

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

Автомобильный 5/2009 ПОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ СЕДАН
КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ ДИК-ДНК
ПРЕДШЕСТВЕННИКИ ГАЗ-66
ДВАЖДЫ РОЖДЁННЫЙ
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ
ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

WWW
AUTOMODEL
RU

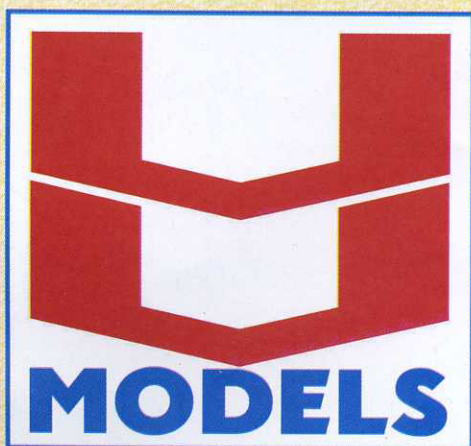


VV.M Co. Ltd.

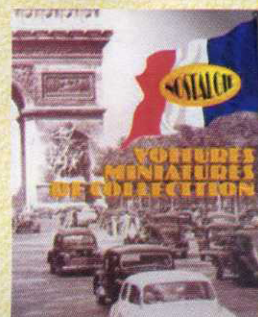
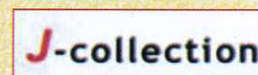
дистрибьютор № 1 в РОССИИ



NOREV



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



ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ

**МАГАЗИН
В
МОСКВЕ**

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

эсклюзивные копии
ручной работы
из России и Украины

Model Cars Heritage



Интернет-Магазин

www.modelcarsheritage.spb.ru

**МАГАЗИН
В
САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ**

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

Автомобильный 5/2009 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

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

тел.: 8-916-041-36-87

Зам. гл. редактора

Надежда Макогонова

e-mail: makogonova@mtu-net.ru

Редакционный совет:

Александр Говоруха (Николаев)

e-mail: govor1972@ukr.net

Олег Курихин (Москва)

Евгений Прочко (Москва)



Коллективный консультант:

Лидия Кожина

e-mail: kojina@pm.isf.ru

Валентина Аверина

e-mail: averina@polymus.ru

Набор и вёрстка

Любовь Полетаева

Фото

Юрий Мильман, Ольга Шкаева

Издатель

ООО «Благовест-В»

Адрес для переписки:

129347, Москва,

ул. Проходчиков, 4, оф. 131

Шкаеву Александру Вадимовичу

Тел. для справок: 8-916-041-36-87

http://www.RussianScaleModels.com

Журнал зарегистрирован в Государственном
Комитете РФ по печати

Свидетельство ПИ № 77-1671 от 15.02.2000 г.

Редакция не несёт ответственности за содержание
авторских статей и рекламных материалов.

Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авто-
ров статей.

Данное издание не может быть воспроизведено полно-
стью или частично без письменного разрешения изда-
теля. При цитировании ссылка обязательна.

© Автомобильный моделизм, 5(65)

Editorial office:

Moscow, 107120, Russia

Prokhodchikov Str., 4, of. 131

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

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

© Model Cars. Russia, 2009

СОДЕРЖАНИЕ

Моя коллекция, 2

А. Семиков

Конкурс «Масштабная модель года», 6 и 9

Автомобили 1996 года – Ford Mondeo, Citroen Xantia и

Mercedes C-classe, 7

А. Бармасов

Фоторепортаж с XIV Олдтаймер-галереи Ильи

Сорокина, 10

Мне нравится надёжный твой характер. Не зря тебя

назвали «Москвичом», 12

Ю. Дубков

Первый советский седан, 15

М. Соколов

Каталог моделей ДИК-ДНК, 17

Зарубежные новинки, 19

Отечественные новинки, 22

Предшественники ГАЗ-66. Часть II. Безкапотный

вездеход ГАЗ-62, 27

А. Колеватов

Моделистам на заметку, 31

Дважды рождённый, 32

А. Говоруха

Каталог моделей фирмы «Matchbox» серия «Model of

YesterYear», 34

Справочная информация. Fiat в фотографиях и

моделях 35

«Зимнее» хобби, 38

О. Власскин

Справочная информация. Каталог моделей в масштабе

1:72, 39

Дорогие друзья и коллеги!

*Начинается подписка на первое по-
лугодие и на 2010 год. Подписка осуществ-
ляется только через редакцию.*

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

*Стоимость подписки мы оставили
прежней – 960 руб. за год и 480 руб. за
полугодие.*

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

*Можно выписать и годовой комплект
с диском. Его стоимость – 1200 руб. На
диске будут находиться следующие мате-
риалы в формате PDF: годовой комплект
журналов в цвете, каталог моделей, вы-
пущенных в течении года, а так же фо-
тографии автомобилей с выставок, про-
водимых в Москве. Диск с копией всех ран-
нее выпущенных журналов за 2000–2007
гг. стоит 800 руб. Стоимость дисков за
2008 и 2009 гг. по 400 руб. каждый. Цены
указаны с доставкой по России.*

Надеемся, что Вы останетесь с нами.

ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» осуществляется *только через редакцию журнала* перечислением почтового перевода в **480 руб.** (за полугодие) для России и указанием в поле «Для письма»: «Подписка на 1 полугодие» и своего почтового адреса. Отправка журнала – заказной бандеролью.

ПРЕДЫДУЩИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛОВ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ТОЛЬКО ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМУ СОГЛАСОВАНИЮ С РЕДАКЦИЕЙ

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

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

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

В розницу старые и новые номера журнала можно приобрести:

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

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

Воронеж: хобби-магазин «Масштабные модели» – ул. Вл.Невского, д. 44 (в помещении
магазина «Мир дерева»)
торговый центр «Электроника», отдел «Автомодель» – ул. Кольцовская, д. 46

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

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

Уфа: магазин «Машинки» – ул. Достоевского, д. 83, тел. (347) 272-06-78

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

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

МОЯ КОЛЛЕКЦИЯ

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

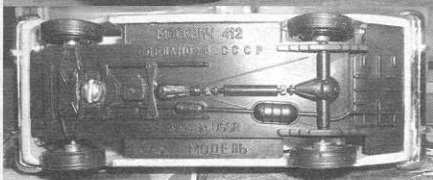


Теперь представлю Вам «отечественную» часть своей коллекции. Начну с «Москвичей».



Москвич-412 (Агат)

Модель выпуска конца 1980-х гг., уже не номерная. Была, в своё время, подарена мне товарищем. Использовалась когда-то и для игры, отсюда такое состояние модели, но, в отличие от моих «игровых» моделей, уцелела, даже с корбочкой.



А вот мой «игровой» «Москвич». Он уцелел только потому, что попал ко мне в достаточно взрослом возрасте (лет 11–12). До этого таких «Москвичей» и других моделей было мною, да и любым из нас, угроблено десятки. О чём я сейчас искренне сожалею.



Москвич-412 (Агат)

Модель выпуска конца 1980-х гг. — уже не номерная. Когда-то она была того же цвета, что и предыдущий «Москвич». В те годы у нас в Калуге вообще в основном только такие голубые «Москвичи» продавались. Изредка попадались ещё зелёные. Да и вообще ассортимент моделей был очень скуден: «Москвичи» (без «Комби» и «Пикапа»), «Жигули» (2101 и 2102), «Волги» (24-01 и 24002), РАФ-2203 (простые) и «Чайки» ГАЗ-13. Всё! Больше никаких моделей я у нас в продаже

тогда не видел и об их существовании даже не подозревал, впрочем, как и большинство моих сверстников. «Руссо-Балты», «КамАЗы» и прочие «раритеты» привозились, в основном, из Москвы.



Эта модель мне попала (была на что-то выменяна у товарища) в довольно плачевном состоянии. Её, по всей видимости, ребёнок использовал вместо роликовых коньков. Крыша была погнута, остекление — треснуто, оси колёс — провалены в днище, потому что оторвалась планка, которая их поддерживала. Бампера — утеряны, задние фонари, естественно — обломаны.

Я, первым делом, попытался реанимировать модель. Выправил крышу, закрепил пластину — рессору. Далее, поскольку модель была вся ободрана об асфальт, я её подкрасил лаком для ногтей. Она приобрела элегантный двухцветный окрас — красная крыша (по поясную линию) и голубой низ.

Позднее изготовил из алюминиевой проволоки бампера. Поначалу, модель довольно интенсивно эксплуатировалась. Накат у неё — приличный.

В таком состоянии модель пролежала дома почти два десятилетия. За это время пришла в страшный упадок. Лак облупился, бампера провисли. Посмотрел я на неё — и решил вернуть «Москвичёнка» к жизни. Воздать, так сказать, ему должное.

Зимой этого года, я ободрал весь лак с родной краской. Как следует зачистил её. Когда работал с зачищенным до металла кузовом — меня в очередной раз поразил его дизайн. Всё-таки — красивая машина. Я, поначалу, даже хотел его окрасить в серебристый цвет.

Но красить пришлось в тот цвет, в который в этот день красилась продукция на работе — синий. Причём, не смотря на мои просьбы «задуть аккуратнее», маляр здорово намусорил при покраске. Покраска — на троечку. Следующие свои модели я буду красить в другом месте.

Где-то в это же время, то ли на форуме, то ли на «молотке» — я увидел «Москвич» с «подведёнными» серебрянкой рамками окон дверей. Решил поэкспериментировать. Это была целая эпопея. Модель была вся обклеена малярным скотчем так, чтобы оставались только эти самые рамки. Далее — семилетняя дочь выделила мне свой пузырёк серебристого лака для ногтей для покраски. Но лак оказался немного загустевшим. Короче, результат вы видите на фото. Получи-

лось немного не то, что я хотел увидеть. Ближ вышел комом.

Поскольку модель была ещё и без бамперов — пришлось немного пофантазировать и тут.

Но, на мой взгляд — «Москвичек» получился довольно симпатичным.



Москвич-427 (Агат)

Модель выпуска конца 1980-х гг., не номерная. Была мне подарена товарищем в начале



1990-х гг. Состояние — весьма приличное, всего несколько сколов краски. Для модели, которой играли, вполне неплохо.



Москвич-426 (Агат)

Модель так же — конца 1980-х гг., не номерная. Подарена товарищем. Сохранность — вполне неплохая, но потёртые тамповки выдают «игровое» прошлое модели.





Москвич-433 (Агат)

Модель конца 1980-х гг., не номерная. Подарена мне другом. Этой, правда, в её игровой жизни досталось побольше — ей поцарапали краску на



Москвич-403 (Тантал)

Эту модель приобрёл не так давно на «Молотке» по случаю. О её существовании узнал в середине 1990-х гг. с четвёртой страницы обложки журнала «Моделист-Конструктор», хотя подозревал о её существовании давно — на моём номерном «Москвич-Комби» стоит один колпак «ЗМА» — от «403-го».



крыше и мой друг, решив поправить это дело, замазал царапины лаком для ногтей. Хотел было смыть, да решил — пусть так и будет. Мне модели для души нужны, не для продажи, поэтому пусть следы истории на их лицах остаются.



Москвич-427 4x4

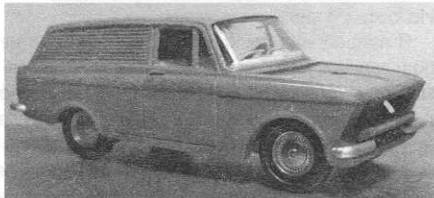
И ещё, хочу вам представить вот этого «Троглодита». Недавно «отрыл» его на балконе у родителей. Умилился — ведь я его делал лет двадцать назад. Решил отфотать и представить вашему вниманию.

В прошлой жизни это был Москвич-426. Ко мне попал в разуконплектованном состоянии — не было бамперов, капота, двигателя. Некоторое время машинка «пожила» у меня в гараже в перевозданном виде. Потом я принялся за переделку. Я вообще любил дорабатывать модели, переделывать их на свой вкус. Пластмассовые машинки подвергались доработке-переделке абсолютно все. С пластмассой было легче работать. С металлическими машинами было сложнее, но попытки я предпринимал. В ход шло всё — ручная дрель, ножовка, напильники-надфили. Так получилось и с этим «Москвичом». За прототип



Эта модель дожидается своей очереди на реставрацию — планирую отдать её для покраски в два цвета мастеру по аэрографии. А пока я ей изготовил фары из пластиковой прозрачной канцелярской кнопки.

Как я уже отметил, из некондиционных моделей, у меня ещё есть ИЖ-1500-Комби, номерной. У него отсутствует задняя дверь, один фонарь и обломан кусок бампера. Жду подходящего донора для его восстановления.



Есть ещё Москвич-433. Тот также некомплектен — отсутствует облицовка радиатора, бампера, да и краска сильно облупилась.

Эти модели у меня ещё со школьных времён. Ну и в завершение «Москвичовской» темы — мой последний «Москвич». Всё-таки, думаю, он

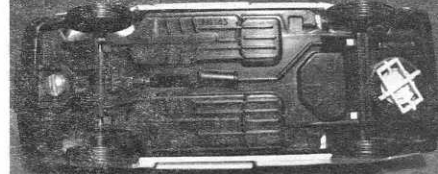


не будет последним — перспективная журнальная серия «ДеАгостини» даёт такой повод.



Москвич-2141 (Агат)

Был мною приобретён недавно. Модель мне, в целом, понравилась. Геометрия — правдоподобная. Но — пресловутое «российское» качество.



Так, например, у моего «Мосика» отсутствует облицовка радиатора. Даже если учесть, что я её мог потерять, когда распаковывал модель (в машине — там несложно потеряться), то где это видно, чтобы от модели отваливались детали при извлечении её из коробки?



Москвич-Иж-1500 Комби, А12 (Агат)

Решил всё-таки сфотографировать и представить модель. Она дожидается подходящего донора для реставрации. Ко мне попала где-то в середине 1980-х гг. Выменял её тогда у кого-то из товарищей. Комби-то у нас был диковинкой. Ещё тогда мне бросилось в глаза качество покраски — наголову лучшее, чем у обычных для нас «Москвичей». Тут применена либо другая





краска, либо другая технология — но краска лежит ровным слоем, без шагрени и более толстым, чем на обычных моделях. По этой причине не хочется её перекрашивать несмотря на многочисленные сколы. И ещё — на этой модели стоит колпак «ЗМА» на переднем левом колесе, что породило в моей детской душе подозрение о существовании в производстве моделей старинных «Москвичей». Подтвердились они только, когда я вырос.

Продолжу представлять «отечественную» часть своей коллекции.

Настала очередь самых популярных «нашемарок» — автомобилей Волжского автозавода (ВАЗ).



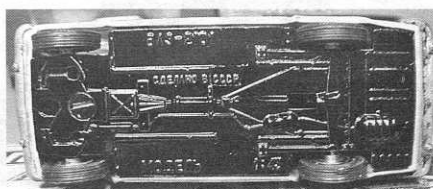
ВАЗ-2101 «Жигули» (Арат)

С этой моделью, правда, косвенно, у меня связана целая история. Как-то в далёком 1989 г. (мне тогда было 12 лет) гуляя по родному городу, я случайно забрёл в магазин «Сувениры». В ту пору это было нашей местной автомобильной «Меккой». Модельки продавались в основном там и мы, пацаны, изредка заходили туда поглядеть на них. В тот раз я попал как раз на «завоз». Полки были просто заставлены моделями. Как раз привезли партию юбилейных моделей «Три селёдки» («400 лет Саратову»). Правда, ассортимент был довольно скуден — «Москвичи» да «Жигули». «Москвичей»-то через мои руки прошла тьма, а вот с «Жигулями» у меня был напряг. Короче — я загорелся. Хочу! Каждому коллекционеру, наверное, знакомо это жгучее чувство.



Хотеть-то я хочу, а в кармане всего 60 честно сэкономленных копеек. А модель-то стоила в ту пору 3-90. Это же целое состояние для 12-летнего пацана! Где взять недостающее?

Выход нашёлся довольно быстро. Мои родители в те времена, «ради прикола», собирали в копилку «дестюнчики». Я — пулей на троллейбусе домой. Отсчитал тридцать три «дестюнчика» (на всю жизнь запомнил это число) и обратно — в магазин.



Когда с продавщицей выбирал нужный мне «Жигуль», моё лицо светилось так, наверное, как будто я покупал «Жигуль» настоящий. Как-никак это была моя первая самостоятельно купленная модель, и не игрушка — коллекционная модель. Вообще-то мне очень хотелось «Двойку», мне так нравилась её задняя дверь со стёклышком, но у отца в ту пору была «Одиннадцатая», такого яркого, сочного синего цвета, и я решил взять «Единичку». Синего цвета моделей в том заводе не было, поэтому взял красную. Ещё, помню, меня здорово раздосадовало, что абсолютно все модели в том заводе несли на своих дверях юбилейные надписи и пресловутые «три селёдки» на капотах. Наверное с тех пор я не люблю всякого рода тамповки и спецверсии. Короче, счастью моему в тот день, не было предела. Жизнь удалась!

Уже вечером, вдоволь нахвалившись всем друзьям обновкой, я пришёл домой. Родители сидели на кухне, и прямо с порога я в лоб получил вопрос: — «Алёша, ты деньги из копилки, случайно, не брал?». Вопрос этот, признаться, меня здорово ошарашил. Я рассчитывал вернуть «недостаку» в «банк» задолго до следующего подсчёта «дестюнчиков», который периодически проводил отец. Отпираться, конечно, я не стал — рассказал всё как было, показав на что ушли взятые мною деньги.

Ох, и влетело же мне тогда! Причём влетело не за машинку, а за то, что я, практически, украл эти деньги. Мне довольно-таки популярно объяснил отец, что так делать нельзя. Этот эпизод запомнился мне на всю жизнь. Но история «Копейки» на этом не кончается.

Несколько лет она спокойно простояла на полке. В неё я принципиально не играл, хотя иногда хотелось. И вот настал момент, когда отец после аварии решил нашу машину («Копейку») покрасить. Я тогда уломал его принести мне той краски. Решил перекрасить модель, чтобы она соответствовала нашей настоящей машине. Настал момент истины. Я разобрал модель, привёз кузов за ниточку и окунул в банку с краской.

Нетрудно догадаться, что я оттуда вытащил. Краска оказалась несколько загустевшей, а мне ума не хватило не то, что бы её разбавить растворителем, но даже размешать. Из банки на ниточке я вытащил эдакий бесформенный сгусток краски. Поскольку, опыт покраски машинок по этой технологии у меня уже был — я знал, что краска при засыхании «подсыдет-подтянется». Эту операцию я повторил с капотом и багажником. Тут вошёл отец и, увидев, чем я занимаюсь, «обрадовал» меня тем, что краска горячей суши. Но меня этот факт тогда несильно смутил — покрашенные детали были помещены на батарею (они у нас топились достаточно хорошо). Каковым же было моё удивление спустя несколько дней, когда я увидел результаты подтяжки краски. Краска не только не схватилась толком, а ещё и была облеплена толстым слоем пыли. Испортил модель.

Я попробовал соскрести краску, но она не поддавалась моим усилиям. Тут «нарисовался» мой друг. Говорит — «Не переживай! Её можно растворителем смыть». Поиски растворителя дома не увенчались успехом. Зато мы нашли бутылку из зелёного стекла с черепом и костями на бумажной этикетке. Ну, уж это-та дрянь точно должна зловонной жидкости в банку и поместили туда кузов несчастной «Копейки».

