167



Ferrari 500 F2 GP Great Britain 1952 Alberto Ascari BRUMM R044



Ferrari 500 F2 HECO 294



Ferrari 500 Mondial 1954 MR COLLECTION



Ferrari 500 Superfast 1966 BBR rgm18



Ferrari 500 Touring (red) HECO 253



Ferrari 500MDTR (yellow) MR COLLECTION MR139



Ferrari 500TR (red) ART MODEL 045



Ferrari 500TR (yellow) ART MODEL 046



Ferrari 500TR GP Vienna 1956 Noghera-Pinto ART MODEL 131



Ferrari 500TR Le Mans 1956 Tavano-Meyrat ART MODEL 153



Ferrari 500TR Sassi Superga 1957 G.Munaron ART MODEL 128



Ferrari 500TRC 1956 SOLIDO 1101



Ferrari 500TRC GP Svezia 1957 Battista Falla ART MODEL 043



Ferrari 500TRC Le Mans 1957 Peron-Tavano ART MODEL 036



Ferrari 500TRC Mille Miglia 1957 G.Koehert ART MODEL 044



Ferrari 500TRC Prova (red) ART MODEL 014



Ferrari 500TRC Santa Barbara 1959 J.Brummy ART MODEL 027



Ferrari 500TRC Sebring 1958 Rubirosa-Malle ART MODEL 143



Ferrari 500TRC Targa Florio 1958 Starabba-Cortese ART MODEL 149



Ferrari 512 GP Italia 1965 J.Surtees BRUMM R298



Ferrari 308GTB 1975 Coupe (black) BEST 9202



Ferrari 308GTB/4 Valvole (yellow) BEST 9248



Ferrari 308GTS 1982 mit dach HECO 184



Ferrari 312 #6 Scarfiotti MATTEL



Ferrari 312 F1 GP France 1968 Jacky Ickx BRUMM R171



Ferrari 312 F1 GP France 1969 Chris Amon BRUMM R302



Ferrari 312 F1 GP Italia 1967 Chris Amon BRUMM R255



Ferrari 312 F1 GP Italia 1969 Pedro Rodriguez BRUMM R256



Ferrari 312 F1 GP Montecarlo 1969 Chris Amon BRUMM R303



Ferrari 312 F1 GP Netherlands 1968 Chris Amon BRUMM R172



Ferrari 312 F1 GP Spain 1969 Chris Amon BRUMM R301



Ferrari 312 F1 Prova Modena doppio alettone 1969 Chris Amon BRUMM R294



Ferrari 312 F1 Prova Modena radiatore olio 1969 Chris Amon BRUMM R295



Ferrari 312B GP Austria 1970 Clay Regazzoni lim. edit. BRUMM R312B



Ferrari 312B GP Austria 1970 Jacky Ickx BRUMM R312



Ferrari 312B GP Italia 1970 Clay Regazzoni BRUMM R313



Ferrari 312B GP Italia 1970 Ignazio Giunti lim. edit. BRUMM R313B



Ferrari 312B GP Italia 1970 Jacky Ickx lim. edit. BRUMM R313C



Ferrari 312B2 #4 Ickx MATTEL



Ferrari 312B3 HECO 355



Ferrari 312P Coupe Daytona 1970 Piper-Adamowicz BEST MODEL 9165



Ferrari 312P Spider 1000Km SPA 1969 Rodriguez-Piper BEST MODEL 9243



Ferrari 312P Spider Monza 1969 Andretti-Amon BEST MODEL 9227



# FERRARI



Ferrari 312P Spider Monza 1969 Rodriguez-Schetty BEST MODEL 9221



Ferrari 312P Spider Prova 1969 (red) BEST MODEL 9220



Ferrari 312PB 1000Km Buenos Aires 1971 Ignazio Giunti BRUMM R258CH



Ferrari 312PB 1000Km Monza 1971 Ickx-Regazzoni (with 2 drivers) BRUMM R259CH