Через несколько дней я вновь был ошарашен результатами эксперимента. Краска поменяла цвет с синего на грязно-коричневый, местами

вздулась пузырями, но не отошла. Кузов было страшно брать в руки. Товарищ заявил, что растворитель точно есть у него дома и забрал кузов, чтобы его там отмочить. Так многострадальный кузов и сгинул. Мама товарища, при очередной уборке, выкинула грязную «железку». А у меня на память осталась кучка запчастей — полный комплект для «Копейки» только без кузова. Среди знакомых я упорно пытался найти кузов для этой машинки — но тщетно. Так и лежали они в сигаретной пачке в ящике письменного стола долгие-долгие годы.

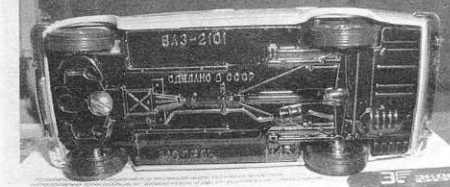
Когда я плотно вернулся к коллекционированию, я решил свою легендарную «Копейку» восстановить. На молотке я подыскивал подходящего «донора». И вот он подвернулся. Всего за сто рублей предлагалась прекрасная «Копеечка». Продавец предупреждал, что весь «хром» на новодельной машине от старой модельки, тусклый и потёртый. Но мне-то что — все запчасти у меня есть в отличном состоянии. Когда ждал доставки модели по почте, съездил домой к родителям — попытался найти «копеечные потроха». Но, выяснилось, что в ходе ремонта все запчасти куда-то исчезли. Причём — их точно никто не выбрасывал. Я порылся и средихлама вывезенного в гараж, и ещё во многих местах — тщетно. Вот так — теперь «Копейка» дожидается «своих» агрегатов, как агрегаты в своё время ждали кузова.

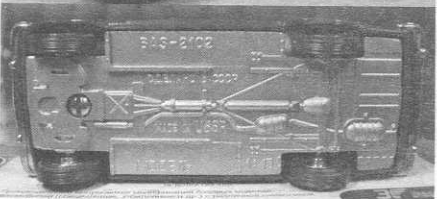
После того, как я приобрёл китайские модели ВАЗов (ВАЗ-2115, ВАЗ-2118 «Калина» и «Шеве Ниву»), да ещё и узнал о планировавшихся «Четвёрке» и «Шестёрке», я решил собрать всю линейку промышленных моделей автомобилей этой марки.



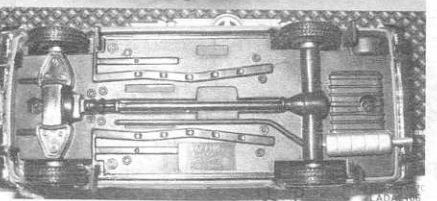
ВАЗ-2101 «Жигули» (Арат)

Эта модель выпуска 1987 г. была куплена на «Молотке» вместе с «Двойкой» того же года уже вполне осознанно. Новодельные стоят у нас в городе просто безумных денег (ВАЗ-2101 — 450 руб.) при похабном, иначе и не скажешь, качестве сборки. Чего хотя бы стоят «Москвичовские» колёса на «Жигулях» и наоборот. А эта модель — «постномерная», т.е. — уже не номерная, с соответствующим выигрышем в цене и доступности, но по качеству от номерных ничем не отличающаяся. Идеальный вариант.





А вот и «сестричка» предыдущей модели: **ВАЗ-2102 «Жигули» (Агат)**
 Модель так же 1987 г. выпуска, куплена на «Молотке» совместно с предыдущей.



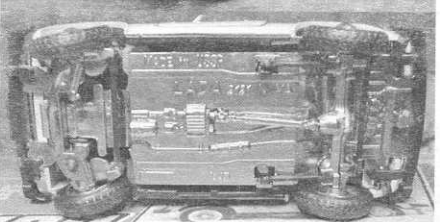
ВАЗ-2106 «Жигули» (Bauer/Autobahn)
 Эта модель — из недавних приобретений. Честно скажу — меня порадовала. У неё, конечно же не отнять всех её «косяков», довольно бурно обсуждавшихся. И это, конечно, не IST'овская

«Трёшка», но всё же — первая промышленная модель этой машины, выполненная на достаточно высоком техническом уровне.



ВАЗ-2121 «Нива» (Тантал)

На мой взгляд, эта модель — лучшее, что смогло предложить отечественное моделестроение! Когда рассматриваешь её или держишь в руках — это настоящее произведение модельного искусства. На коробке стоит штампик «Февраль 88», т.е. модель также относится к «постномерным». Её мне подарили в далёком 1994 г. Другу, в свою



очередь, её приобрела мама в круизной поездке по Волге. Говорит там ещё продавалась такая же с прицепом — её-то он и просил, но она стоила каких-то космических денег по тем временам. Хорошо хоть эту купили — теперь она радует глаз.



ВАЗ-2105 «Жигули» (Россия, Агат)

С этой моделью у меня тоже связана небольшая история. Моя сестра со своим мужем, зная о моём увлечении, решили сделать мне подарок. Они знали, что я ищу кузов для «Копейки» — история, описанная выше им была хорошо известна. Короче — они мне подарили «Копейку». Это была модель приятного голубого цвета, неплохо собранная и покрашенная, но с «Москвичёвскими» колёсами и багажником на крыше. Я их, конечно, поблагода-



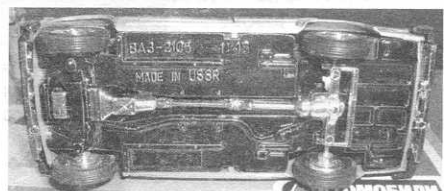
рил за подарок. Но потом довольно сильно отругал. Во-первых, чтобы не делали таких дорогих подарков. Напомню — у нас в Калуге саратовские модели продаются всего в одном магазине и стоят от 350 руб. за «Москвичи» до больше тысячи — за грузовики. Причём ценообразование не поддается никакой логике. Так, например, эта «Копейка» стоила семье моей сестры — 455 руб. А намного более сложная «семёрка» — 468, т.е. всего на «червонец» дороже. А этим 500 рублям можно найти гораздо лучшее применение даже для коллекции. Подарок-то мне понравился, но был совершен-



но не нужен. Зачем мне в коллекции три модели «Копейки»? Хорошо, что сохранился чек на покупку. На следующий день я съездил в этот магазин с целью обменять модель на что-нибудь нужное мне. «Тётенька» за прилавком довольно долго упиралась — мы игрушки не меняем. Мне пришлось ей объяснять, что модель — не игрушка. Наконец она сдалась, разрешив мне выбрать модель на замену. Поскольку в это время я был увлечён серией ВАЗ, я решил подобрать модель ВАЗ-2105/07, но выбирать-то было особо не из чего. На витрине стояло несколько нужных мне моделей, но они все были в спецверсиях (такси, «Милиция», «Учебная» и т.п.). В итоге я нашёл-таки «базовую» «Пятёрку», но в безумно психоделическом розовом цвете. Модель была с дефектом покраски — краска на крыше начала облупляться, но делать было нечего — после проверки работоспособности подвижных элементов модели продавшей, я забрал её.

«Пятёрка-Семёрка» до этого я вообщем не видел и в руках не держал, поэтому задумка модели меня порадовала. Модель — очень сложная, ажурная. Но исполнение модели натолкнуло на мысль, что на «Агате» их собирают ногами. Мало того, что помимо дефекта покраски на моём экземпляре ещё обнаружился и брак — решётку радиатора поставили от «Семёрки».

Ещё я заметил одну особенность кузовов «Пятёрка-Семёрка». Крыша в районе средней стойки довольно сильно вогнута. Это, по всей видимости, связано с особенностями отливки кузова — она довольно ажурная и её, наверняка, коробит внутренними напряжениями. Этот дефект виден на всех кузовах этих моделей, как новодельных так и старых (по фотографиям).



Продолжение в следующем номере

Мастер по имени Алексей Самохин из Киева вновь порадовал нас своими новыми работами. На этот раз им была выпущена:

- партия моделей ЗиЛ-432730.

Для изготовления модели использовалась кабина и некоторые элементы рамы от ЗиЛ-5301 «Бычок» от Карамы-Бауэр. Кузов, тент, колёса, элементы трансмиссии и прочая «фурнитура» взяты от ЗиЛ-131 производства «Электрон».

- модель КраЗ-260. Донором модели послужила модель КраЗ-255Б, выпуск которой начался в Киеве, а сборку теперь продолжают в Саратове.

Кабина сделана оригинальная, заменены колёса на более широкие. Модель помещена в картонную упаковку, поэтому фото только вместе с коробкой.

ЗиЛ-432730 получился очень неплохо, хотелось номинировать на конкурс «Лучшая модель-конверсия года», только не могу разобраться, что было конверсировано - ЗиЛ-131 или «Бычок»? Очень силь-



но модель переделана.

- Одна из последних работ - модель трактора Т-150. Полностью самостоятельная ра-

бота (за исключением колёс). Выполнена из полистирола.

Логвиненко Сергей, г. Киев

КОНКУРС «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



Дорогие друзья и коллеги!

Сегодня мы публикуем условия участия в конкурсе «Модель года 2009» и критерии оценки моделей.

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

К участию в номинации «Лучшая модель ручной работы отечественного изготовителя» принимаются только модели ручной работы, изготовленные «с нуля» в количестве не более 10 экз. К участию в номинации «Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя» принимаются модели, изготовленные, как мастерскими, так и отдельными коллекционерами для себя.

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

Принять участие в голосовании по конкурсу «Масштабная модель 2009 года» можно до 31 января 2010 г.

Результаты конкурса будут опубликованы в журнале «Автомобильный моделизм» № 2/2010.

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

Номинации:

Модель года;

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

Лучшая модель зарубежного автомобиля отече-

ственного изготовителя;

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

Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя;

Лучшая отечественная фирма-изготовитель моделей;

Лучшая зарубежная фирма-изготовитель отечественных моделей.

Любая модель может быть представлена в нескольких номинациях.

В конкурсе могут принимать участие, как спе-

циально номинированные изготовителями модели, так и модели, впервые выпущенные в 2009 г., которые официально никто не номинировал.

Единственным условием для участия — модель впервые должна быть изготовлена в 2009 г.

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

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

Ritmonexx.ru
масштабные модели почтой по всему миру



Большой интернет-магазин
моделей в 1/43 масштабе!

Доставка почтой по всему миру
и курьером по Москве!

www.ritmonexx.ru

ICQ: 171954012

тел.: +7 905 1505303

Автомобили 1996 года – Ford Mondeo, Citroen Xantia и Mercedes C-classe



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



Fiat Bravo



Fiat Brava

Fiat Bravo/Brava

Первое место в европейском конкурсе «Автомобиль 1996 года» с 378 баллами заняло семейство итальянских автомобилей FIAT Bravo/Brava.

В середине 1995 г. гамму малого класса FIAT Тиро заменило новое вполне удачное семейство Bravo и Brava — технически идентичные машины с трёх- и пятидверными кузовами. Это семейство не родилось внезапно, а уже с 1994 г. поступало на рынок в облике Alfa Romeo 145 и Alfa Romeo 146 (взамен прежней гаммы «33»).

Автомобили предлагались с семью разными бензиновыми и дизельными двигателями рабочим объёмом 1,4–2,0 л, мощностью от 65 до 147 л.с. Оба автомобиля как две капли воды походили друг на друга. Скруглённая форма, массивные бамперы и узкие световые приборы смотрелись неплохо. Но по большинству технических деталей и параметров практически не отличались от конкурентов.

В конце 1996 г. семейство пополнилось седаном Marea, заменившим Tempra и Croma. Коробка передач — механическая 5-ступенчатая или автоматическая 4-ступенчатая. Подвеска — полностью независимая рычажно-пружинная. Тормоза — передние дисковые вентилируемые, задние барабанные. В системе зажигания применялась активная система управления свечами, обеспечивавшая высокую экономичность: на средней скорости 90 км/ч — 5,9 л, и в условном городском цикле — 10 л на 100 км.

Грузопассажирский Fiat Marea Weekend имел внушительное по объёму багажное отделение объёмом 0,5 м³, а со сложенным задним сиденьем — 1,55 м³. Задний бампер откидывался простым нажатием кнопки, превращаясь в дополнительную полку, способную выдержать груз до 250 кг.

Закрывает программу 7-местный универсал повышенной вместительности Fiat Ulysse.

Масштабные модели Fiat Bravo/Brava:

Fiat Brava Carabinieri + 2 Omini Giocher grbr01c

Fiat Brava Carabinieri Esercito Giocher grbrcc/es

Fiat Brava Comando Carabinieri + Omini Giocher grbrcc

Fiat Brava Polizia + 2 fig + Paletta Lamp. Lung Giocher grbr01p/l

Fiat Brava Polizia + 2 Omini Giocher grbr01p

Fiat Brava street Giocher grbr01

Fiat Brava Street Vigili Del Fuoco Giocher grbrvdf

Fiat Brava Taxi Giocher grbr01tx

Fiat Brava street Giocher grbr01



Fiat Brava Vigili Del Fuoco red Giocher brvdf
Fiat Bravo Bburago 4145F
Fiat Bravo blue met. Bburago 41450
Fiat Bravo red Bburago 41450



Fiat Bravo silver Bburago 41450



Peugeot 406

Второе место в европейском конкурсе «Автомобиль 1996 года» занял с 363 баллами французский автомобиль среднего класса Peugeot

406, выпущенный летом 1995 г.

Peugeot 406 с кузовами седан и универсал оснащались различными бензиновыми двигателями рабочим объёмом 1,6–2,95 л поперечного расположения, мощностью 90–194 л.с. На Peugeot 406 также устанавливался новый V-образный 3-литровый двигатель (Рис. 4), разработанный совместно Peugeot, Citroen и Renault. Алюминиевая «шестёрка» получилась более компактной и экономичной, чем её предшественник PRV, она соответствовала последним стандартам по выбросам в окружающую среду. Газораспределительный механизм — с 4 клапанами на цилиндр и двумя распределительными валами в головке блока. В систему электронного управления двигателем включена последняя разработка фирмы Bosch. Коробка передач — механическая или автоматическая. Подвеска — полностью независимая.

В конце 1996 г. появилась элегантная модель Peugeot 406 купе, кузов которой разработан итальянской фирмой Pininfarina.

Масштабные модели Peugeot 406:

Peugeot 406 4-doors sedan 1999 Paradcар 076
Peugeot 406 Aiello STW 1998 Minichamps m981201

Peugeot 406 Belgian Procar 1996 E.Bachelart Onix xt037

Peugeot 406 Belgian Procar 1997 V.Radermecker Onyx xt052

Peugeot 406 break 1999 blue Paradcар 093

Peugeot 406 break 1999 Gendarmerie Paradcар par093g

Peugeot 406 break fire de Mulhouse Paradcар 139

Peugeot 406 break Gendarmerie 1996 DUVI 697g

Peugeot 406 break Mini Racing — serie Prestige mrpk047

Peugeot 406 break SW white Duvi po697

Peugeot 406 BTCC 1996 "Total" KIT Mini Racing mrk273



Peugeot 406 BTCC 1996 "Total" P.Watts Onix xt033

Peugeot 406 BTCC 1996 "Total" T.Harvey Vitesse touring cars xt034

Peugeot 406 BTCC 1997 "ESSO Ultron" J.Watts Onix xt049

Peugeot 406 #12 BTCC 1997 "ESSO Ultron" T.Harvey Onix xt048

Peugeot 406 BTCC 1997 "Esso Ultron" KIT Mini Racing mrk275

Peugeot 406 BTCC 1997 "Total" KIT Mini Racing mrk265



Peugeot 406 #17 BTCC 1997 "Total" L.Brookes Onix xt070

Peugeot 406 BTCC 1998 "Esso Ultron" P.Radish Onix xt090

Peugeot 406 BTCC 1998 "Esso Ultron" T.Harvey Onix xt089

Peugeot 406 BTCC 1996 "Total" Provence Moulage pr1169

Peugeot 406 coupe 100000km preprinted KIT JPS jpskp205

Peugeot 406 coupe 100000Km Record JPS jp0215

Peugeot 406 coupe 1996 blue met GTS 002.1

Peugeot 406 coupe 1996 dark blue GTS 002.6

Peugeot 406 coupe 1996 red met GTS 002.4



Peugeot 406 coupe 1996 yellow Minichamps 430112627



Peugeot 406 coupe 1997 black Minichamps 430112629



Peugeot 406 coupe 1997 grey Minichamps 430112626



Peugeot 406 coupe 1997 red Minichamps 430112625

Peugeot 406 coupe 1999 gold metallic Minichamps 430112628

Peugeot 406 coupe blue metal Le Mans Miniatures gts02.1

Peugeot 406 coupe blue Solido soa203268

Peugeot 406 coupe 1996 gold Minichamps 430112628



Peugeot 406 coupe Cesam 1997 Ministyle 901

Peugeot 406 coupe Paracdar par041

Peugeot 406 Coupe Record JPS kp205

Peugeot 406 coupe red metal fonce Le Mans Miniatures gts02.8

Peugeot 406 Coupe Silhouette Gemo-Sport JPS kp246

Peugeot 406 coupe Silhouette Solution F 2002 JPS jp0269

Peugeot 406 coupe Silhouette Solution F #21 2004 preprinted KIT JPS jpskp302

Peugeot 406 coupe Silhouette Solution F #34 2004 preprinted KIT JPS jpskp301

Peugeot 406 Coupe Silhouette Solution F 2002 JPS kp263

Peugeot 406 Coupe Silhouette Solution F JPS kp245

Peugeot 406 coupe Solido 1560

Peugeot 406 coupe Starter Serie Economie ste008

Peugeot 406 coupe yellow Le Mans Miniatures GTS02.2

Peugeot 406 Factory Test Car 1996 Onix xt038

Peugeot 406 French Touring Cars 1999 "Waterair" W.David Vitesse xtc022

Peugeot 406 Halleroeder STW Germany 1997 KIT Mini Racing mrk285

Peugeot 406 Harvey BTCC 1997 Provence Moulage pr1235

Peugeot 406 STW Cup 1996 «Hasseroder» Provence Moulage pr1113

Peugeot 406 Heger STW Cup 1996 Onyx ont036

Peugeot 406 Kl.2 BTCC 1996 Mini Racing mr0273

Peugeot 406 Kl.2 BTCC 1997 Brookes Onyx ont070

Peugeot 406 Kl.2 STW Cup Germany 1996 Hasseroder KIT Mini Racing mr0283

Peugeot 406 Kl.2 Procar Belgian 1996 "Shell" KIT Mini Racing mr0293



Peugeot 406 Peugeot 1998 "Esso" J.van Ommen Minichamps 430981202

Peugeot 406 Peugeot "Esso" L.Aiello Minichamps 430981201

Peugeot 406 Peugeot STW 1997 "Esso" L.Aiello Minichamps 430971110



Peugeot 406 Peugeot STW 1997 "Esso" J.van Ommen Minichamps 430971109

Peugeot 406 Police de Geneve Paracdar par126

Peugeot 406 Procar Belgian 1996 Provence Moulage pr1123

Peugeot 406 Procar Belgian 1997 "Shell" KIT Mini Racing mrk295

Peugeot 406 sedan Mini Racing — serie Prestige mrpk046

Peugeot 406 EPSA SATC 1998 "EFSA" J.M. Fangio jr Vitesse Onyx xt129

Peugeot 406 Stadium Provence Moulage pr1182

Peugeot 406 Stadium Salone Francoforte 1995 KIT Mini Racing mrk284

Peugeot 406 STW Cup 1996 "Hasseroder" H.Heger Onix xt036

Peugeot 406 STW Cup 1996 "Hasseroder" L.Aiello Onix xt035

Peugeot 406 STW Cup 1997 "Hasseroder" L.Aiello Onyx ont051



Peugeot 406 #9 STW Cup 1997 "Hasseroder" J. van Ommen Onix xt050

Peugeot 406 STW Cup 1998 "Hasseroder" J. van Ommen Onix xt092

Peugeot 406 STW Cup 1998 "Hasseroder" L.Aiello Onyx ont091

Peugeot 406 Superturismo Castellet 1996 KIT Mini Racing mrk294



Audi A4

Третье место в европейском конкурсе «Автомобиль 1996 года» заняла с 246 баллами немецкий автомобиль среднего класса Audi A4, выпущенный в конце 1994 г. и входивший в четверку наиболее популярных в Германии автомобилей.