Ferrari 312PB 1000Km Monza 1972 Ickx-Regazzoni (with 2 drivers) BRUMM R261CH



Ferrari 312PB 1000Km Monza 1972 Winners Ickx-Regazzoni BRUMM R261



Ferrari 312PB 6h Daytona 1972 Ickx-Andretti (with 2 drivers) BRUMM R260CH



Ferrari 312PB 6h Daytona 1972 Winners Ickx-Andretti BRUMM R260



Ferrari 312PB Prototipo 1971 BRUMM R257



Ferrari 312T 1976 HECO 271



Ferrari 312T4 1979 HECO 376



Ferrari 328GTS 1986 BBR 34A



Ferrari 330 1966 Piper-Atwood lim. edit. 5000 BRUMM S013



Ferrari 330 412P Ecurie Francorchamps 1000Km SPA 1967 HECO 347



Ferrari 330GT 1969 ILARIO



Ferrari 330GT Coupe Commendatore (Silver) BEST MODEL 9146



Ferrari 330GT SP Spider 1966 (silver) BEST MODEL 9233



Ferrari 330GTC 1966 Coupe (red) BBR 76A



Ferrari 330GTC BEST 9099



Ferrari 330GTS BBR 111



Ferrari 330P2 SPY 1964 Proto Carros Aluminium BEST 9079



Ferrari 330P3 1000Km Monza 1966 Surtees-Parkes BANG 7227



Ferrari 330P3 Spider BANG 7180



Ferrari 375MM Cunningham 1954 Tourism TopModel g089



Ferrari 375MM TopModel g001g



Ferrari 375MM Vignale Spec Series #20 Carrera Panamericana 1954 Hill-Ginther TopModel g043b



Ferrari 400GT HECO 188



Ferrari 400L 1980 (met. sky blue) LOOKSMART LS023B



Ferrari 400L 1980 (red) LOOKSMART LS023A



Ferrari 400L Automatic HECO 173



Ferrari 400L GTO (blue) MR COLLECTION MR158B



Ferrari 410 SA Superfast Exhibition of Paris 1956 BBR 40



Ferrari 412 2+2 1985 (met. green) LOOKSMART LS024C



Ferrari 412 2+2 1985 (red) LOOKSMART LS024A



Ferrari 412 2+2 Spider 1985 (met. blue) LOOKSMART LS053B



Ferrari 412 2+2 Spider 1985 (red) LOOKSMART LS053A



Ferrari 412 2+2 Spider 1985 (silver) LOOKSMART LS053C



Ferrari 412I Cabriolet Pavesi 1985 (met. blue) LOOKSMART LS054



Ferrari 412P Francorchamps 1967 Mairesse-Beurlys BANG 7224



Ferrari 412P Kyalami 1967 Piper-Altwood BANG 7148



Ferrari 412P Prova (yellow) BANG 7103



Ferrari 456 BANG pr510



Ferrari 456 Coupe Sultan of Brunei by Pininfarina BBR pj227



Ferrari 456 Venice Cabriolet Sultan of Brunei by Pininfarina 1998 BBR pj199



Ferrari 456GT Autodromo Nazionale Monza BANG 8032



Ferrari 456GT BANG 1022



Ferrari 456M 1998 coupe BBR 115a

# FERRARI





**КОМПАКТ-ДИСК**

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

Содержание:

1. Полноцветная версия журналов «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2000—2004 гг.

2. Обновлённые и дополненные слайд-шоу (каталоги) моделей: АГАТ/Тантал; ЭЛЕКОН; Компаньон/Компаньон-Модель; ЛОМО/ЛОМО-АВМ/Двигатель; МиниКлассик; Лаборатория минимodelей; Voltchanecky; Minichamps; Norev; MV Models (1:48); Пожарные автомобили отечественных изготовителей и др.