В семейство автомобилей Audi A4 входили многочисленные варианты с двигателями рабочим объемом от 1595 до 2771 куб.см мощностью 90–193 л.с., включая полноприводные исполнения Quattro и грузопассажирские Avant.

Масштабные модели Audi A4:

Audi A4 1995 black met Minichamps 430015008



Audi A4 1995 black metallic Minichamps 430015004

Audi A4 1995 red Minichamps 430015009

Audi A4 ADAC D2 / BTCC 1996 Gamma Models

gmsm038

Audi A4 ADAC D2 / BTCC 1996 KIT Gamma Models gmsk038

Audi A4 Avant 1995 green met Minichamps 430015011

Audi A4 Avant 1995 grey met Minichamps 430015010

Audi A4 Avant 1995 red met Minichamps 430015012

Audi A4 B.Jones - Australian Champion 1996 Minichamps 430961503

Audi A4 CIVT 1996 Project 43 KITS P43095 gmsm033

Audi A4 Coppa FIA 1995 KIT Gamma Models gmsk033

Audi A4 E.Pirro - German Champion 1996 Minichamps 430961505

Audi A4 E.Pirro - Italian Champion Minichamps 430951501

Audi A4 sedan 1995 blue met Minichamps 430015001

Audi A4 STW Cup 1996 Project 43 KITS P43096

Audi A4 SuperTurismo Italiano 1997 Project 43 KITS P43143

Audi A4 Superturismo 1995 "Audi Sport Italia" with motor Gamma Models gmsm028

Audi A4 Superturismo 1995 "Audi Sport Italia" with motor KIT Gamma Models gmsk028

Audi A4 Superturismo 1996 Capello/Muller Gamma Models gmsm037

Audi A4 Superturismo 1996 Capello/Muller KIT



Gamma Models gmsk037

Audi A4 Superturismo 1997 Gamma Models gmsm040

Audi A4 Superturismo 1997 KIT Gamma Models gmsk040

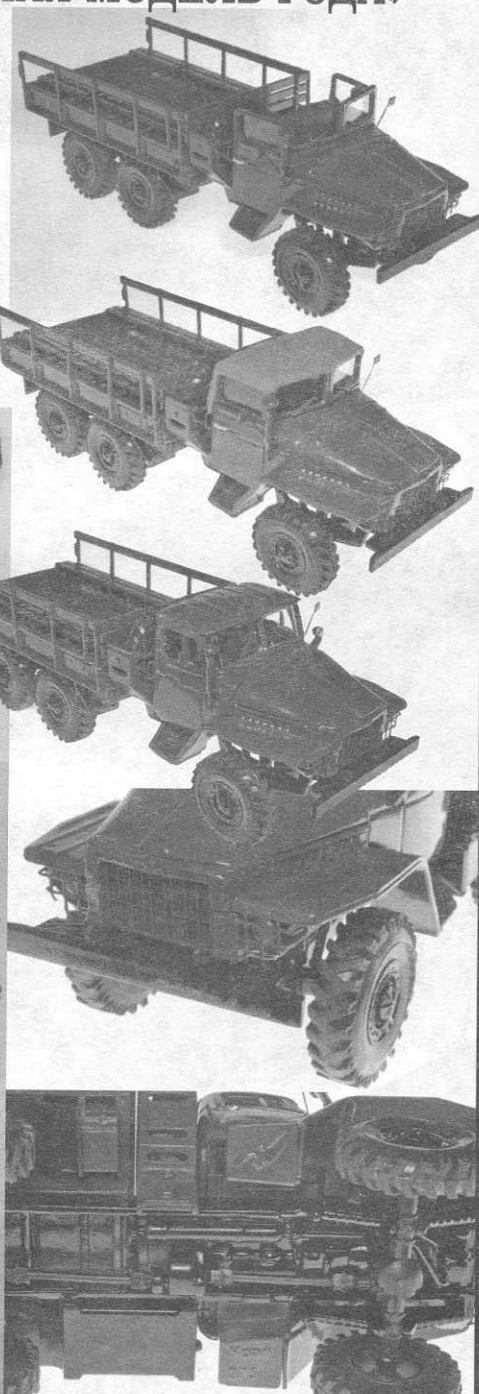
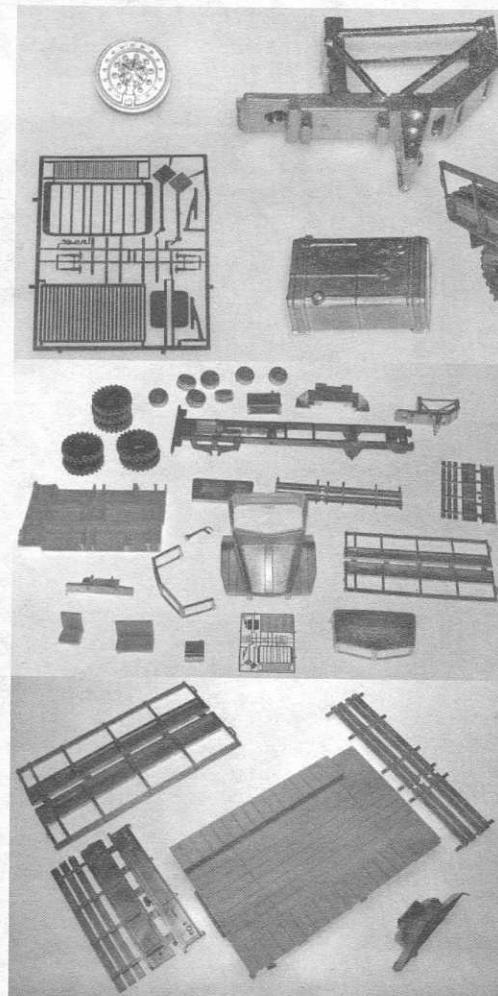
КОНКУРС «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»

Представляем на конкурс «Модель года» новую разработку производства мастерской «Скейл». Это модель автомобиля Урал-375 с различным вариантом кабины. В дальнейшем планируется выпустить седельный тягач, вариант с деревянной бортовой платформой, неполноприводный Урал-377 и специализированные автомобили на их базе.

При изготовлении модели использованы 3D-технологии и компьютерное проектирование. Помимо литья из металла при изготовлении модели используется фототравление.

Руководитель проекта - Владимир Колесниченко, разработчик - Валерий Дмитриев.

Владимир Минин



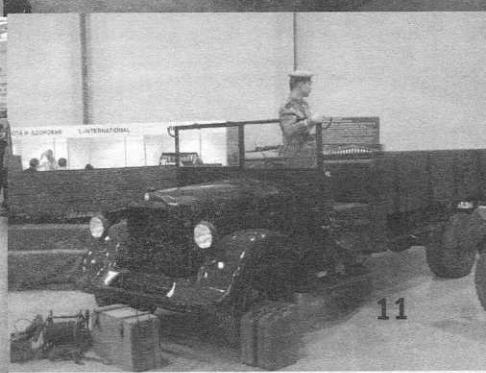
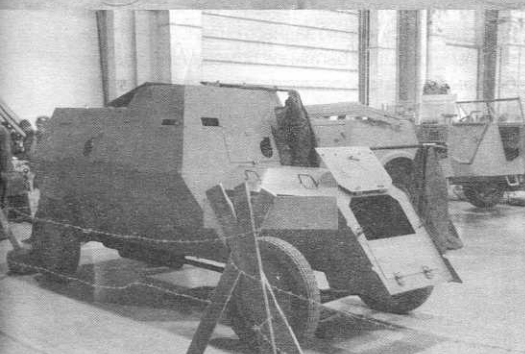
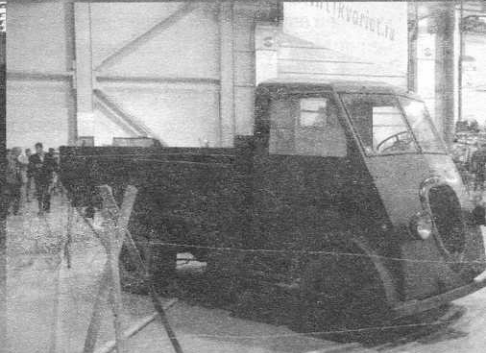
СТАНИСЛАВ КИРИЛЕЦ

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

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

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

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





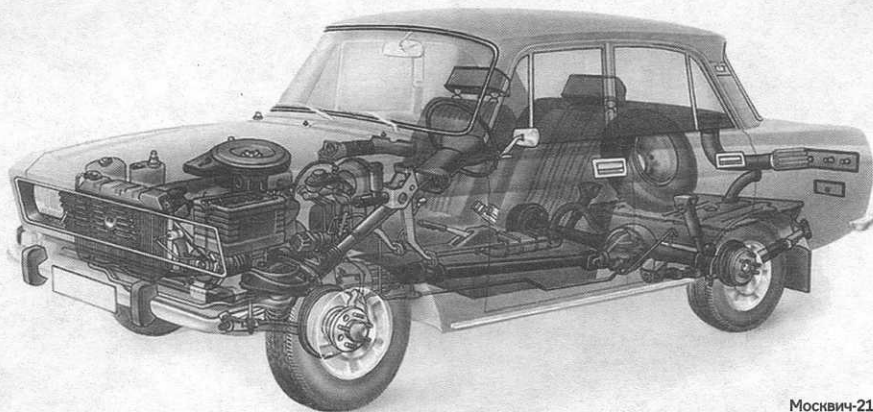
Юрий ДУБКОВ (Москва),
Фото из архива автора

В 1975 г. автомобили подверглись коренной реконструкции, связанной с увеличением надёжности и срока службы, экономией топлива, повышением безопасности, облегчением технического обслуживания, эксплуатации и удобства пользования. Важные конструктивные новшества появились в электрооборудовании, передней подвеске и главной передаче. На автомобили стали устанавливать новый карбюратор и радиальные шины. Изменился и внешний вид. Этим машинам в соответствии с принятой в 1966 г. четырёхзначной классификацией новых моделей автомобилей были присвоены обозначения Москвич-2138 (с двигателем 50 л.с.) и Москвич-2140 (75 л.с.).

В первые месяцы 1976 г. завод полностью перешёл на выпуск этих моделей и производил их, с одной модернизацией в 1982 г., на протяжении 12 лет. Тогда говорили и писали о новых достижениях заводчан (выпуск приурочили к XXV съезду КПСС) и новом поколении «Москвичей». В автомобиле действительно многое изменилось, но каркас кузова, основные агрегаты ходовой части, двигатель, колёсная база — 2400 мм, габаритные размеры (длина увеличилась на 16 см за счёт бамперов) остались прежними.

В оформлении кузова вместо хромированной решётки радиатора устанавливалась полиуретановая чёрного цвета. Вокруг неё исчезли декоративные накладки, наружные ручки дверей стали потайными (заподлицо с дверью), на задних крыльях появились чёрные пластмассовые вентиляционные решётки, изменилась форма крышки багажника и капота, обновился салон.

Модернизация 1982 г. больше коснулась внешнего вида. Стёкла передних дверей стали цельными, без форточек, исчезла чёрная полоса на задней панели, а молдинги стали короче (под номерные знаки нового образца). Появились чёрные пластмассовые углы на бамперах, металлические клыки бамперов стали пластиковыми. Решётка радиатора — без окантовок с буквами



Москвич-2140

«АЗЛК» вместо эмблемы завода (некоторое время ставилась только на модель Москвич-2140), вместо накладных надписей «1500» сзади и «Moskvitch» на передних крыльях на крышке багажника устанавливалась надпись «Москвич», изменился рисунок решёток вентиляции на задних крыльях. Немного улучшилось оформление и оборудование салона, на все машины стали устанавливать рулевое колесо от модели в исполнении люкс.

Автомобили семейства Москвич-408 — Москвич-412 — Москвич-2140 выпускались с традиционными для завода тремя типами кузовов: седан, универсал и фургон (пикапы, с 1976 г. — Москвич-2315) выпускались в очень незначительном количестве из отбракованных кузовов и в производственной программе не отражались) и имели следующие обозначения: седаны — Москвич-408, Москвич-408ИЭ, Москвич-412, Москвич-412ИЭ, Москвич-2138 и Москвич-2140; универсалы — Москвич-426, Москвич-426ИЭ, Москвич-427, Москвич-427ИЭ, Москвич-2136 и Москвич-2137; фургоны — Москвич-433, Москвич-434, Москвич-2733 и Москвич-2734.

Кузов универсал в отличие от кузова базовой модели (седан) имел увеличенное багажное помещение и специальную погрузочную дверь в задней стенке кузова. Площадь пола и багажного помещения могли быть дополнительно увеличены изменением положения подушки и спинки заднего сиденья. Кузов «фургон» по форме и конструкции подобен кузову «универсал», но благодаря отсутствию заднего сиденья имел значительно большее багажное помещение. Задние боковые двери в кузове отсутствовали, а багажное отделение отделялось от водителя глухой перегородкой с небольшим круглым окошком. Задние боковые двери в универсале в соответствии с формой крыши имели изменённые в задней части рамку и стекло и дополнительное глухое окно в боковине за задней дверью.

Верхняя часть боковин фургонов за передними дверьми была целой, с продольными выштамповками (гофра). Задние погрузочные двери фургонов и универсалов до 1970 г. были двухстворчатые. Верхняя створка (первоначально на фургонах была без стекла, гофрированной) открывалась вверх, а нижняя откидывалась вниз.

Москвич-2140 у станции метро «Тургеневская»



потом двери стали одностворчатые открывающиеся вверх. Запасное колесо располагалось на универсалах под полом багажного помещения, а в фургонах за спинкой водительского сиденья. Задние фонари на этих типах кузовов были вертикальные, как на модели Москвич-408, фонарь освещения заднего хода (также от Москвич-408) был установлен справа от погрузочной двери, а горловина бензобака — слева. Погрузочные двери были с хромированной ручкой, расположенной вертикально.

На всех фургонах и на некоторых экспортных универсалах ставились на передних крыльях круглые зеркала заднего обзора. Радиоприемники и антенны на фургоны, как правило, не ставили. Автомобили с кузовами «фургон» и «универсал» имели другое передаточное число главной передачи, усиленные рессоры, шины размером 6,40 или 6,50-13.

Автомобили с кузовами «седан», «универсал» и «фургон», кроме базового, выпускались и в различных исполнениях и комплектациях, которым до 1976 г. присваивался буквенный, а после цифровой индекс.

Экспортное исполнение (индекс «Э», «СЭ», «214006», «214007»). Эти автомобили имели незначительные внешние отличия от базовых: до 1969 г. на кузовах седанов отсутствовали накладки, закрывающие сварной шов между крышей и задней стойкой кузова, т.к. после специальной обработки (лужение, рихтовка) стойка имела вид целой детали, в дальнейшем эту операцию упразднили, а на накладку устанавливали дополнительный повторитель поворота с двухцветным рассеивателем (красный и бесцветный). На некоторых машинах на пороги устанавливали широкие хромированные молдинги. Независимо от модели и типа кузова справа на крышке багажника была хромированная накладная надпись «Москвич» на английском или немецком языке. Такая же, но маленькая накладка была установлена на крышке вещевого ящика в салоне. В задних фонарях верхний рассеиватель (указатель поворота) был оранжевого цвета. Позже такие ставили на все машины. Подфарники, если в фарах была дополнительная лампа габаритного огня, имели оранжевый рассеиватель и одностороннюю лампу. По заказам В/О «Автоэкспорт» до 1969 г. часть автомобилей моделей Москвич-408, Москвич-412, Москвич-426 и Москвич-427 поставлялась с четырёхфарной системой освещения, которая состояла из двух фар ближнего света (типа ФГ-117) и двух фар дальнего света (типа ФГ-118). Фары дальнего света (имели меньший диа-



Москвич-2140



Москвич 1500S



Москвич-2137



Москвич-2138

метр) устанавливались ближе к оси автомобиля, а ближнего — по краям. При включении дальнего света горели все четыре фары. Решётка облицовки радиатора для этих машин отличалась только прорезями для фар. Было два варианта четырёхфарной системы освещения: американская (устанавливались лампы-фары) и европейская. Внешне они различались оттенком и рисунком стекла. Экспортные машины с двухфарной системой освещения (круглые фары) оборудовались фарами типа ФГ-122Е той же конструкции, что и для обычного исполнения, но комплектовались специальными оптическими элементами и лампами импортного производства. Внешне они заметно отличались выпуклым, похожим на хрусталь стеклом с мелким рисунком. На экспортных шинах был нанесен жёлтый кружок с двухкопеечную монету с точкой в центре. В салонах на панели приборов, стойках кузова приклеивался мягкий пористый травмобезопасный материал, шкалы приборов могли быть с надписями латинскими буквами.

Тропическое исполнение (индекс «Ю»). В этих машинах обивка салона выполнялась из материалов со специальной пропиткой. Все нормаль (детали крепежа) применялись хромированные или анодированные. Вместо оптических элементов вставлялись лампы-фары, отсутствовали жалюзи радиатора, применялись специальные шины.

С правым управлением (индекс «П», для тропиков «ПЮ», «21402», «214026», «214027»). Автомобили предназначались для стран с левосторонним движением, и все органы управления находились с правой стороны, при этом педали располагались в той же последовательности, как и на обычных машинах. Кроме этого, в фарах устанавливались оптические элементы для левостороннего движения. В конце 1960-х гг. автомобили с правым управлением поставлялись и на внутренний рынок (для почталёнов), но большого распространения они не получили.

Для инвалидов (индекс «Б») — отличались от стандартных машин наличием ручного управления сцеплением, тормозами, акселератором, переключателем света и омывателем (на ранних машинах эти приборы имели ножное переключение), а также специальными знаками на стёклах. Автомобили для инвалидов переоборудовались с кузовом седан и только по спецзаказам — с кузовом универсал. С 1976 г. выпускался только один автомобиль с руч-

ным управлением — Москвич-21403, который оснащался дефорсированным двигателем УЗАМ-412Д, мощностью 68 л.с. работающим на бензине А-76.

Медицинский (индекс «М»). Автомобили отличались моющейся обивкой салона, отсутствием радиоприёмника, специальными знаками (белый круг с красным крестом), которые приклеивались на внутреннюю поверхность ветрового (справа), заднего (слева) и глухих треугольных стёкол в задних дверях. С 1976 г. автомобили выпускались как Москвич-21381 и Москвич-21401.

Такси (индекс «Т», «2140-121») — в данном исполнении в салоне устанавливался таксометр, фонарь с зелёным стеклом в правом верхнем углу. На передние дверцы наклеивались шашки. Выпускали в небольших количествах и такси-универсалы.

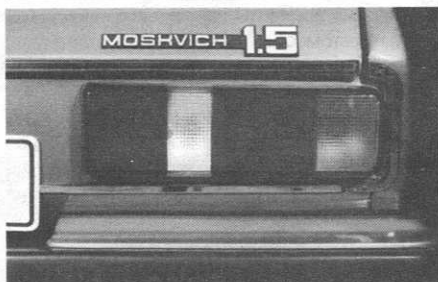
Для сельской местности (Москвич-21406). Мечта автолюбителя, тот же Москвич-2140, но с дефорсированным двигателем на 76 бензине с усиленной подвеской, шинами с зимним рисунком протектора и несколько большим дорожным просветом, а также защитой картера. Вместо колпаков на дисках колёс — пластиковые крестовины.

Люкс (Москвич-2140-117). Торговое название «Москвич 1,5». Другие названия — «Москвич-люкс», Москвич-2140SL. Автомобиль выпускался с 1982 г. в основном для экспортных поставок и отличался от стандартного Москвич-2140 улучшенным внешним видом, другой панелью приборов и оформлением салона. Бамперы стали широкими пластмассовыми с алюминиевой верхней вставкой. На переднем в специальных отверстиях прямоугольные подфарники и указатели поворотов (с оранжевыми рассеивателями), а на заднем снизу — два клыка. Задние фонари более крупные горизонтально расположенные с рассеивателями указателей поворотов (оранжевые), габаритного огня, стоп-сигнала (красные) и заднего хода (бесцветные). Вдоль боковин — широкие молдинги с блестящими вставками, накладные обозначения «SL» на левой стороне крышки багажника и на передних крыльях, на правой стороне крышки багажника надпись «Moskvich 1,5». Задняя панель и край крышки багажника окаймлены молдингами. Слева на водительской двери зеркало заднего обзора с регулировкой из салона.

Как было сказано выше, автомобили постоянно совершенствовались, на конвейере одновременно собирались разные модели, экспортные чередовались со стандартными, из-за отсутствия некоторых деталей машины часто сходили неукomплектованными с последующей досборкой, особенно в периоды полного перехода на новую модель. Поэтому некоторые машины были с клыками на бамперах, а другие без них, одни с колпаками на колёсах, а другие со ступичными колпачками. Часть машин комплектовалась по специальным заказам дополнительным оборудованием, например, стеклоомывателями фар.

Автомобили семейства Москвич-408 — Москвич-412 — Москвич-2140 окрашивались в различные цвета, смена цвета кузова происходила каждую неделю. Модели Москвич-408 и Москвич-412 в основном окрашивались в белые, серые, красные и голубые тона, а модели Москвич-2140 чаще в жёлтый, зелёный и белый. Все цвета, в зависимости от оттенков, имели и торговые названия (например, «рубин», «антрацит», «белая ночь», «океан» и т.д.). В чёрный цвет автомашины не красили, также не было и двухцветной окраски. Машины в исполнении «медицинский» могли быть окрашены в любой цвет. Комплектация и специальная окраска автомобилей милиции и ГАИ на заводе не осуществлялась.

Москвич-2140SL Lux



вались в белые, серые, красные и голубые тона, а модели Москвич-2140 чаще в жёлтый, зелёный и белый. Все цвета, в зависимости от оттенков, имели и торговые названия (например, «рубин», «антрацит», «белая ночь», «океан» и т.д.). В чёрный цвет автомашины не красили, также не было и двухцветной окраски. Машины в исполнении «медицинский» могли быть окрашены в любой цвет. Комплектация и специальная окраска автомобилей милиции и ГАИ на заводе не осуществлялась.

Машины в исполнении «медицинский» могли быть окрашены в любой цвет. Комплектация и специальная окраска автомобилей милиции и ГАИ на заводе не осуществлялась.

Первый советский седан



Сохранившийся экземпляр ГАЗ-6 с закрытым кузовом седан. Фото С.Ионес

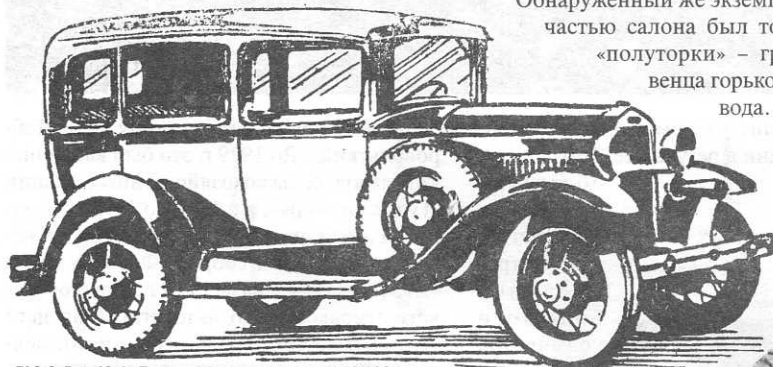
Михаил СОКОЛОВ (г. Барнаул),
Фото и иллюстрации из архивов НАМИ,
В.Дмитриева и автора



Этому легковому «газику» не повезло. Выпущенный три четверти века тому назад небольшой партией (менее сотни экземпляров) он очень быстро был оттеснён на задворки более новыми массовыми моделями, так что даже в 1930-е гг. почти не упоминался в автомобильной литературе. Впоследствии же и вовсе был так основа-

ся брезентовым тентом и пристегивающимися дверными боковинами с целлулоидными окошками. Выбор такого типа кузова для первого советского легкового массового автомобиля объяснялся его простотой и дешёвизной, хотя и оставлял желать лучшего в плане удобств и комфорта для водителя и пассажиров.

Обнаруженный же экземпляр передней частью салона был точной копией «полуторки» – грузового первенца горьковского автозавода. Лобовое стекло, козырёк, передние стойки и передние



ГАЗ-6. Рис. Ю.А. Долматовского, датированный 1934 г.

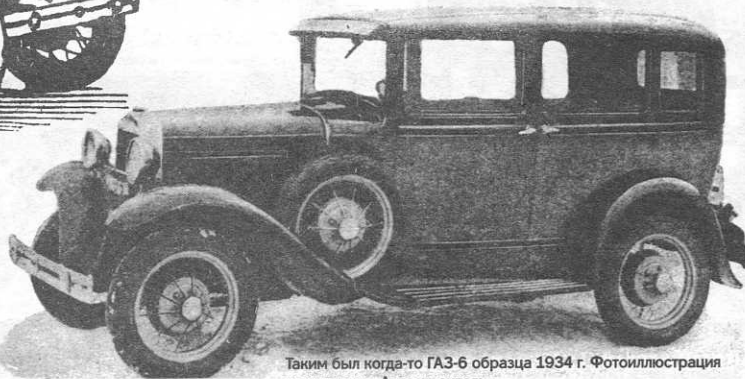
тельно забыт, что чудом уцелевший его экземпляр спустя десятилетия вызывал лишь недоумение.

Основные модели первых лет существования горьковского автогиганта были достаточно хорошо известны и в послевоенное время, поскольку иногда ещё встречались на улицах. Однако о машине, неожиданно «всплывшей» и попавшей в поле зрения любителей автостарины в 1975 г., никто не мог сказать ничего вразумительного. Владелец непонятого автомобиля считал, что ему достался легковой ГАЗ-А. И не без оснований: знакомые «фордовские» очертания, фирменный бампер из двух стальных полос, традиционная овальная эмблема «ГАЗ» на радиаторе, но вместе с тем машина эта обладала закрытым стальным четырёхдверным кузовом на деревянном каркасе.

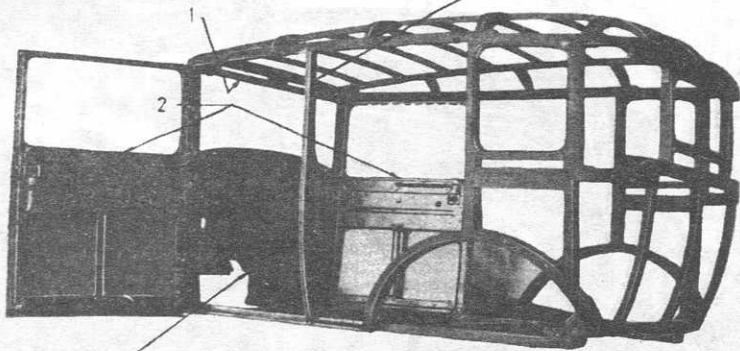
Стандартные ГАЗ-А, как известно, имели открытые кузова типа фазтон, на случай холодов или непогоды закрывавшие-

дверцы были совершенно идентичны аналогичным элементам ГАЗ-АА.

Индивидуальная переделка более позднего времени или неизвестная заводская модель? – этот вопрос не давал покоя энтузиастам, отыскивавшим странную машину. Сохранились сведения, что в 1935 г. время



Таким был когда-то ГАЗ-6 образца 1934 г. Фотоиллюстрация из журнала «Автостроитель»



3 Деревянный каркас кузова ГАЗ-6: 1 – лобовой брус кабины грузового ГАЗ-АА, 2 – передние двери, 3 – передок, 4 – замочная стойка

начальника конструкторско-экспериментального бюро по кузовостроению ГАЗа Майкла Кадарьяна и его заместителя Юрия Николаевича Сорочкина на его базе был создан «пикап» ГАЗ-4 (см. «Автомобильный моделизм» № 4/2009 г.) который затем успешно выпускался вплоть до 1937 г. За двухместной кабиной от грузового автомобиля ГАЗ-АА находился открытый отсек для перевозки 500 кг груза. Однако коллектив КЭБ не успокоился на достигнутом, и почти сразу же после освоения серийного производства ГАЗ-4, его конструкция получила дальнейшее логическое продолжение в виде закрытых кузовов, как фургон, так и пассажирского ГАЗ-6.

Вот что писал по этому поводу сам Ю.Н. Сорочкин: «След за полугрузовиком ГАЗ-4, осенью 1933 г. нами был спроектирован и подготовлен к производству 4-дверный закрытый кузов седан ГАЗ-6. Несмотря на то, что автозаводы им. Молотова и им. Сталина в ближайшее время планировали выпускать новые модели автомобилей с закрытыми кузовами, вопрос о создании закрытого кузова на шасси ГАЗ-А являлся в то время ещё актуальным».

Конструкторскому бюро при проектировании закрытого кузова были поставлены три условия: кузов должен быть красивым, его производство – недорогим, и наладка кузова (т.е. освоение его выпуска) также не должна требовать больших капитальных затрат. Поэтому, пересмотрев многочисленные заокеанские аналоги и взяв за основу ГАЗ-4, Кадарьян и Сорочкин «довели» его кузов до закрытого деревометаллического четырёхдверного, типа «седан» (или «Форд» как его ещё называли в некоторых источниках тех лет). Естественно, что, как и для ГАЗ-4, так и для легкового ГАЗ-6 ши-

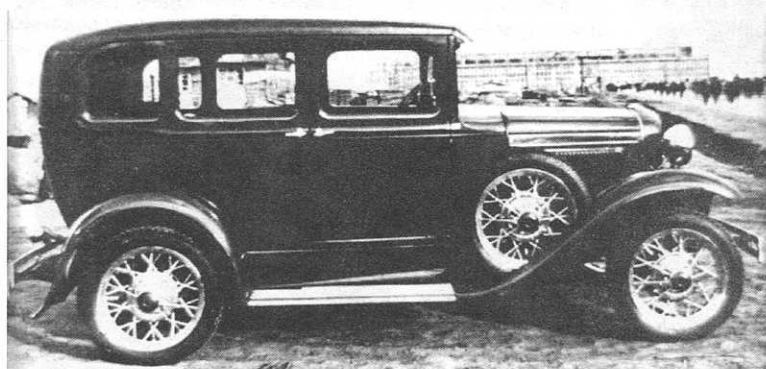
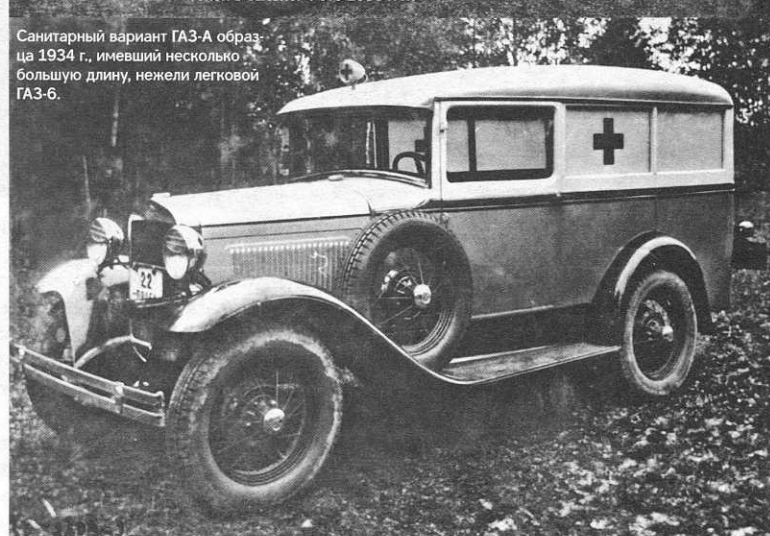
роко использовались узлы грузовой кабины: передние двери, передок, лобовой брус, замочная стойка «полторки». Помимо них, удалось приспособить обрезанные с угла передние двери грузовой кабины ГАЗ-АА для задних дверей закрытого кузова ГАЗ-6, использовать заднюю часть пола фазтона ГАЗ-А, всю дверную арматуру и целый ряд мелких деталей, находившихся в производстве.

Такое сочетание и комбинирование уже имевшихся элементов конструкции в результате, безусловно,



Импортный «Форд-А» с закрытым кузовом. Такие машины тоже встречались в столице и других городах, но они отличались радиатором и эмблемой, багажным отсеком сзади, и чаще были двухдверными, не имея третьих боковых окон в салоне. Фото 1930-х гг.

Санитарный вариант ГАЗ-А образца 1934 г., имевший несколько большую длину, нежели легковой ГАЗ-6.



Ещё один ГАЗ-6. У машины чуть изменены линии кормы. Фото 1930-х гг. (вверху)



Закрытое такси ГАЗ-А производства «Аремкуз» с иными пропорциями кузова и крыльев. 1935 г.

димо и не помнил эту машину Н.Н. Добровольский). До 1929 г. это был канавинский завод сельскохозяйственных машин «Гудок Октября», а с 1929 по 1932 гг. – одноименный автосборочный завод, где велась конвейерная сборка «Фордов» «А» и «АА». После пуска в 1932 г. нижегородского (горьковского) автогиганта на него были возложены функции опытного, мелкосерийного и ремонтного производства. Однако изготовление закрытых кузовов для ГАЗ-6 оказалось делом очень сложным и трудоёмким. Достаточно сказать, например, что заднюю часть кузова приходилось выколачивать вручную пневматическими молотками, т.к. не было соответствующих штампов. Отсюда видно, что одно из основных условий задания на машину, а именно – недорогое и несложное её производство, применительно к ГАЗ-6 выполнить не удалось. Неудивительно поэтому, что в течение 1934 г. была выпущена лишь небольшая промышленная партия этих машин. На счёт точного их количества различные источники расходятся. Чаще всего называются цифры в 60, 75 или около 100 экз. таких кузовов.

Описаний машины и её параметров тоже почти не сохранилось, а то, что имеется – весьма отрывочно и неполно. Тем большую ценность представляет свидетельство известного отечественного автомобильного дизайнера Юрия Ароновича



GAZ-M20B «Победа». Седан. Кузов — металл, колеса резина. Цвет: серый, белый, бежевый, голубой, бело-серый, бежево-коричневый. Вариант: такси, такси «красная шапочка»



GAZ-M72. Седан. Кузов — металл, колеса резина. Цвет: серый, белый, голубой, бежевый, красный



GAZ-M72. Седан. Кузов — металл, колеса резина. Цвет: серый, белый, голубой, бежевый, красный



GAZ-M72. Седан. Кузов — металл, колеса резина. Цвет: серый, белый, голубой, бежевый, красный



GAZ-M72. Седан. Кузов — металл, колеса резина. Цвет: серый, белый, голубой, бежевый, красный



GAZ-M72. Седан. Кузов — металл, колеса резина. Цвет: серый, белый, голубой, бежевый, красный



GAZ-M72. Седан. Кузов — металл, колеса резина. Цвет: серый, белый, голубой, бежевый, красный



ЛуАЗ-969А. Фазтон с тентом. Цвет: защитный, синий



ЛуАЗ-969А. Фазтон с тентом. Цвет: защитный, синий



ЛуАЗ-969А. Фазтон с тентом. Цвет: защитный, синий



ЛуАЗ-969М. Фазтон. Цвет: бежевый, синий



ЛуАЗ-969М. Фазтон. Цвет: бежевый, синий



ЛуАЗ-969М. Фазтон. Цвет: бежевый, синий



ЛуАЗ-969М. Фазтон. Цвет: бежевый, синий



ЛуАЗ-2403. Пикап. Цвет: желтый, защитный



ЛуАЗ-2403. Пикап. Цвет: желтый, защитный



GAZ-69. ПМГ-20. Пожарный



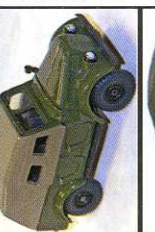
GAZ-69A. Фазтон с тентом (с боковинами дверей и без них). Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: защитный (ДИК #4301), песочный (#4301-1). Вариант: милиция синий (ДИК #4301-2), пожарный



GAZ-69A. Фазтон с тентом (с боковинами дверей и без них). Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: защитный (ДИК #4301), песочный (#4301-1). Вариант: милиция синий (ДИК #4301-2), пожарный



GAZ-69A. Фазтон с тентом (с боковинами дверей и без них). Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: защитный (ДИК #4301), песочный (#4301-1). Вариант: милиция синий (ДИК #4301-2), пожарный



GAZ-69A. Фазтон с тентом (с боковинами дверей и без них). Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: защитный (ДИК #4301), песочный (#4301-1). Вариант: милиция синий (ДИК #4301-2), пожарный



GAZ-69A. Фазтон с тентом (с боковинами дверей и без них). Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: защитный (ДИК #4301), песочный (#4301-1). Вариант: милиция синий (ДИК #4301-2), пожарный



GAZ-69A. Фазтон с тентом (с боковинами дверей и без них). Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: защитный (ДИК #4301), песочный (#4301-1). Вариант: милиция синий (ДИК #4301-2), пожарный



GAZ-69A. Фазтон с тентом (с боковинами дверей и без них). Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: защитный (ДИК #4301), песочный (#4301-1). Вариант: милиция синий (ДИК #4301-2), пожарный



GAZ-69A. Фазтон с тентом (с боковинами дверей и без них). Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: защитный (ДИК #4301), песочный (#4301-1). Вариант: милиция синий (ДИК #4301-2), пожарный



GAZ-69A. Фазтон без тента. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: защитный (ДИК #4301), песочный (#4301-1). Вариант: парандный — с фигурами



GAZ-69A. Фазтон без тента. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: защитный (ДИК #4301), песочный (#4301-1). Вариант: парандный — с фигурами



GAZ-69A. Фазтон без тента. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: защитный (ДИК #4301), песочный (#4301-1). Вариант: парандный — с фигурами



GAZ-69A. Фазтон без тента. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: защитный (ДИК #4301), песочный (#4301-1). Вариант: парандный — с фигурами



GAZ-3302 ГАЗель. Цистерна для перевозки молока. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: набина — белый, красный; цистерна — белый, желтый



GAZ-3302 ГАЗель. Цистерна для перевозки молока. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: набина — белый, красный; цистерна — белый, желтый