3. Adobe Acrobat Reader (программа для просмотра PDF-файлов).

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

Стоимость диска с пересылкой по России 315 руб. (стоимость пересылки за границу оговаривается в каждом отдельном случае). Деньги за диск необходимо перевести по адресу: 129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу. В поле «Для письма» необходимо указать количество дисков и разборчиво обратный адрес.

**ЛОКОТРАНС**  
Издается в России с 1993 г.  
ИНФОРМАЦИОННЫЙ АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ  
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО  
МОДЕЛИЗМА  
Подписка через редакцию: 2 полугодие 2005 (7-12) 450 руб  
Оплата почтовым переводом: РОССИЯ 140100, Московская обл.,  
г.Раменское, а/я 38, Ивониной Ирине Александровне  
www.lokotrans.info e-mail: lokotrans@telecont.ru



**Коллеги!**

В связи с расширением выставочных площадей Транспортно-го отдела Политехнического музея приглашаем Вас принять по- сильное участие в формировании его экспозиции. Вспомните, ведь многие автомобильные музеи мира, помимо натуральных об- разцов имеют в своей экспозиции и масштабные модели.

В экспозиции много пробелов касающихся, как истории оте- чественного, так и зарубежного автомобилестроения. Да и музея масштабных моделей в Росии тоже не существует. А ведь это было бы хорошим подспорьем всем коллекционерам и лю- бителям истории автомобиля. Ведь многие образцы техники существуют только на фотографиях и в моделях.

К сожалению музей не имеет возможности компенсировать ваши материальные затраты, но обещает, что все присланные вами модели будут включены в экспозицию с указанием да- рителя и выдачей соответствующего сертификата.

Для получения более подробной информации просьба обра- щаться в редакцию журнала.

*Политехнический музей, «Автомобильный моделизм»*



**МБК представляет  
модель собственного изготовления Studebaker US6**

Представитель на Украине: 69006, г. Запорожье, Северное шоссе 5/1, Никифоров Владимир, тел. (0612) 12-08-96  
Представители в России:  
193231, г. Санкт-Петербург, а/я 12, Демура А.К.  
Москва, торгово-деловой центр «Останкино», зал. «В», пав. 3 м-н «Мир автомобилей» (метро «ВДНХ»)  
Представитель в США: Антонюв Александр, e-mail: alex@siber.org  
www.russianscalemodels.com

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

**БЕСПЛАТНО** публикуются **ВСЕ** объявления, присланные на бланке, помещённом в журнале (или его ксерокопии).

Объём 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 несёт.

Для сокращения объёма объявления используйте следующие сокращения: ПП — почтовый перевод; САК — самоад- ресный конверт; К№ — номер по каталогу; М — масштаб; Ж — журнал; Б — брошюра; К — книга.

• Предлагаю модели отечественных изготови- телей (Компаньон-моделс, Промтрактор и др.). И.Ю.Любимов, 129110, Москва, а/я 15

• Продаю модели ручного изготовления ГАЗ- М20 «Победа» и её модификации в М 1:43. Ев- гений. 350062, г. Краснодар, ул. Гагарина, д. 57,

кв. 35, Тел. 8-918-434-43-26 (с 19.00 до 22.00)

• Куплю в Москве журналы: «ЗР» 2/1991, «М-Хобби» 2/1996, «Игрушки для больших» №№ 1, 21, «Автомобильный моделизм» 3/2000, 4/2001, 6/2003, 4 и 5/2004. Тел. 8-903-585-21-68

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

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

• Модели фирмы ZAS modela: ИЖ-2715-01 и Zuk A-15M в М 1:43. Igors Klockovs, Stures 5-8, Riga, LV1055, Latvija

**БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ**  
(текст не более 30 слов, включая адрес):

---



---



---



---



---



---

Отметьте нужную рубрику:

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



# ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Alfa Romeo Alfesud Ti 1974 silver Minichamps 400120162



Alfa Romeo Brera red Spark Model S0395



Alfa Romeo F12 1968 Polizia stradale 113 Progetto K 338



Alfa Romeo Giulia TI museo storico Norev 790301



Alfa Romeo Junior Z 1300 1970 red Spark Model S0610



Alpine A110 silver Universal Hobbies 4693



Alpine A310 Collection Exclusive Solido 150322



Alpine A310 V6 pack GT 1983 red Universal Hobbies 1610



Aston Martin DB7 Vantage Volante gold metal Vitesse 20704



Aston Martin V8 Vantage 2004 black Minichamps 400137420



Audi 100 1969 coral red/black Minichamps 430019106



Audi A4 Avant 2004 grey metallic Minichamps 400014410



Audi RS4 2000 denim blue met. Minichamps 430019315



Aston Mini Seven Speedwell blue Vanguards 01312



Batmobile Two-Face Car 1950 Corgi US77318



Bentley Arnage R 2002 green metallic Minichamps 436139002



Bentley Arnage T 2003 gray met. Minichamps 436139071



Bentley Continental GT 2003 green met. Minichamps 436139024



BMW 745i 2002 brown metal Minichamps 431020205



BMW Z3 cabriolet 1999 gold metal Minichamps 430028235



BMW Z8 Cabriolet 1999 pearl white Minichamps 431028742



Cadillac XLR light platinum Norev 910001



Citroen 11CV gazogene 1957 Eligor Autos 100979



Citroen 2CV Dolly Vallelunga red/meige white Vitesse 23354



Citroen 7CV coupe 1935 ivory/black Nostalgie N022B



Citroen DS Proto Bertoni with Bertoni Vroom CIT12



Citroen DS19 Dandy 1965 Chapron red Norev 158053



Citroen Xsara coupe VTS jaune naissant Norev 154300



Edsel Bermuda Station Wagon 1958 green and white Minichamps 400082011



Facel Vega HK500 coupe 1958 silver metal Nostalgie N026



Fendt F20 Dieselross 1955 Nostalgie Schuco 2623



Ferrari 212 Export 1951 Green BBR121B



Ferrari 575 Super America red Red Line RL039



Ferrari F355 berlinetta 1997 red IXO FER015



Fiat 238 Ambulance C.R.I. 1965 Croce Rossa Italiana Progetto K 393



Fiat Dino Spider 1972 red Minichamps 400121430



Ford Anglia Van London Transport Vanguards 00416



Ford Capri III 1979 signal orange Minichamps 400082224



Ford Consul Copper brown Vanguards 05510



Ford Escort Mk.I evergreen metal Vanguards 09504



Ford Fiesta 1972 white IXO Models CLC092



Ford Taunus Transit Pompiers Werksfeuerwehr Kohn Schuco 03192



Ford Thunderbird 2002 red metal Schuco 27218



Ford Transit Mk.I Van Castrol Vanguards 06619



Honda Beat 1991 yellow EBBRO 43648



Honda T360 pick-up 1963 light blue EBBRO 43653



Iveco Eurocargo La Poste Eligor Camions 112947



Jaguar Mk.II golden san Vanguards 08405



Jaguar XJ12 coupe 1975 black Minichamps 400130460



Jaguar XJ12 Series II 1975 cream Minichamps 400130400



Lamborghini 3500GT Zagato 1965 Red Looksmart LS088A



Lamborghini Countach Evoluzione 1985 silver Looksmart LS091



Lamborghini Espada 1970 silver Minichamps 400103301



Lamborghini Gallardo orange metal Schuco 27219



Lamborghini Miura 1986 silver Minichamps 430102008



Land Rover Defender Pompiers Pompiers Bouches Du Rhone Heritage EX07717



Land Rover Defender Search & Rescue Sunderland Volunteer Life Brigade Vanguards 09700