GAZ-3302 ГАЗель. Фазтон. Шоу-нар. Конверсия

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

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



Alfa Romeo 146 1.7 16V Taxi Milano Pego pg1058



Alfa Romeo 8C Competizione 2007 red metal Mondo Motors



Alfa Romeo Giulietta 1.6 1978 Polizia Edicola c005



Audi A4 Avant 2007 black Minichamps 400017010



Bentley Continental GT 2008 Linea Yellow No6 Minichamps 436139601



BMW Dixi Fourgonnette 1928 Deutsche Reichspost yellow Premium ClassiXXs 11650001



Bussing 8000S 13 Tractor «Kolner Zucker» Minichamps 499079920



Citroen GS Special break 1975 orange nostalgia no117



Alfa Romeo 155 1.8 16V Twin-Spark 1996 Polizia Edicola 009



Alfa Romeo 8C Competizione 2007 yellow Mondo Motors



Alfa Romeo Mi.To. 2008 red metallic Norev 790031



Audi A6 Avant 1996 Polizia Stradale Edicola c026



BMW 2002 (E10) cabriolet Baur 1974 light blue met Neo 43283



BMW Glas 3000 V8 1968 green metal Norev



Cadillac Eldorado cabriolet 1976 red Premium X PRO003



Citroen GSA 1980 bronze red Edicola



Alfa Romeo 156GTA 3.7 M4: black M4 7099; red 7098



Alfa Romeo 90 1.8 1984 Polizia Autostradale Edicola c036



Alpine Renault A310 #139 Dakar 1981 Reverchon/Valls Norev 517812



Audi A6 Avant 2006 grey metal Minichamps 400013011



BMW 320D Touring 2003 Polizia Edicola c008



BMW M3 (E92) Coupe 2007 Linea Yellow No4 Minichamps 436026320



Cadillac Fleetwood Sixty Brougham 1967 black Premium X PRO012



Citroen HY «Pontiac» Netherlands by Eligor Dan-Toys 101212



Alfa Romeo 159 2006 Polizia Edicola 004



Alfa Romeo Alfetta 1.8 1972 Polizia Edicola c024



Alpine V6 GT Turbo Le Mans 1989 alpin blue Eligor 101164



Audi Cross Coupe 2009 silver Looksmart LS347



BMW 320i Activa 2000 Polizia Edicola c021



BMW M3 Coupe (E92) 2008 red Minichamps 431026321



Cadillac Fleetwood Sixty Brougham 1967 champagne metal Premium X



Citroen HY «Semiam Location de Vehicules Industriels» Dan-Toys



Alfa Romeo 159 blue Mondo Motors



Alfa Romeo AR51 Matta 1954 Polizia Edicola c038



Alvis TD21 DHC cabriolet 1960 red Neo 43420



Audi RS2 silver Neo 43362



BMW 330xd (E90) 2005 Police Luxembourg Minichamps 431024190



BMW M5 (E34) 1991 black Neo 43311



Caparo T1 Open 2008 vyolin metal Spark s0629



Citroen HY «Suchard» Norev 154552



Alfa Romeo 159 silver metal Mondo Motors



Alfa Romeo AR8 minibus 1988 Polizia Edicola c020



Alvis TE21 saloon 1963 dark red Neo 43416



Audi TT RS coupe 2009 ibis white Audi Promo Schuco 5010910413



BMW 507 cabriolet 1956 grey/white Schuco 2176



BMW M5 (E39) 2002 light blue metal Neo 43305



Chevrolet Bel Air 1957 light blue white Edicola



Citroen HY Double Cabine pick-up Long Pompliers S.D.I.S. lim 312 ex by Eligor EPM 101221



Alfa Romeo 159 Sportwagon 2006 red Minichamps 400120511



Alfa Romeo Brera 2005 white Mondo Motors



Amphicar Modele 1962 Croix Rouge Neo 43180



Austin 1100 1969 Englische Polizei Vitesse



BMW 520i (E39) touring 2009 black Neo 43300



Bugatti EB110 1994 white Minichamps 430102214



Chevrolet Yeoman Station Wagon 1958 silver blue poly Brooklyn brk154



Citroen 15A Familiare 1933 beige-brown Nostalgie no119



Alfa Romeo 166 Directeur de course Tor de France Norev 790004



Alfa Romeo Brera 2008 red Competizione M4 7106



Amphicar Modele 1965 Polizei Hamburg Minichamps 400097090



Austin Mini Cooper Decouvrable black/white Schuco 2447



BMW 545i (E60) berlina 2002 silver Mondo Motors mm53124



Bugatti Grand Sport 2008 silver Looksmart ls314a



Citroen HY minibus «Le Bastard Transport d'Enfants» lim 312 ex by Eligor EPM 101225



Alfa Romeo 2600 Spider 1964 red Minichamps 400120632



Alfa Romeo Brera Safety Car black M4 7107



Audi 100 1969 green Minichamps 430019108



Austin Mini Cooper white/black Schuco 2448



BMW 545i (E60) berlina 2002 white Mondo Motors mm53124



Bugatti Type 57 Coupe Ventoux 1938 blue/cream lim 500 ex Luxcar 007a



Citroen AX Image 1989 black IXO clc177



Citroen HY pick-up «Miroitier Saint-Gobain» IXO cof059



Alfa Romeo 2600 Sprint 1964 Polizia Edicola c007



Alfa Romeo F12 minibus Tetto Alto Carabinieri Progetto k pk322b



Audi 100 Coupe S 1969 blue metal Identique Minichamps 430019127



Austin Seven van Royal Mail 1928 IXO clc178



BMW 635M CSI 1982 grey metal Minichamps 430025124



Bugatti Type 57 Coupe Ventoux open 1938 black/yellow Luxcar 007b



Citroen C3 Picasso 2009 belle ile blue Norev 155322



Citroen HY pick-up «Ponts et Chaussées» Made By Eligor Momaco 101



Alfa Romeo 33 1.7 1987 Polizia Quadrifoglio verde Edicola co18



Alfa Romeo Giulia 1600 Super 1971 Polizia Edicola c019



Audi 72 4-doors 1965 Polizei Norev 830024



Audi Allroad 2009 phantom black Audi Promo Schuco 5010904623



Autobianchi A112 Abarth 1974 red Spark s1326



BMW Dixi Fourgonnette 1928 «BMW Kundendienst» Premium ClassiXXs 11650



Bugatti Type 57S Atlantic 1938 black IXO mus023



Citroen C4 Picasso Policia Spain Norev 159950



Alfa Romeo 33 1984 Vigili Del Fuoco Pego pg1023



Alfa Romeo Giulia Spider 1962 light blue Minichamps 436120730



Audi A4 Allroad 2004 silver Mondo Motors



Bentley Brooklands 2007 red Minichamps 436139622



BMW Dixi Fourgonnette 1928 «Dixi Werke Eisenach» Premium ClassiXXs 11651



Buick Century M-61 sedan 4-door 1939 black Brooklyn bc007



Citroen DS1000 «Pattes PLR Michelin» orange yellow Edicola



Citroen HY pick-up Pompliers Poudre SDI du Loir & Cher Eligor 101224



Alfa Romeo 75 1.8 IE 1988 Polizia Edicola c028



Alfa Romeo Giulia Super 1600 1976 Polizia Edicola co50



Audi A4 Avant 2004 white Mondo Motors



Bentley Continental GT 2008 black Minichamps 436139600



BMW Dixi Fourgonnette 1928 Deutsche Reichspost red Premium ClassiXXs 11650002



Buick Roadmaster 75 hard top 1958 laurel mist metal Brooklyn brk155



Citroen DS21 Presidentielle 1968 grey met Norev 157066



Citroen HY pick-up «Charbonnier Ets Martin» with figurin by Eligor Momaco 100

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

 Citroen HY van 1948 «Au Bon Linge»-Eligor 101215	 Citroen Visa 1000 Pistes 1983 white Edicola	 Ferrari 312PB Test Le Castellet 1973 red Mg-Model mgs124	 Fiat 1100R 1966 Comando Carabinieri blue Coche en Miniatura laz001	 Fiat 500 Jolly dark blue Spark s1496	 Fiat Marea Week-End 1999 Polizia Stradale Edicola c012	 Carabinieri uniforme estiva Excalibur exp43-10c & anni 80 exp43-39c	 Ford Focus ST 2008 white Minichamps 400087300
 Citroen HY van 1948 «Au Bon Linge»-Eligor 101215	 Citroen Visa Decouvrable 1984 silver Nostalgie no121	 Ferrari 365GT4 2+2 Fly Studio Modena roof open 1975 BBR bbr191a	 Fiat 1100R 1966 Taxi Milano (Lima) yellow Coche en Miniatura laz002lima	 Fiat 616N van truck «Balocco» IV-Model tipm41	 Fiat Punto 60S 1996 Polizia Edicola c046	 Esercito bersagliere mimetica desert - arma riposo Excalibur exp43-34b, verde - arma riposo exp43-33b & fante in tenuta da ordine pubblico-giubbotto antiproiettile basco - arma imbracciata exp43-89a, arma riposo exp43-89b	 Ford Granada Mk.I Ghia coupe orange/black Neo 43132
 Citroen XM 2L 1989 dk grey Nostalgie no113	 Ferrari 365GTC/4 Felber Micheltotti break 1977 ABC 106	 Fiat 1100R 1966 Taxi Milano with figure yellow Coche en Miniatura laz003p	 Fiat Campagnola AR59 1959 Polizia edicola c047	 Fiat Scudo Ambulanza Mondomotors mm53122	 Polizia agente di stato uniforme attuale estiva Excalibur exp43-81c, polstrada uniforme estiva exp43-24c & pubblica sicurezza uniforme attuale estiva con basco exp43-88c	 Ford Kuga 2008 silver Minichamps 400087200	 Ford Mustang Fastback 1968 red Minichamps 400082024
 Citroen HY van 1966 «Chocolat Suchard»-Norev 154552	 Claas Super Automatic S Mahdrescher Schuco 02986	 Ferrari 375 Spider Vignale 1954 (ch.0353eu) red BBR 185a	 Fiat 1100R 1966 Vigili Del Fuoco red Coche en Miniatura laz002	 Fiat Coupe 2L 20V Turbo 1999 dark blue grey Norev 770116	 Fiat Scudo van Polizia Dipartimento Emergenza Sanitaria Mondomotors mm52122	 Polizia motociclista polstrada uniforme estiva anni 1990 Excalibur exp43-25c, paletta exp43-25a, riposo exp43-25b	 Ford Mustang GT 2005 Police USA Lancaster IXO moc082
 Citroen Mehari 1970 Police Edicola	 Daihatsu Midget Panel Van 1961 green Ebbro 44214	 Ferrari 430 Scuderia red metallic Hot Wheels N5950	 Fiat 1900 Torpedo 1952-1958 Polizia Coche en Miniatura: bordeaux laz003; green laz004	 Fiat Coupe Squadra 1995 Corse Polizia Edicola c030	 Fiat Scudo van Polizia Municipale Mondomotors mm53122	 Ford Capri Mk.III Turbo dark green metallic Neo 43327	 Ford Taunus 12M 1963 grey Minichamps 400086101
 Citroen Traction 11BL Decouvrable 1938 light blue Edicola	 Daihatsu Midget panel van 1961 Post Car red Ebbro 44215	 Ferrari 612 Can-Am Presentation 1968 Red Line Rt190	 Fiat 1900 Torpedo 1952-1958 Polizia with figures Coche en Miniatura: military green laz004p; bordeaux laz003p	 Fiat Cromia CHT 2.0 1994 Polizia Stradale Edicola c037	 Fiat Stilo 1.9 JTD 2005 Polizia Edicola c035	 Ford Capri Mk.III Turbo Usine 1981 white Neo 43328	 Ford Taunus 12M break 1962 cream Minichamps 400086111
 Citroen TUB van «Michelin» Edicola fm10	 De Tomaso 892 Deauville 1979 Polizia Edicola co10	 Ferrari F50 GT Test Fiorano 1996 lim ed 120ps BBR bg335	 Fiat 238 1969 Ambulanza Polizia Edicola c025	 Fiat Ducato Ambulanza Unita Medica Di Soccorso Avanzato Mondomotors mm53122	 Fiat Tipo 1.4S 1990 Polizia Edicola co49	 Ford Cortina Mk.IV saloon Police 1976 white Brooklin ipv33	 Ford Transit van 1970 «Orangina»-Norev 270532
 Citroen Type H double cabin «Flower Power»-Fiorano-Eligor 101222	 Divers Devidours Camiva Pompieris X10 plastique Eligor Camions 120055	 Ferrari P6 Pininfarina 1969 blue metal Ilario 43045w	 Fiat 238 van «Assistenza Rally Lancia Stratos Marlboro»-1975 Progetto K pk8009	 Fiat Ducato minibus Vigili Del Fuoco Mondomotors mm53122	 Adolf Hitler - con cappello - with hat Artigianale atg002 & senza cappello - without hat atg001	 Ford Escort II RS 1800 Rally 1975 white Minichamps 400758400	 Gumpert Apollo S 2008 blue metal Spark S0669
 Citroen Type H pick-up «Fruttivendola Patate»-Eligor 101233	 DKW F102 2-doors 1965 red/black Norev 820319	 Ferrari P6 Pininfarina 1969 white Ilario 43045w	 Fiat 238 van «Assistenza Rally Lancia Stratos Marlboro»-1975 Progetto K pk8009	 Fiat Ducato van Carabinieri Mondomotors mm53122	 Autista - driver Artigianale atg006 & reich con gradi militari atg005	 Ford Escort XR3i Police Cambridgeshire Vanguardis va11002	 Hispano Suiza J12 T68 Coupe de Ville 1933 black/silver IXO mus028
 Citroen Type H pick-up Wood Load Eligor 101234	 Dodge Charger SRT8 Super Bee yellow Norev 950006	 Ferrari Scuderia 16M spider yellow BBR c01b	 Fiat 238 van «Tetto Alto Assistenza Fiat France»-Progetto K pk8010	 Fiat Ducato van Maxi 1988 Polizia Edicola co45	 Benito Mussolini - braccia sui fianchi - akimbo arms Artigianale atg004 & - braccio alzato - lit arm atg003	 Ford Fiesta 2008 blue metal Minichamps 400088000	 Honda CR-X coupe 1989 black Minichamps 430161570
 Citroen U23 truck «Pneu Michelin»-Edicola fm06	 Facel Vega Facellia F2 1961 white Neo 43410	 Fiat 1100/103 Familiare 1957 faro centrale IV-model lip20-b	 Fiat 500 Eco white diorama Hachette	 Fiat Marea 2000 Berlina 1996 Polizia Edicola c032	 Carabinieri nucleo radiomobile uniforme estiva Excalibur exp43-21c & attuale estiva con giubbotto alta visibilita exp43-87c	 Ford FL cabriolet 1949 black Minichamps 400082231	 Humber Super Snipe 1950 Police Norfolk HQ Brooklin ipv34
 Citroen U23 truck «Pneu Michelin»-Edicola fm06	 Ferrari 250GT Lusso Speciale - S-N 04383 red BBR car10	 Fiat 1100R 1966 beige Coche en Miniatura lar001	 Fiat 500 Gamine 1967 red Spark S1498				

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Porsche 911(996)GT3-R Bold's red lim ed 500ex Spark SPR001



Porsche E-Ruf Concept Model A 2008 black Spark S0739



Renault Juvaquatre Vitree Pain Le Delicieux Eligor 101167



Saab 900 Turbo red Neo 43655



Smart 2003 Polzia Edicola c017



Triumph Herald break 1965 valencia blue Lansdowne Models Idm73



Volkswagen Golf Rally 1990 red neo 43581



Volkswagen T2b Combi bus L cream/orange Premium ClassiXXs 11750



Porsche 911(997) Carrera 4S 2008 black metal Minichamps 400066420



Porsche Panamera 4S 2009 blue metal Minichamps ap02000419



Renault KZ7 van 1932 «Acrobaties Superconfort Michelin» Edicola



Saab 96GL 1979 dark red metal Neo 43680



Subaru Legacy 2.5 station wagon 2000 Polzia Edicola co13



Triumph Mayflower 2-doors saloon 1951 blue Lansdowne Models Idm49a



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



Volkswagen T2b Combi camping green/cream Premium ClassiXXs 11775



Porsche 911(997) Carrera 4S 2008 Linea Yellow Minichamps 436066420



Porsche Panamera S 2009 dark grey metal Minichamps ap02000219



Renault Midlum Double Cabine Pompiers Atlas Tunnel du Frejus Eligor 113852



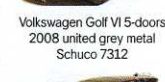
Scania L110S citerne «Fina» Minichamps 499126970



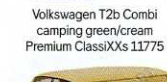
Subaru R2 Super Deluxe 1969 grey Ebbro 44113



TVR Cerbera Speed 12 2000 silver metal Spark S0235



Volkswagen Golf VI GTI 2009 black Schuco 7356



Volkswagen T2b Combi van AEG Telefunken Premium ClassiXXs 11701



Porsche 911(997) Turbo 2006 black metal Minichamps 400065200



Rayton Fissore Magnum 2.5 TDI 1997 Polzia Edicola co23



Renault Ondelios 2008 Salon de Paris Provence Moulage PM0032



Seat Leon Mk.I Cupra R 1997 yellow Neo 43815



Subaru R2 Super Deluxe 1969 white Ebbro 44112



Volkswagen Beetle 1200 Ultima Edicion light blue Schuco 3860



Volkswagen Golf VI GTI 2009 shadow blue Schuco 7357



Volkswagen T2b Combi van Deutsche Post Premium ClassiXXs 1170001



Porsche 911(997)GT3 facelift 2009 red Minichamps ap02001619



Reliant Scimitar GTE 1980 white Neo 43745



Seat Ronda CLX 1982 brown met Edicola ed046



Simca 1300 1965 red Nostalgie no116



Suzuki Grand Vitara silver Rietze 14052



Volkswagen Beetle 1953 Taxi Brasil yellow RIO 4255



Volkswagen Jetta 1 2-doors orange NEO 43575



Volkswagen T2b Combi van oceanic blue Premium ClassiXXs 11700



Porsche 959 Groupe B pearl white Spark S0959



Renault 1000kg Depanneuse Truck 4X4 Solido 143515



Renault R4 fourgonnette Pompiers Ville de Nice M6 pc04



Skoda Fabia II green-line white Abrex abx008xv



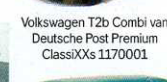
Talbot Solara 1986 blue met Edicola



Volkswagen Combi T3a «Westfalia Joker» cream Premium ClassiXXs 11475



Volkswagen New Beetle Tour de France Panach Norev 840037



Volkswagen T3b Combi Transporter green Premium ClassiXXs 13000



Porsche Boxster facelift 2009 dark blue metal Neo 43273



Renault 4CV Cabriolet Duriez soft top Mylord 1950 white Eligor 101183



Riley 2.6 Sport Saloon 1958 grey Brooklin Idm72



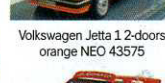
Skoda Favorit 1987 beige Abrex ab708yg



Toyota 2000GT cabriolet 1967 red Ebbro 43859



Volkswagen Beetle Cabriolet Angie & Guido Merkel Westerwelle Ausweg Aus Der Krise Minichamps 436055140



Volkswagen T2b Combi van AEG Telefunken Premium ClassiXXs 11701



Volkswagen T2b Combi van oceanic blue Premium ClassiXXs 11700



Porsche 959 Groupe B pearl white Spark S0959



Renault 4CV Beachwagon USA 1964 Ghia Jolly white Eligor 101183



Riley 2.6 Sport Saloon 1958 grey Brooklin Idm72



Skoda Favorit 1987 beige Abrex ab708eb



Toyota Auris 2008 silver Minichamps 400166600



Volkswagen Combi T3a «Westfalia Joker» green Premium ClassiXXs 11476



Volkswagen T2 Combi bus 1972 red/white Minichamps 400053004



Volkswagen T2b Combi van oceanic blue Premium ClassiXXs 11700



Porsche Boxster facelift 2009 black Schuco 7286



Renault 4CV Cabriolet Duriez soft top Mylord 1950 white Eligor 101171



Riley 2.6 Sport Saloon 1958 grey Brooklin Idm72



Skoda Favorit 1987 ice white Abrex ab708cl



Toyota BJ40 Land Cruiser 1980 royal blue Norev 800353



Volkswagen Combi T3b pick-up «Zundapp Werke» Premium ClassiXXs 13100



Volkswagen T2 Combi bus 1972 red/white Minichamps 400053004



Volkswagen T2b Combi van oceanic blue Premium ClassiXXs 11700



Porsche Cayman facelift 2009 dark blue metal Schuco 7296



Renault 4CV Camping Made by Eligor Momaco 102



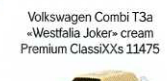
Riley 2.6 Sport Saloon 1958 grey Brooklin Idm72



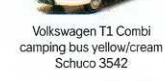
Skoda Favorit 1987 ice white Abrex ab708eb



Toyota BJ40 Land Cruiser 1980 royal blue Norev 800353



Volkswagen Combi T3a «Westfalia Joker» green Premium ClassiXXs 11476



Volkswagen T2 Combi bus 1972 red/white Minichamps 400053004



Volkswagen T2b Combi van oceanic blue Premium ClassiXXs 11700



Porsche Cayman S 1987 Linea Yellow No2 Minichamps 436065620



Renault Gallion Brasseur 1967 «Orangina» Norev 518565



Riley 2.6 Sport Saloon 1958 grey Brooklin Idm72



Skoda Favorit 1987 ice white Abrex ab708eb



Toyota BJ40 Land Cruiser 1980 royal blue Norev 800353



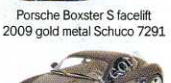
Volkswagen Combi T3a «Westfalia Joker» green Premium ClassiXXs 11476



Volkswagen T2 Combi bus 1972 red/white Minichamps 400053004



Volkswagen T2b Combi van oceanic blue Premium ClassiXXs 11700



Porsche Cayman S facelift 2009 GT silver metal Schuco 7301



Renault Gallion Charbonnier 1959 «Paris Charbon» Norev 518574



Riley 2.6 Sport Saloon 1958 grey Brooklin Idm72



Skoda Favorit 1987 ice white Abrex ab708eb



Toyota BJ40 Land Cruiser 1980 royal blue Norev 800353



Volkswagen Combi T3a «Westfalia Joker» green Premium ClassiXXs 11476



Volkswagen T2 Combi bus 1972 red/white Minichamps 400053004



Volkswagen T2b Combi van oceanic blue Premium ClassiXXs 11700



Porsche Cayman S facelift 2009 yellow Schuco 7302



Renault Gallion Charbonnier 1959 «Paris Charbon» Norev 518574



Riley 2.6 Sport Saloon 1958 grey Brooklin Idm72



Skoda Favorit 1987 ice white Abrex ab708eb



Toyota BJ40 Land Cruiser 1980 royal blue Norev 800353



Volkswagen Combi T3a «Westfalia Joker» green Premium ClassiXXs 11476



Volkswagen T2 Combi bus 1972 red/white Minichamps 400053004



Volkswagen T2b Combi van oceanic blue Premium ClassiXXs 11700



Porsche Cay



ВИС-2345 (конверсия Шпак и Ко)



MAZ-5335 (AD-modum)



Урал-377М (AS-Scalemodels)



БелАЗ-7548 поздний (Беларусь)



ЗИЛ-5301 (конверсия Шпак и Ко)



MAZ-5335 (AD-modum)



Урал-377СН (AS-Scalemodels)



БМП-3 (Scale Model MAZ)



ГАЗ-3102 Rendorseg (Arar)



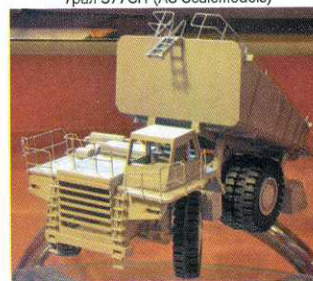
Урал-377СН (AS-Scalemodels)



БМП-3 (Scale Model MAZ)



MAZ «Перестройка» (A-masters)



БелАЗ (Беларусь)



БМП-3Ф (Scale Model MAZ)



Урал-НАМИ-058С (AS-Scalemodels)



БелАЗ (Беларусь)



БМП-3Ф (Scale Model MAZ)



Урал-375С (AS-Scalemodels)



БелАЗ-540 (Беларусь)



Москвич-422 фургон (конверсия, Борисов)



Урал-375СК (AS-Scalemodels)



БелАЗ-7548 поливальный (Беларусь)



Москвич-422 универсал (конверсия, Борисов)



Урал-377М (AS-Scalemodels)



3-х осн полуприцеп БЦМ (by volk)



ЗАЗ-968М пикап (конверсия, Борисов)



КС-3577 на шасси MAZ-5334 (AD-modum&VivaScalemodels)



Энсо и Ансельмо Феррари (BM-Toys)



ЗИЛ-41041 (AS Scalemodels)



EW-25 на шасси КамАЗ-43118 (by volk)

Фото www.kitmeri.com, www.model-car.ru, www.sevenmodels.net.ru, m143.ru, редакции, Сергей Логвиненко (Киев), Виктор Алексеев, Александр Говоруха и фирмы-изготовителей

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



МАЗ-544019 (by volk)



МАЗ-544019 (by volk)



МАЗ-6430 + БВ-30 битумовоз (by volk)



МАЗ-6430 (by volk)



EW-25 на шасси Урал-4320 (by volk)



ГАЗ-12 ЗИМ (China)



ГАЗ-39371 Водник (Кобра)



КС-8973 на шасси БАЗ (damian)



Урал с гидроманипулятором Rotne RK80 (conversion)



КДМ на шасси ЗИЛ-130 (conversion)



Компрессор на шасси ГАЗ-3307 (conversion)



КУНГ на шасси ГАЗ-66 (conversion)



АСО на базе КAv3-39766 (conversion)



МКС-1 на шасси ЗИЛ-4314 (conversion)



ЗИС-8 аварийный (conversion)



Мотороллер «Вятка» (Дик)



ЗИС-8 курортный (conversion)



ЛуМЗ-946 (Косак-Моделс)



ЗСК-15 на шасси КамАЗ-53212 (Косак-Моделс)



ГАЗ-12 ЗИМ (ДеАгостини)



ВАЗ-2103 (ДеАгостини, польская журнальная серия)



ЗАЗ-968А (ДеАгостини)



ЗИЛ-4314 цистерна (Дик)



ВАЗ-1111 «Ока» (Дик)



Амур-53131 (Дик)



АЦУ-20(51) мод. 60А (ДНК)



ГАЗ-51А для перевозки багажа (ДНК)



ГАЗ-51А «дембельский» (ДНК)



Шасси ГАЗ-51А с запаской (ДНК)



Первые шаги на пути к «эмке». Один из первых вариантов кузова с капотом и оперением пикапа от ГАЗ-А и колёсами со спицами. Испытания в НАТИ, 1934 г.



Анасто и климатические условия заставляли владельцев обычных ГАЗ-А переделывать свои машины в закрытые. Увы, не имевшие к ГАЗ-6 никакого отношения. Экземпляр из Челябинска. Фото 1980-х гг.

Долматовского, датированное 1934 г.: «К началу текущего года Горьковский автозавод им. Молотова в дополнение к выпускаемым моделям освоил производство новых моделей кузовов для легковых шасси ГАЗ-А. Они представляют собой полутонный грузовичок и закрытую пятиместную машину – седан ГАЗ-6. Обе машины не уступают соответствующим типам машин Форда.

Седан – удобный, светлый кузов с тремя окнами с каждой стороны и четырьмя дверьми. В отличие от обычного ГАЗ-А, седан имеет щиток приборов новой формы и устройства. Рычажки регулировки карбюратора и опережения зажигания находятся на щитке, сделанном по образцу восьмидицильных машин Форда. Седан ГАЗ-6 снабжается двумя запасными колёсами, устанавливаемыми в карманы передних крыльев, щёткой-стеклоочистителем, опускающимися стёклами и т.д. Седаны, выпущенные пока в порядке опыта, к XVII партсъезду будут введены в серийное производство».

Параметры и технические характеристики закрытого пятиместного автомобиля в основном, конечно, были такими же, как у базовой модели. Но имелись и различия. В первую очередь – вес, больший, чем у ГАЗ-А (1080 кг) и составлявший примерно 1180–1200 кг. Габаритными размерами ГАЗ-6 тоже несколько отличался от базового фазтона: при той же ширине (1710 мм) он был на 50–70 мм длиннее (около 3800 мм), и на 45–50 мм выше (около 1835 мм).

меньшую, чем ГАЗ-А, – 83–85 км/ч, и расходовал 12–13 л бензина на 100 км, а его запас хода с полной нагрузкой по шоссе составлял только 320 км.

Однако народное хозяйство в те годы нуждалось не только в закрытых легковых автомобилях, но и в различного рода фургонах малой вместимости, изготовленных аналогичным способом. В частности, была построена опытная закрытая санитарная модификация ГАЗ-А. Здесь вновь

При той же, что и у ГАЗ-А базе в 2630 мм наименьший радиус поворота ГАЗ-6 равнялся 5,5 м, а клиренс под задним мостом – 205 мм.

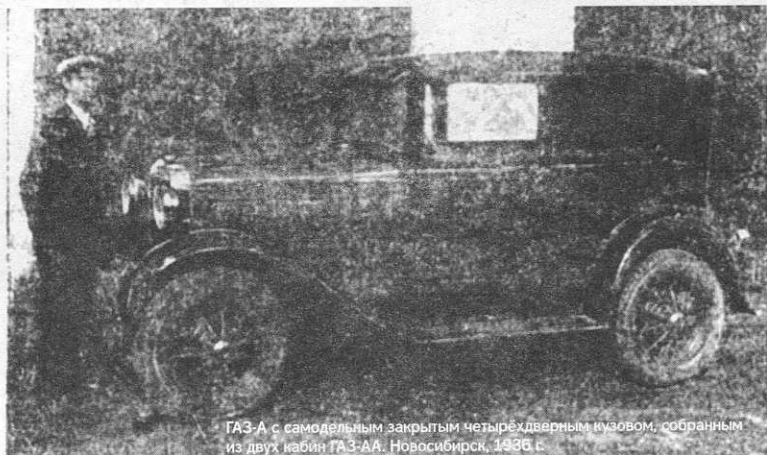
Четырёхцилиндровый двигатель ГАЗ-А рабочим объёмом 3 2 8 5 куб.см., как известно, имел мощность в 40–42 л.с. при 2200 об/мин. Но ввиду повывшейся собственной массы, ГАЗ-6 развивал максимальную скорость несколько

уместно предоставить слово одному из создателей машины Ю.Н. Сорочкину: «Большая серия работ была проведена конструкторско-экспериментальным бюро по созданию автомобиля скорой помощи на шасси ГАЗ-А. Вопрос с санитарным кузовом в отношении его форм разрешился довольно легко. При его конструировании опять-таки были применены узлы грузовой кабины: передок, двери, лобовой брус, козырёк и т.д.»

Всё выше сказанное заставляет говорить о санитарном ГАЗ-А (машина эта не получила собственного индекса) не только как о продолжении конструкции пикапа ГАЗ-4, но и как о грузопассажирском варианте легкового ГАЗ-6 (аналогично «Москвичам» моделей «430» и «433» на основе легковых «Москвичей»). Но, увы, эта разработка, тоже укомплектованная двумя запасными колёсами, в серийное производство не пошла: уж очень тесной, да и не дешёвой, оказалась такая «санитарка».

Но вернёмся к ГАЗ-6. К сожалению, намечавшийся было в январе–феврале 1934 г. полноценный серийный выпуск седана не состоялся, а мелкосерийно изготовленные в течение этого же года машины были приобретены различными учреждениями и организациями в качестве служебных. Небольшое их количество быстро растворилось в тогдашнем, уже довольно большом отечественном автопарке.

Очень скромная численность таких закрытых легковушек в масштабе огромной страны породила и самодельные варианты закрытых кузовов типа ГАЗ-6. Так, в 1936 г. журнал «За рулём» сообщил своим



ГАЗ-А с самодельным закрытым четырёхдверным кузовом, собранным из двух кабин ГАЗ-АА. Новосибирск, 1936 г.



Ещё в 1970-х гг. изредка попадались вот такие странные машины, уже изрядно переделанные (колёса от ГАЗ-6, задние крылья – узкие от ГАЗ-51А, заделанные задние боковые окна и т.д.)

читателям о предложении водителя Рогового из Новосибирска (имя и отчество новатора история, увы, не сохранила). Из списанных и пришедших в негодность двух кабин грузовика ГАЗ-АА он скомбинировал компактный закрытый кузов для обычного легкового ГАЗ-А. Кузов изготавливался следующим образом: была взята одна кабина ГАЗ-АА, у которой была отрезана задняя часть по «столбикам» дверок. К ним были приварены держатели других дверей, взятые вместе с самими дверьми от второй кабины. Далее была установлена задняя часть все той же первой кабины, но несколько видоизменённая, точнее – продлённая назад. Таким образом, почти весь закрытый цельнометаллический кузов, кроме небольшого вставного фрагмента между задними дверьми и кормой машины, получился штампованным и практически не отличался от заводского изготовления. Элементы кузова сваривались автогенно, а затем к ним подвоились деревянные брусочки для крепления внутренней обивки. По внешнему виду этот закрытый ГАЗ-А несколько отличался от ГАЗ-6, в первую очередь отсутствием малых задних боковых окошек, но зато практически повторял облик закрытых импортных Форд-А, которых в те годы «бегало» по стране немало количество. К сентябрю 1936 г., как сообщалось в заметке, машина проработала уже 2 месяца, за которые прошла 4000 км по просёлочным дорогам Новосибирска и области без единого дефекта.

Кое-где шли ещё дальше. Например, в гараже «Южилстроя» (Мариуполь) на шасси ГАЗ-А умудрились поставить даже закрытый обтекаемый кузов с легкового «Форда» образца 1934 г. Для этого базу машины пришлось увеличить на 250 мм со сдвигом заднего моста и рессор назад. Внешне получившаяся легковушка практически повторяла стандартную «Эмку» ГАЗ-М1 за исключением ко-

Так выглядел один из последних оставшихся подлинных ГАЗ-6 на рубеже 1980–1990-х гг.



А так он смотрелся на одной из выставок «Автоэкзотика» в Москве. Фото С.Ионес



Чтобы понять, что с последним уцелевшим ГАЗ-6 пока что не всё в порядке, достаточно взглянуть (для сравнения) на абсолютно оригинальный ГАЗ-А (с той же «Автоэкзотикой»). В идеале машины должны различаться только салоном и крышей.



Вид сохранившегося ГАЗ-6 сзади тоже вызывает некоторые вопросы, но они пока что остаются без ответа, ведь архивных фото изначального вида кормы машины мною пока так и не найдено. Фото С.Ионес

лёс со спицами и чуть иной облицовки радиатора. Общий вес машины составил 1270 кг.

Но, все это были, повторим, лишь единичные попытки и штучные экземпляры.

И поэтому не удивительно, что если стандартных ГАЗ-А в настоящее время сохранилось немало – и в музеях, и в частных коллекциях, да и современная автомобильная литература изобилует самой разнообразной информацией о них (подробные описания, фото и чертежи), то о забытой «шестёрке» и ей подобных машинах уцелели лишь краткие упоминания в архивных источниках и один несколько переделанный, но, по-видимому, все же подлинный экземпляр.

Некоторые сомнения вызывает задняя часть кузова, судя по всему, переделывавшаяся когда-то в процессе эксплуатации. Она несколько отличается от имеющихся архивных изображений машины. Невольно вспоминаются неоднократно виденные более поздние откровенные переделки обычных ГАЗ-А во всевозможные закрытые варианты. Но, не смотря ни на что, сохранившийся ГАЗ-6 имеет весьма высокую исключительность и уникальность, которую портят лишь «неродные» мосты и колёса (диски от ГАЗ-М1, шины – от ГАЗ-69), самодельные задние крылья и добавленные подфарники.

Что же касается исторического аспекта, то хотя кузов ГАЗ-6 в общих чертах был скопирован с американских образцов и повторял формы и стилистику легковых машин Форда и других фирм США (тогда – САСШ) конца 1920-х – начала 1930-х гг., но, тем не менее, он действительно является первым образцом закрытого легкового автомобиля в советском кузовостроении, а опыт накопленный при работе над ГАЗ-6 и другими закрытыми разновидностями ГАЗ-А очень пригодился затем при разработке и доводке знаменитой «эмки» ГАЗ-М-1 и её модификаций.

ПРЕДШЕСТВЕННИКИ ГАЗ-66

Часть II. Бескапотный вездеход ГАЗ-62



Автор выражает благодарность Е.И.Прочко за помощь в подготовке материала.

Андрей КОЛЕВАТОВ,

г. Орлов, Кировской обл.

Фото и рисунки из архива автора и Е.Прочко

Прежде, чем продолжить повествование о развитии на Горьковском автомобильном заводе темы ГАЗ-62, хотелось бы познакомить читателя с общим положением дел по выпуску полноприводных грузовых автомобилей с маркой ГАЗ в 50-е годы прошлого века. Как известно, первый послевоенный многоцелевой грузовик ГАЗ-63 находился на конвейере Горьковского автозавода довольно продолжительное время: с октября 1948 г. по апрель 1968 г. Почти за 20 лет производства удалось изготовить 474464 автомобиля. По годам выпуск распределялся следующим образом: 1948 — 641 шт., 1949 — 4025 шт., 1950 — 6129 шт., 1951 — 19060 шт., 1952 — 20002 шт., 1953 — 22462 шт., 1954 — 23669 шт., 1955 — 25185 шт., 1956 — 24996 шт., 1957 — 26-95 шт., 1958 — 26868 шт., 1959 — 26812 шт., 1960 — 28056 шт., 1961 — 28348 шт., 1962 — 30722 шт., 1963 — 31651 шт., 1964 — 31305 шт., 1965 — 30800 шт., 1966 — 28800 шт., 1967 — 23388 шт.

В последний, 1968 год выпуска, построили оставшиеся 5328 шт. автомобилей ГАЗ-63. Любопытно, что весьма прочный, надёжный и простой вездеход, который многие считают сегодня не вполне удачным, так долго задержался на конвейере, причём без серьёзной модернизации. За это время Московский автозавод ЗИС—ЗИЛ успел дважды заменить базовую модель полноприводного грузовика — ровесник ГАЗ-63, московский ЗИС-151, в сентябре 1958 г. уступил место более прогрессивному ЗИЛ-157, который, в свою очередь, продержался в производстве до ноября 1961 г. и был заменён модернизированным вариантом ГАЗ-157К. Сей факт ещё раз подтверждает, что в целом при всех своих недостатках автомобиль ГАЗ-63 с некогда «рекордными показателями проходимости» длительное время считавшимися эталонными для полноприводной машины был конструкцией весьма неплохой, добротной и неприхотливой, что особенно важно в сложных условиях эксплуатации. Как в войсках, так и в народном хозяйстве ГАЗ-63 и его многочисленные модификации получили широкое распространение, причём не только в качестве транспортного бортового грузовика, но и как база для многочисленных установок спецтехники и оборудования. Всё это также непосредственно отражалось на его популярности у потребителей. Безусловно, за столь длительный период конвейерной жизни ГАЗ-63 при всей своей привлекательности не мог не состариться физически и морально на фоне бурного развития автомобильной техники, но длительное время достойных кандидатов на его замену в классе грузоподъёмности 2 т просто не существовало. Чем же в первую очередь было вызвано наметившееся отставание технического уровня ГАЗ-63 и какие мероприятия необходимо было осуществлять для ликвидации этого явления.

Одной из первых работ отдела исследований и испытаний автомобилей и автопоездов многоцелевого назначения, прицепов и полуприцепов образованного в 1954 г. 21 НИИИ МО, как раз явилось задание по определению технических параметров



Автомобиль ГАЗ-63 первых выпусков с деревянной кабиной

ГАЗ-63 1948 г.