Land Rover Land Pick-Up Edinburgh CT Traffic Patrol Vanguards 07609



Lexus LS430 Gold J-Collection JC017



Magirus Deutz S6500 Drehleiter DL30 Fire Brigade Frankfurt Minichamps 439140074



MAN 750 turbo canvas blue/red Minichamps



Maserati MC12 Presentation 2004 IXO Models MOC043



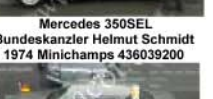
Maserati Quattroporte 2004 Presidente della Repubblica Italiana IXO Models MOC046



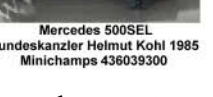
Mazda MPV Red J-Collection JC027



Mercedes 350SEL Bundeskanzler Helmut Schmidt 1974 Minichamps 436039200



Mercedes 500SEL Bundeskanzler Helmut Kohl 1985 Minichamps 436039300



Mercedes CLK Cabriolet 2003 blue metallic Minichamps 400031431



Mercedes Actros Postes Suisse Swiss Post Anywhere Eligor 112944



Mercedes CLK Cabriolet 2003 blue metallic Minichamps 400031431



Mercedes L319 Luftfracht Dachser Spedition Schuco 02808



Mercedes R-Class 2005 cubanitsilver Minichamps B66962216



Mercedes SL Class 2001 black with working opening roof Minichamps 400032032



Mercedes SL65 AMG gris argent Norev 351140



Mercedes SLR McLaren 2003 dark silver Minichamps 400033022



Mercedes Sprinter Post Express Deutsche Post Eligor 112946



Mercedes Sprinter Poste Suisse Publicar Eligor Camions 112885



Mercedes Unimog 401 Pompiers Ortsfeuerwehr Gronau Schuco 3118



Mercury Marauder Coupe 1969 red Minichamps 400082121



Mercury Monterey 2-door Coupe 1950 cream Minichamps 400082401



MG ZT 2004 Trophy yellow Vanguards 09301



# ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Morris Mini Cooper 1964 smoke grey Vanguards 02525



Peugeot 407SW 2004 Prune Montecristo Norev 474753



Porsche 911GT/3 1999 blue metal Minichamps 430068009 white Minichamps 400062022



Renault 1000kg Royal Mint Le Fameux Chewing-Gum Heritage EX70533



Renault R12TL 1970 white IXO CLC056



Volga Gaz M21 Volkspolizei IXO COF022



Morris Minor Convertible clipper blue Vanguards 07103



Peugeot 907 Concept Car 2004 black metal Norev 479700



Porsche 911RS 1995 Grand Prix white Minichamps 430065105



Renault 4CV cabriolet Labourdette 1952 cream Prestige PM97C



Renault R4 Parisienne 1965 black/red Vitesse 34012



Volkswagen Concept C silver metal Norev 840100



Morris Minor Traveller dark green woody Vanguards 01010



Peugeot D3A Cycles Peugeot Lyon Motos Cycles Heritage EX70630



Porsche 928S4 1991 indian red Minichamps 400062421



Renault 4CV Commerciale 1950 blue Prestige PM89B



Renault Scenic RX4 2000 LIGHT green metal Universal Hobbies 7711211539



Volkswagen Fox 2005 silver Schuco 819901107



Morris Minor Van Glasgow Police Vanguards 01123



Peugeot J7 Ramoneur Entreprise Grey Moutiers Eligor 100935



Porsche 944S Cabriolet 1989 red High Speed HF9152S



Renault 4CV Tolee beige Eligor 100974



Rover 3500CC vitesse moonraker blue Vanguards 09007



Volkswagen Golf GTI 2004 white Norev 840060



Nissan 350Z Nismo S-Tune Silver J-Collection JC068



Porsche 356A Speedster 1956 blue Minichamps 430065539



Porsche 968 Cabriolet 1993 silver metal High Speed HF 9263S



Renault Clio 1998 chromed Universal Hobbies 7711213987



Rover Mini Flame Red 1990 red Vitesse 29504



Volkswagen Jetta 2005 silver Schuco



Nissan Murano silver J-Collection JC066



Porsche 911 Carrera Cabriolet 1983 oak green met. Minichamps 430062035



Porsche Carrera GT 2003 red Minichamps 400062632



Renault Fregate 1957 green Eligor Autos 100957



Simca Aronde 1954 bleu ile de France Norev 570949



Volkswagen T2 Westfalia Camper orange/white IXO REPLC12



Nissan Primera 2.0C dark green J-Collection JC057



Porsche 911 Carrera Coupe 1993 purple metal Minichamps 430063011



Porsche Cayman S 2005 silver Schuco AP02030016



Renault Fregate Domaine vert amande Eligor Autos 100944



Smart City Cabrio 2001 met. blue Minichamps 430039009



Volkswagen T5 California 2003 ravenna blue metallic Minichamps 400052270



Opel Kadett C Coupe Street Racer Minardi F1 green Minichamps 430045626



Porsche 911 Coupe 1964 orange Minichamps 430067132



Range Rover Range 2003 adriatic blue Vanguards 09600



Renault Fuego Turbo silver Norev 518107



Subaru Impreza WRX STI black J-Collection JC059



Volkswagen T5 Multivan 2003 green Minichamps 400052201



Panhard Dyna X Break Vitree Green 2-tons Eligor Autos 100954



Porsche 911 Targa 1977 Grand Prix white Minichamps 400061264



Range Rover Range Sport 2005 red metal Solido 150289



Renault Juvaquatre Break Postes green Eligor Autos 100948



Sunbeam Alpine 1963 embassy black Vanguards 07005



Volvo V50 2003 crystal green metallic Minichamps 400171211



Panhard Dyna X cabriolet 1951 black Norev 451801



Porsche 911 Targa 1991 red Minichamps 400061362



Remorque Kassbohrer 3-axes blue/red Minichamps 439161081



Renault Megane CC 2003 gris hologramme Norev 517624



Triumph Spitfire Mk.IV white Vitesse 35628



Volvo V70 2000 signal red Minichamps 430171214



Peugeot 107 2005 bleu linacite Norev 470170



Porsche 911 Targa 1995 polar silver met. Minichamps 430063064



Renault 1000kg Chicoree Williot Heritage EX70535



Renault Midlum FSR Pompiers Double Cabine Eligor 113001



TVR Tuscan S chameleon orange Vitesse 35740



Wolsley Six old english white Vanguards 08504



Peugeot 205 Junior white Norev 471725



Porsche 911 Turbo 1995 black metallic Minichamps 430069209



Renault 1000kg Milliat Freres ...les pates que l'on prefere! Heritage EX70537



Renault Midlum PMA Pompiers Double Cabine Eligor 113000



Vauxhall Victor Havana brown/regency cream Vanguards 03810



Zundapp Bella R204 turkis/beige Premium ClassXXs 11902



Peugeot 404 brown metal Vitesse 31502



Porsche 911GT/2 2001 grey metallic Minichamps 430060125



Renault 1000kg Pompiers Commune De Blace Heritage EX70534



Renault Premium Porte Auto red Eligor Camions 111980



Vauxhall Viva GT Le Mans blue Vanguards 08707



Zundapp KS750 side car militaire Schuco 5065



# ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



ЗИЛ-4331 аварийная



Москвич-2140 (ДиК)



ГАЗ-63 (Лаборатория минимodelей)



ГАЗ-М20В фургон (ДиК)



ВАЗ-2102 ВАИ (АГАТ)



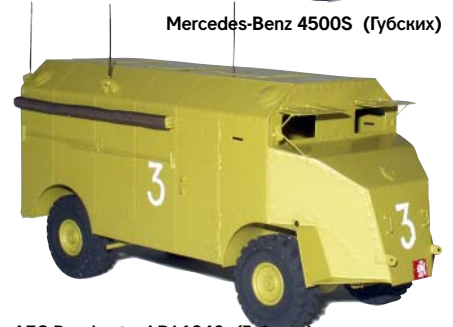
Mercedes-Benz 4500S (Губских)