Автомобиль ГАЗ-63 с комбинированной кабиной

основного на тот период армейского автомобиля ГАЗ-63. В 1955 г. отделом был выполнен большой объём полигонных испытаний серийного грузовика, в ходе которых сотрудниками Л.М.Фридом, А.С.Добрыниным, В.В.Тимофеевым, К.Н.Гальгиным была установлена недостаточная поперечная устойчивость автомобиля. Вопрос тщательно изучили и выдали рекомендации по повышению поперечной устойчивости, в том числе за счёт расширения колеи задних колёс путём перестановки колёс выступающей частью диска в сторону тормозного барабана. Это в свою очередь резко ухудшало проходимость машины на бездорожье. Об этом слабом месте ГАЗ-63 прекрасно знали и сами создатели, но низкая боковая устойчивость, вызванная узкой колеёй (для передних управляемых колёс 1590 мм, задних — 1600 мм) определялась, прежде всего, шириной самой машины по передним крыльям, что в свою очередь было сделано в угоду максимальной унификации с базовым автомобилем ГАЗ-51. Кстати,

интересной особенностью передних крыльев ГАЗ-63 были небольшие резиновые фартуки, закреплённые на боковой поверхности в задней нижней части возле подножек и препятствующие повреждению боковой кромки крыла автомобиля при движении по глубокой колее.

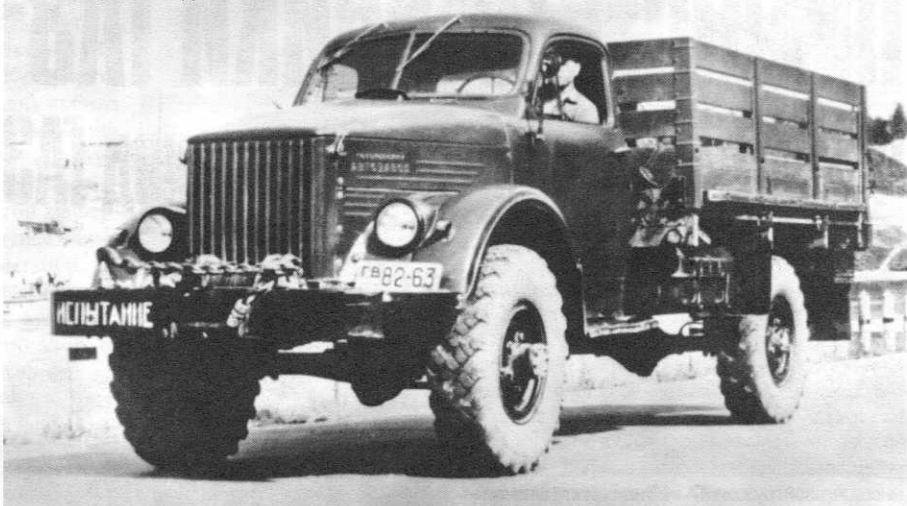
Другим «узким местом» ГАЗ-63 оставалась (опять же унифицированная с ГАЗ-51) простенькая коробка передач без синхронизаторов и даже зубчатых муфт (любопытно, что коробка передач на ГАЗ-51 досталась в наследство ещё от довоенного ГАЗ-ММ «полуторни» с принципиальными изменениями конструкции), что затрудняло частое и быстрое переключение передач, свойственное движению по бездорожью, терпимое на неполноприводном ГАЗ-51. Конечно, основные заказчики ГАЗ-63 были не против более просторной и комфортабельной кабины, хорошего экономичного двигателя увеличенной мощности, надёжных эффективных тормозов, лёгкого рулевого управления, мягкой подвески, новых широкопро-

фильных шин с системой централизованного регулирования давления воздуха, сокращённых объёмов технического обслуживания при увеличенном общем ресурсе автомобиля, но технологический уровень производства, во многом определяющий конструкцию массового грузовика, в начале 1950-х гг. не позволял резко изменить саму концепцию автомобиля, да и отсутствие отработанной агрегатной базы для закладки принципиально нового перспективного многоцелевого армейского грузовика заметно сдерживало ход работ по этой теме.

Тем не менее, в первой половине 1950-х гг. на Горьковском автозаводе был осуществлён ряд мероприятий по улучшению конструкции многоцелевого автомобиля ГАЗ-63: деревянную кабину заменили более технологичной в производстве комбинированной, ушли от недостаточно надёжного полцентробежного сцепления, существенно повысили надёжность и долговечность рядного шестицилиндрового двигателя ГАЗ-51, вместо шин размером 9,75-18 применили шины увеличенного профиля 10,00-18, использовали новые, более качественные резинотканевые уплотнения в трансмиссии, установили отопитель кабины с устройством для обдува ветрового стекла. На большой объём конструктивных изменений принципиального характера в тот период просто не замахивались, да и существующая система унификации с базовым народнохозяйственным автомобилем ГАЗ-51 не позволяла производить более глубокую модернизацию.

14 сентября 1954 г. было проведено единственное в военной истории крупномасштабное войсковое учение с реальным применением ядерного оружия, получившее название «Тоцког». Руководил учением маршал Советского Союза Г.К. Жуков. Атомная бомба мощностью 40 килотонн была сброшена с высоты восьми километров самолётом Ту-4 и подорвана в 350 м от поверхности земли. В учении участвовало около 45 тыс. чел., 600 танков и САУ, 320 самолётов и почти 6000 автомобилей, среди которых существенную часть составляли ГАЗ-63. По результатам проведенного учения Автотракторным управлением МО СССР (командующий АВТУ — генерал-полковник Иван Терентьевич Коровников) был проведен анализ боевых повреждений автомобилей, расставленных в ходе учения на различном удалении от эпицентра ядерного взрыва (как на открытой местности, так и в вырытых земляных укрыти-

Автомобиль ГАЗ-63А с лебёдкой.
Основной армейский грузовик 1950-х гг.



ях) и выработали основной перечень мероприятий по защите автомобильной техники от поражающих факторов ядерного оружия, который в свою очередь через военные представительства заказчика был доведен до заводов-изготовителей.

В некоторой степени этим требованиям уже отвечал специальный армейский вариант ГАЗ-63В, предназначенный для мобильных частей ВДВ с открытой кабиной, расширенной колеёй и цельнометаллической платформой, работы над которым начались на ГАЗе в том же 1954 г. Однако по производственным соображениям и с учётом существующих требований унификации военный ГАЗ-63В так и остался в виде опытных образцов. Определённые попытки предпринимались и на этапе создания перспективного грузовика ГАЗ-52, начатые в 1956 г., как отработка технических решений по проектированию автомобиля многоцелевого назначения с колёсной формулой 4x4 класса грузоподъёмности 2 т, выполненного на базе узлов опытного образца ГАЗ-52.

На новой машине вновь применили ведущие мосты с расширенной колеёй и герметичными тормозами. Вскоре такие мосты начали выпускать серийно для бронированной разведывательно-дозорной машины БРДМ, выпуск которой освоили на ГАЗе в 1957 г. Колея передних и задних колёс БРДМ полу-

чилась одинаковой — 1660 мм, а дорожный просвет за счёт шин 12,00-18 под картерами ведущих мостов составил 315 мм. На серийных ГАЗ-63 этот показатель значительно скромнее — всего 270 мм. Помимо более широких ведущих мостов с герметичными тормозами и увеличенных по размерам шин 12,00-18, опытный образец полноприводного автомобиля получил капот и оперение нового дизайна, унифицированные с перспективным ГАЗ-52, но в отличие от последнего крылья передних колёс пришлось дополнить довольно массивными усилителями, соответствующим мостам с расширенной колеёй, а в крыше кабины справа появился люк для управления движущейся колонной машин. Следует признать, что автомобиль ГАЗ-63 стал своеобразной ходовой лабораторией по внедрению и обкатке новых технических решений в виде новых мостов с кулачковыми дифференциалами повышенного трения, двигателей увеличенной мощности, новой КПП и целого ряда других узлов и агрегатов перспективной разработки. Как правило, экспериментальным образцам не присваивались новые цифровые или буквенные индексы. Очень часто конструктивные делались по месту, а в процессе опытной эксплуатации неоднократно видоизменялись. Примерно так произошло с уже упомянутой

Автомобиль ГАЗ-63А отличался неплохой проходимостью, но к концу 1950-х гг. этого было уже недостаточно



коробкой передач. Первоначально на ГАЗе предполагалось спроектировать для новых грузовиков оригинальную пятиступенчатую синхронизированную КПП и уже велись определённые работы в этом направлении, кстати, безуспешные. Однако при утверждении в Министерстве плана НИОКР посчитали создание такого агрегата для массовых горьковских автомобилей дорогой и непозволительной роскошью, а вместо вконец устаревшей прямозубой КПП ГАЗ-51 порекомендовали разработать современный четырёхступенчатый аналог с косозубыми шестернями и синхронизаторами на третьей и четвёртой передачах.

К концу 1950-х гг. новая коробка передач под индексом ГАЗ-52 в целом была создана и доведена до серийного производства. Правда, несколько забегая вперёд, необходимо признать, что её конструкция оказалась далека от совершенства, в частности из-за недостаточной надёжности в работе синхронизаторов и неудачно подобранных передаточных отношений низших передач. Определённые успехи горьковских конструкторов были и в создании новых «грузовых» ведущих мостов со штампованной балкой повышенной жёсткости с гипоидной главной передачей, на которых не исключалось применение кулачковых дифференциалов повышенного трения, а также перспективной подвески на удлинённых рессорах с заделкой их концов в резиновые подушки и современными телескопическими амортизаторами. Таким образом, к началу 1960-х гг. на Горьковском автозаводе существовал некоторый задел новых узлов и агрегатов для вновь разработанных грузовых автомобилей.

В конце 1956 — нач. 1975 гг. под руководством главного конструктора Н.И.Борисова (ведущий конструктор проекта Р.Г.Заворотный) в инициативном порядке начались работы над перспективным полноприводным многоцелевым грузовиком ГАЗ-66 класса грузоподъёмности 2 т. Поначалу машину можно было считать макетным образцом, созданным на основе «левацкого» увлечения компоновкой с кабиной над двигателем и главное — с равномерной развесовкой по осям. Безусловно, в определённой степени импульсом к работе в данном направлении послужило тщательное и всестороннее изучение опыта эксплуатации английских и канадских ленд-лизских автомобилей аналогичной компоновки в значительных количествах поставившихся в Советский Союз в годы Великой Отечественной войны. Преимущества такой конструктивной схемы были очевидны, к тому же в то время считалось, что это значительно повысит проходимость (как оказалось позднее — не совсем так), но в плане унификации очень сложно было рассчитывать на создание однотипной машины коммерческого назначения, выполненной по классической компоновке.

Поскольку новый армейский грузовик разрабатывался фактически с «нуля», было решено отказаться от многих, ставших традиционными, принципов создания полноприводных машин, в т.ч. пойти на определённую раз унификацию с автомобилями серийного производства (в рамках номенклатуры и технологий своего завода), но зато использовать в конструкции машины всё самое лучшее и передовое, что было накоплено в арсенале КЭО ГАЗ: ведущие мосты с расширенной до 1750 мм колеёй, гипоидные главные передачи, кулачковые дифференциалы повышенного трения, шины увеличенного профиля 11,00-18 с развитым протектором повышенной проходимости, новую коробку передач с синхронизаторами на третьей и четвёртой передачах, сцепление с гидроприводом, новую раздаточную коробку с отключенным приводом переднего ведущего моста и двумя передачами — прямой и понижающей, откидывающуюся вперёд кабину, ле-

бёдку самовытаскивания новой конструкции с модифицированным глобидным зацеплением с латунными венцами червячных колёс, длинные рессоры с «мягкими» характеристиками с заделкой концов в резиновые подушки и телескопическими амортизаторами, гидровакуумный усилитель в приводе тормозов. В качестве силового агрегата установили «ЗИМовский» мотор с гарантированной максимальной мощностью 85 л.с.

Первые образцы ГАЗ-66 появились в начале 1957 г., а в конце апреля они уже проходили заводские испытания, которые подтвердили правильность выбранных технических решений. Вместе с тем при резком повышении проходимости явно ощущалась недостаточная удельная мощность мотора и недовершенство большинства новых агрегатов, их крайне низкая надёжность, что в целом было вполне прогнозируемо в виду новизны этих устройств. Однако, если по агрегатной базе работы велись достаточно быстрыми темпами и можно было смело рассчитывать на их скорейшую доводку (принципиальных, трудно устранимых дефектов или конструкционных просчётов там не было), то по двигателю имелись проблемы.

Общеизвестно, что основным двигателем Горьковского автомобильного завода являлся рядный шестицилиндровый карбюраторный мотор ГАЗ-51, ведущий свою родословную от американского аналога Dodge D5. За время длительного выпуска на ГАЗе он неоднократно подвергался текущей модернизации и оброс многочисленными модификациями всевозможного назначения (ведущий конструктор Г.К.Шнейдер). Но не смотря на все усилия, возможности двигателя к середине 1950-х гг. оказались уже исчерпаны. Большой ход поршня — 110 мм и соответственно его высокая средняя скорость, определяющая износ, сохранялись прежними, всё таким же оставался и неполноопорный коленчатый вал, а отсюда и применение несимметричных шатунов со свойственным им повышенным и неравномерным износом шатунных подшипников. Несимметричные шатуны на двигателях типа ГАЗ-51 появились не случайно: сближенные парные цилиндры и отсутствие между ними опор коленвала позволяли увеличить ширину нижних головок шатунов навстречу друг другу, т.е. за счёт из-



Пример использования модифицированного ГАЗ-63А для транспортировки сенций понтонного парка ЛПП. Благодаря устойчивости машины в этом случае была явно недостаточной



Автомобиль-фургон на шасси ГАЗ-63 с задними колесами переставленными на широкую колею. Чисторусский вариант — не эстетично, зато дешево и практично

асимметрии. Кстати, асимметричные шатуны не боялись применить и на другом американском двигателе — славящемся своей долговечностью International FBC-318B от трёхосного грузовика V5-6. Такое решение позволяет сократить общую длину двигателя при той же ширине шатунов. В конце 1940-х гг. при установке двигателя в легковой ГАЗ-12 ЗИМ пошли на использование симметричных шатунов, что потребовало уменьшения ширины щёк коленвала: передней с 20,5 до 17,5 мм, задней — с 20,5 до 19,5 мм. Это теоретически увеличивало опасность поломки коленвала, т.к. щёки были существенно ослаблены. Правда, по статистике двигатель на ЗИМе вряд ли когда работал на мощности большей, чем 25–40 процентов максимальной. Соответствующими были и нагрузки по крутящему моменту. На грузовых автомобилях и спецтехнике по развиваемой мощности и крутящему моменту показатели находились в пределах 80% от максимальных значений, поэтому переход на симметричные шатуны посчитали нецелесообразным, да и оригинальная поковка коленчатого вала двигателя ГАЗ-12 выпускалась в значительных количествах, в отличие от массового производства тех же деталей для ГАЗ-51. Тем не менее, на Горьковском автозаводе в 1957–1958 гг. освоили выпуск двигателей типа ГАЗ-51 с увеличенной до 90 л.с. максимальной мощностью. Такие моторы ГАЗ-40П и ГАЗ-652 получили новую головку цилиндров с увеличенной степенью сжатия (6,7 вместо 6,2). Изменённый впускной коллектор и двухмерный карбюратор, увеличили число оборотов коленвала при максимальной мощности (ГАЗ-40П — 3400 об/мин, ГАЗ-652 — 3600 об/мин, у ГАЗ-51 число оборотов составляло 2800 об/мин). Двигатели ГАЗ-40П устанавливались

на БРДМ (позже и на бронетранспортёр БТР-60П), а ГАЗ-652 поставлялся на автобусный завод в г. Павлово-на-Оке для комплектации новых автобусов вагонной компоновки ПАЗ-652. По результатам испытаний было установлено, что для получения приемлемых технических характеристик по подвижности и обеспечения необходимых тягово-динамических показателей для многоцелевого автомобиля такого класса нужен современный силовой агрегат максимальной мощностью не менее 110–120 л.с. Только благодаря наличию подобного двигателя от новой машины можно будет ожидать качественный рывок вперёд в сравнении с предшественником ГАЗ-63. А все работы по дальнейшему совершенствованию мотора ГАЗ-51 не давали приблизиться к требуемой энерговооружённости. Правда, в Министерстве автомобильной промышленности предвидели такое развитие ситуации и уже в середине 1950-х гг. подготовили приказ для ведущих автозаводов страны (московского ЗИЛ и горьковского ГАЗ) о начале работ по проектированию перспективных двигателей для новых моделей отечественных грузовых автомобилей. Техническое задание предполагало создание карбюраторных V-образных 6-цилиндровых двигателей с углом развала 90 град. Для Горьковского автозавода был принят мотор рабочим объёмом 3,75 л максимальной мощностью 110 л.с. и развиваемым крутящим моментом 25 кгм. Но уже вскоре стало очевидно, что тема эта не простая, поскольку расположение шести цилиндров под углом 90 град. не обеспечивает полное уравновешивание сил инерции второго порядка, что в свою очередь вызывает сильные вибрации работающего мотора. Разработка такого двигателя и его доводка растягивалась на длительное время (забегая вперёд отметим, что на ГАЗе эта работа была завершена только к самому концу 1970-х гг. и дальнейшего развития не получила) и ожидать скорого появления нового мотора было наивно и бессмысленно. Некоторые, весьма отдаленные перспективы, сулило начатое в 1956 г. создание 8-цилиндрового V-образного агрегата для перспективного легкового автомобиля большого класса, и эти работы были ещё очень туманны и слишком растянуты по времени. Таким образом, разработанная в 1957 г. и в целом удачная конструкция полноприводного автомобиля ГАЗ-66, не была обеспечена соответствующим двигателем, и дальнейшие работы по этой теме были приостановлены до окончательного решения вопроса с выбором типа мотора.

Дальнейшие события развивались в несколько ином направлении. Резонно заметив, что для «большого» вездехода с прогрессивной схемой «кабина над двигателем» не хватает мощности существующего мотора, родилась идея создания его уменьшенной копии с соответственно меньшими массогабаритными показателями и меньшей мощностью двигателя, что было по силам производственным мощностям ГАЗа. Определённую роль в такой концепции нового автомобиля сыграла популярность западногерманского многофункционального Unimog'a, который довольно быстро получил распространение в Бундесвере и во многих отраслях экономики и сельского хозяйства ФРГ, а также широко поставлялся на экспорт. И хотя машина такого класса была для нас во многом новой и малоизученной, руководству Горьковского автозавода удалось убедить Минавтопром и НТК Госплана в необходимости создания именно такого вездеходного и манёвренного многоцелевого армейского грузовика грузоподъёмностью 1 т. Обоснованность данного решения была подкреплена возможностью создания на ГАЗе двух высокоунифицированных семейств малотоннажных автомобилей: коммерческого ГАЗ-56 и полноприводного ГАЗ-62.