ГАЗ-М20В парадный кабриолет (ДиК)



Ford 3000S в окраске Красной Армии (Козлов)



AEC Dorchester LP/ 1940 (Губских)



ВАЗ-2106 (ДиК)



P412 Тропосфера (Кошлов)



YA3-39095 (Cossak-Models)



ЗАЗ-968 (ДиК)



Ford WOT8 (Губских)



Москвич-400/401 санитарный (ДиК)



АХП (Лаборатория минимodelей)



ВАЗ-2107 ВАИ (АГАТ)



ГАЗ-3308 (Санкт-Петербург)

**МИР АВТОМОБИЛЕЙ**  
 Магазин-салон отечественных и зарубежных коллекционных моделей автомобилей промышленного и ручного производства  
**ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА**  
 АДРЕСА МАГАЗИНОВ:  
 ТЦ "Останкино", зол. В, 2 этаж, пав. 3  
 Москва, ул. 1-я Останкинская, д. 55 (Метро ВДНХ)  
 тел.: 8-903-118-58-65  
 e-mail: auto-model@rambler.ru  
 Московская ярмарка увлеченный ул. Краснобогатырская, д. 2, пав. 23 (Метро Преображенская)

**ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР**



# ДИОРАМЫ В 1:43 МАСШТАБЕ

Почти каждый коллекционер пытается представить, как бы выглядели его масштабные модели в реальном мире. Это становится ещё более интересным, если учесть, что многие автомобили ушли в далёкое прошлое — их уже не встретишь на улицах городов, а многих из них нет даже и в музеях. К сожалению, в СССР не очень жаловали списанные автомобили, хотя многие из них имеют определённую историческую ценность. По этому сейчас в России мы имеем лишь малую часть сохранившихся автомобилей.

Сергей Колюх, собирая свою коллекцию, сделал упор на не сохранившиеся до наших дней российские и первые советские автомобили. И как он сам говорит, что «... собирая модели, стараешься узнать как можно больше об истории создания реального автомобиля, представить себе, как он ездил по улицам городов и дорогам, по которым сейчас едешь сам. Окунуться в ту атмосферу, когда автомобиль ещё не был средством передвижения».

В этом нам помогает старая кинохроника, фотографии и открытки давних лет. Многие коллекционеры, поставив модель на полку, чувствуют, что чего-то не хватает, какого-то дополнения: может быть фигурки, а может быть небольшой диорамы. К сожалению, масштаб 1:43 не позволяет создать полноценный макет. Главная причина состоит в необходимости большого помещения для его размещения. Не секрет, что большинство коллекционеров сталкиваются с этой проблемой. Сергей нашёл выход из этой ситуации. Он решил остановиться на диораме, как на весьма компактном макете. Ведь если очень постараться, то, наверняка можно найти в квартире немного места. Да и сама коллекция будет смотреться намного интереснее. Ведь чем крупнее диорама, тем реальнее выглядят на ней модели, в этом масштаб 1:43 имеет свои преимущества. А Сергей знает о чём говорит. Для начала им была создана диорама в масштабе 1:87 только на автомобильную тему на городском фоне. Позже ему захотелось иметь диораму в масштабе 1:43. Её он тоже изготовил.

Сравнив их, Сергей решил обзавестись ещё одной диорамой в масштабе 1:43, благо места в квартире хватало.

Наверно у каждого в коллекции найдется несколько «особых» для него моделей автомобилей, которые неплохо смотрелись бы в диораме. У Сергея этими «особыми» моделями являются до революционные российские автомобильчики, выполненные Вадимом Нечаевым полностью вручную.

Если кто-либо заинтересовался диорамой в масштабе 1:43, он может связаться с Сергеем по телефону: 8-926-410-20-54.



Диорама в масштабе 1:87

Диорама в масштабе 1:43





**VI** Олдтаймер  
Галерея  
Ильи Сорокина