По всей видимости, к тому моменту стало уже

очевидным, что тема «тяжёлого» джипа ГАЗ-62 перспективна и дальнейшая его судьба окончательно решена, поэтому индекс ГАЗ-62 решили присвоить новому бескапотному автомобилю. Ведущим конструктором по машине был назначен А.М.Бутусов. Любопытно, что на историю создания последнего ГАЗ-62 важное значение оказали организационно-ведомственные факторы или, как сказали бы сегодня, вопросы технической политики. Во-первых, за упразднением в августе 1957 г. и восстановлением в ноябре 1957 г. деятельности военной приёмки аппарата Автотракторного управления Министерства обороны на Горьковском автозаводе в декабре того же года последовала очередная реорганизация — было создано военное представительство № 2 — объединённая военная приёмка сразу трёх ведомств: Автотракторного управления, Главного бронетанкового управления и начальника инженерных войск МО СССР. Работу контрольно-приёмного аппарата ЦАВТУ возглавил подполковник Н.А.Скринский. В 1958 г. поменялось и руководство ГАЗа —

пост генерального директора автозавода занял Иван Иванович Киселёв, а на должность главного конструктора был назначен Александр Дмитриевич Просвирина. Понятно, что от вновь заступивших руководителей и ожидали новых идей, новых решений и один из таких проектов как раз и стал автомобилем ГАЗ-62. В 1950-е гг. бурное развитие получили мобильные части ВДВ и на этом фоне удалось склонить на свою сторону командующего воздушно-десантными войсками В.И.Маргелова. Легендарного «дядю Васю» всерьёз заинтересовали новыми лёгким и компактным авиатранспортабельным автомобилем, способным вместе с десанниками десантироваться из военного-транспортного самолёта АН-12 на существующей па-

рашотной платформе, после чего транспортировать десантные подразделения и их вооружение в тылу предполагаемого противника. Причём создать новую машину и организовать её серийное производство предполагалось в очень короткие и сжатые сроки. На удивление быстро и оперативно прошли все необходимые в высших инстанциях утверждения и согласования, было открыто финансирование проекта и теме ГАЗ-62 дали зелёный свет. К сожалению, поспешно принятые решения, как показывает практика, осень редко бывают единственно верными и полностью обоснованными. Именно так случилось и на сей раз. Применив на новом полноприводном автомобиле удачную «бескапотную» компоновку «кабина над двигателем» и ряд новых прогрессивных узлов, заимствованных у опытных образцов ГАЗ-66, горьковские конструкторы пошли и на использование нового форкамерного двигателя ГАЗ-52, как тогда казалось весьма экономичного и перспективного, но в реальности погубившего всю машину. Однако обо всём по порядку.

Опытный образец ГАЗ-63В с расширенной колеёй, мягким верхом кабины и цельнометаллической платформой. 1954



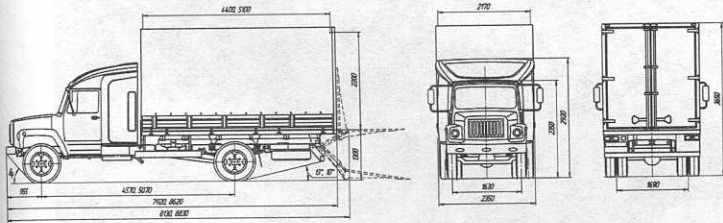
Опытный образец вездехода 4x4 с ведущими мостами БРДМ-1 и кабиной опытного ГАЗ-52



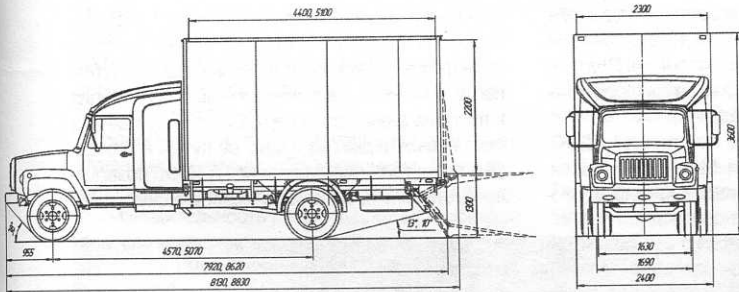
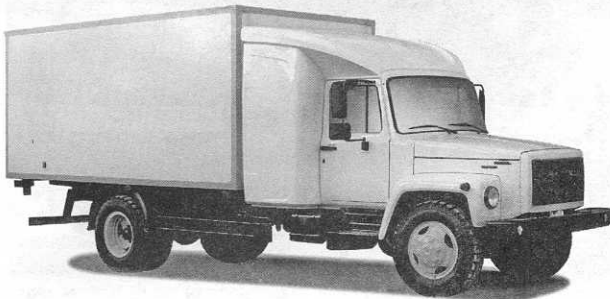
Автомобиль ГАЗ-62

Продолжение следует

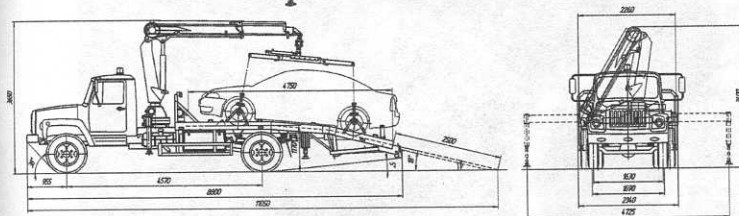
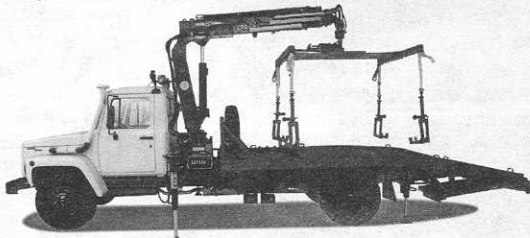
ГАЗ-3307/09 БОРТОВОЙ, кабина с двумя спальными местами, удлиненное шасси (5 или 6 метров)



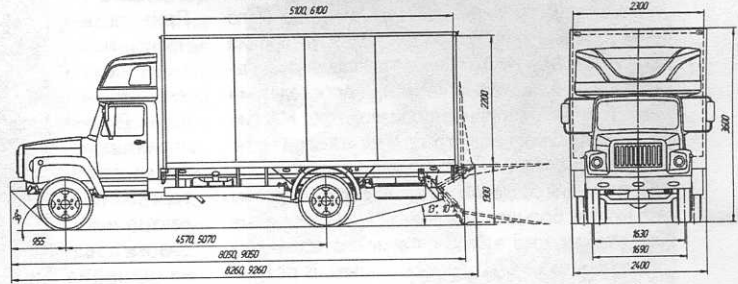
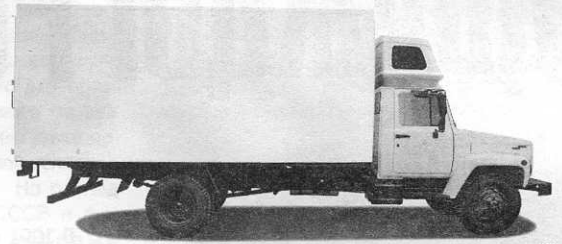
ГАЗ-3307/09 АВТОФУРГОН со спальной кабиной, удлиненное шасси (5 или 6 метров)



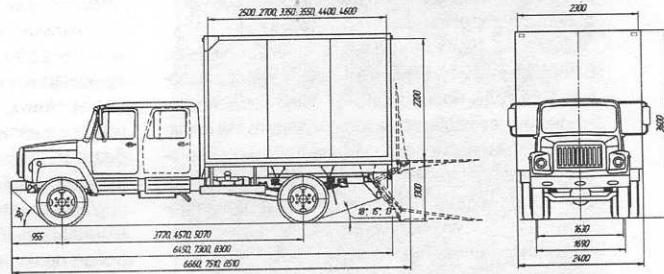
ГАЗ-3307/3309 ЭВАКУАТОР с платформой ломаного типа и крано-манипуляторной установкой Amco Veba



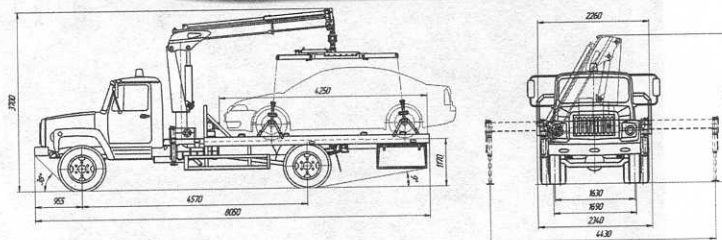
ГАЗ-3307/09 АВТОФУРГОН, кабина с надкрышным спальником, удлиненное шасси (5 или 6 метров)



ГАЗ-3307/09 АВТОФУРГОН с двухрядной кабиной



ГАЗ-3307/3309 ЭВАКУАТОР с прямой платформой и крано-манипуляторной установкой Amco Veba



ПРОДУКЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА «ЧАЙКА-СЕРВИС»

ДВАЖДЫ РОЖДЁННЫЙ



Александр ГОВОРУХА,
Фото из архива автора
г. Николаев, Украина

Специальная пожарная техника, хотя и имела в нашей стране, но её количество было очень ограничено. Огромный конструкторский коллектив ОКБ № 8 на бумаге создавал уникальные машины, которые не всегда впоследствии внедрялись в серийное производство. Многие разработки позднее в отрядах технической службы адаптировались под создание спецтехники. Конструкция создавалась таким образом, чтобы на местах большее внимание было уделено не созданию кузова, а комплектации его различным пожарно-техническим вооружением. В результате во многих пожарных частях появились машины химического пенного тушения, созданные на базе полуприцепа-цементовоза. На шасси автобусов ПАЗ-652, а позднее и ПАЗ-672 создавались автомобили освещения и газодымозащитной службы.

Но время не стоит на месте. Раз в пять лет области создания техники для тушения пожаров создавался перспективный типаж пожарных автомобилей. Многие модели, выпускавшиеся прежде, становились более сложными. К машинам предъявлялись иные требования, а техника для решения новых задач должна была комплектоваться современным оборудованием.

В начале 1990-х гг. большое внимание как во ВНИИПО, так и в НПКБ «Пожмаш» (такое название в те годы носило ОКБ-8) было уделено пожарному автомобилю газодымозащитной службы. Использование в промышленности огромного количества синтетических материалов и пластмасс требовало создания для проведения пожарных работ в условиях загазованности нового специализированного автомобиля.

В 1991 г. в Прилуках начались работы по созданию такой машины. При её проектировании конструкторский коллектив исходил из предназначения будущего изделия. Автомобили газодымозащитной службы (ГДЗС) обычно доставляют к месту пожара отделе-ние ГДЗС и специальное оборудование, которое может обеспечить работу пожарных в условиях повышенной задымленности. Новую машину решили сделать как можно более насыщенной оборудованием. Поэтому базовое шасси ЗИЛ-431410 не стали дополнять кабиной для боевого расчёта.

Уже в начале 1992 г. новенький ГДЗС-90(431410)-251 был создан. Машина имела широкое применение. Во-первых, с помощью обо-



рудования, размещённого в кузове автомобиля, можно было удалять дым с лестничных клеток и из лифтовых шахт многоэтажных зданий путём нагнетания воздуха в нижнюю часть помещения и выпуска дыма через верх. Во-вторых, машина могла удалять дым из подвалов путём его отсоса. Кроме того, оборудование ГДЗС-90 позволяло производить воздушно-механическую пену





машину газодымозащитной службы. Одной такой машины было бы достаточно для большого города или даже целой области.

Но распад СССР и финансовый кризис на большинстве предприятий, не позволили внедрить эту машину в серийное производство. Построенный автомобиль ГДЗС-90 прошёл испытания и попал в техотряд города Чернигова.

Казалось, что на этом

высокой кратности и подавать её по специальному тканевому рукаву в помещение. Автомобиль так же мог осуществлять функции машины освещения. Для этого была предусмотрена выдвижная телескопическая мачта, на которой размещались четыре прожектора ПКН-1500. Два таких же прожектора, но переносной конструкции можно было использовать для освещения подвалов и других помещений. Уже в те годы предусматривалось наличие в кузове автомобиля переносного электроинструмента для проведения аварийно-спасательных работ и работ по преодолению завалов.

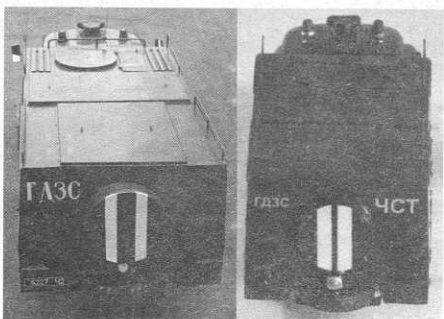
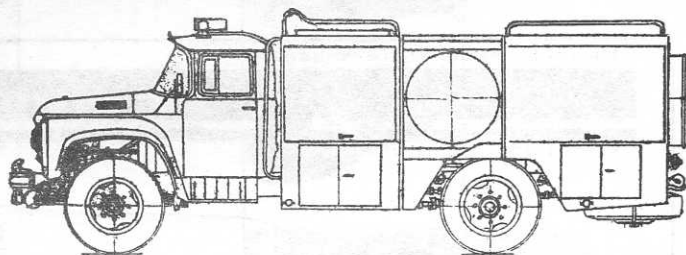
Коробчатый кузов с распашными дверками буквально напичкан оборудованием. В центре кузова установлен осевой вентилятор, имеющий производительность 79000 куб. м/час. Электроприводная установка автомобиля состоит из генератора ЕСС5-62, мощностью 12 кВт. Пенообразующая установка обеспечивала производительность до 3600 куб. м/час. Привод оборудования осуществляется от двигателя базового шасси с помощью дополнительной трансмиссии от коробки отбора мощности. Для того чтобы вывести трансмиссию в кузов, пришлось доработать водительскую кабину — срезали часть пола и «зашили» кардан специальным кожухом.

Если оценивать этот автомобиль в целом, то в 1992 г. ГДЗС-90 был машиной с передовой, по тем временам, конструкции. Большое разнообразие выполняемых работ позволяло использовать автомобиль намного чаще, чем обычную

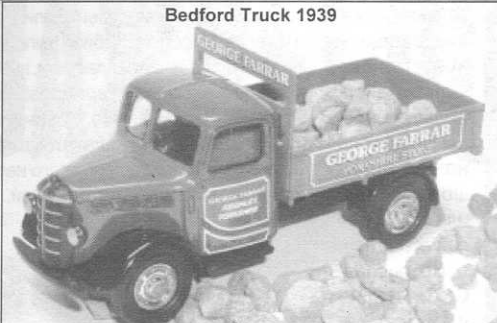
его история и закончится — пройдёт ещё немного времени, и машина будет списана и, скорее всего, порезана на металл. Но в конце 2008 г. неожиданно началось мелкосерийное производство. Только с конвейера начали сходить не реальные автомобили, а модели выполненные в масштабе 1:43. Производством этой модели занялась украинская фирма «Легас моделс», которая долгое время занималась изготовлением кузовов и кабин по заказу для ряда модельеров Украины и России. Базовое шасси было приобретено у мастерской «КВ». Здесь же и была заказана мастер-модель специального кузова. Работа осложнялась еще и тем, что на этот автомобиль не удалось найти подробных чертежей. Пришлось организовать специальную поездку в Чернигов, договариваться с пожарными и заснять ГДЗС-90 с разных сторон, предварительно обмерив его рулеткой. По полученной информации модель автомобиля и была изготовлена. Мастер-модель кузова создавалась из листового полистирола различной толщины. Конечно, по сравнению с настоящим автомобилем некоторые элементы на модели были упрощены, но всё же уровень проработки компонентов достаточно высок. Только кузов насчитывает 14 деталей. Для полного соответствия прототипу были заказаны декали, имитирующие надписи на дверях и кузове автомобиля.

Традиционные для юга Украины методы

тиражирования моделей были применены и к этому автомобилю. Кабина выполнена из металла методом гальванопластики, кузовов и шасси изготовлены из смолы и армированы жесткой проволокой. К сожалению, объёмы производства этой модели ограничены, что связано с износом форм. Было изготовлено всего несколько десятков этих пожарных автомобилей.



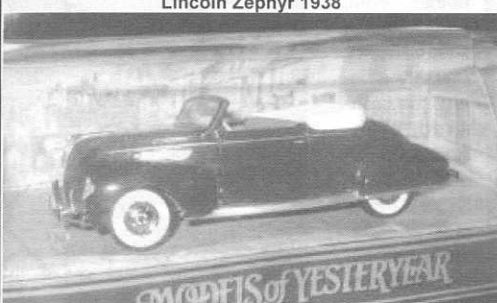
Bedford Truck 1939



Y-63-A 1992

красная кабина, коричневая грузовая платформа, черные шасси (рама) и салон, "George Farrar Yorkshire Stone"


Lincoln Zephyr 1938



Y-64-A 1992

кремовый кузов, коричневый салон, желтовато-кремовый toneau, нет ветрового стекла
сливовый кузов, рыжевато-коричневый салон, белый toneau, прозрачное ветровое стекло

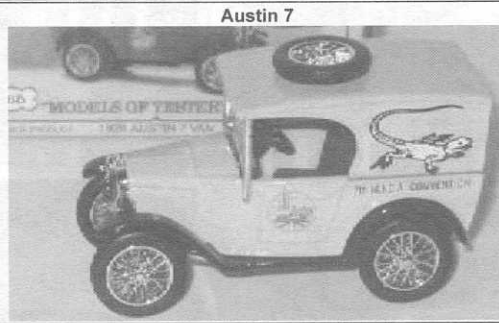
Austin 7 / BMW / Rosengart Set



Y-65-A 1992

Набор из трех моделей:
Austin 7 красный с черным шасси (рама), коричневым салоном, "Castrol"
BMW белая с черным шасси (рама) и коричневым салоном
Rosengart синий с черными шасси (рама) и крышей, коричневым салоном

Austin 7



Y-65-B 1992

Golden State Coach



Y-66-A 1992

Jaguar SS100



Y-901-A 1992

оловянный

оловянный

Мир Коллекционных Моделей

1001 автомобиль

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



Добро пожаловать в Удивительный Мир Масштабных Коллекционных Моделей!

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

Всегда представлены Коллекционные Модели в 1:10, 1:12, 1:18, 1:43, 1:72, 1:87 масштабах!

Прекрасно выполненная и детализированная модель всегда будет великолепным подарком в любом возрасте!!!

Москва Интернет магазин
+7(495) 762 56 74 www.1001automodel.ru
+7(916) 614 33 15 e-mail: info@1001automodel.ru

МИР АВТОМОБИЛЕЙ

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

ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА

АДРЕСА МАГАЗИНОВ:
ТЦ "Останкино", зал. В, 2 этаж, пав. 3
Москва, ул. 1-я Останкинская, д. 55 (Метро ВДНХ)
тел.: 8-903-118-58-65
e-mail: auto-model@rambler.ru

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



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

AGAT **АВТОМО**

	Fiat Abarth 1000SP #21 Imola 1968 Barnini N84		Fiat Abarth 500 Gr.5 1966 SHMR k214		Fiat Abarth MonoTipo Carrozzeria Stola 1999 ABC brk039
	Fiat Abarth 1000SP #25 500KM Nurburgring 1966 Carpin		Fiat Abarth 595 1963 white Brumm r406 22/05/2007		Fiat Abarth open ruf Brumm 406 2007
	Fiat Abarth 1000SP Barchetta #60 Petits Eclats De Peinture B Firenze 38		Fiat Abarth 595SS 1964 white/red Brumm r407 22/05/2007		Fiat Abarth OT1000 stradale 1977? Telmodel (By Scotty) 08
	Fiat Abarth 1000SP Carpin		Fiat Abarth 695SS 1964 Vitesse 42B		Fiat Abarth OT1600 1964
	Fiat Abarth 1000TC #348 1969 Progetto K 143		Fiat Abarth 850TC #122 Corsa - Coppa della Collina 1969 - Bresci Brumm R382		Fiat Abarth OT2000 berlina "Mostra" 1964 Barnini Automodelli bv449
	Fiat Abarth 100SP #21 Imola 1968 Carpin		Fiat Abarth 850TC 1966 Brumm R350		Fiat Abarth OT2000 Coupe America 1966 Barnini Automodelli bv47
	Fiat Abarth 1300S Stradale 1966 ProgettoK pk293		Fiat Abarth 850TCR #302 Bolzano 1973 Remember		Fiat Abarth OTS1000 stradale 1966 ProgettoK pk290
	Fiat Abarth 2000 #133 Cudeo 1969 silver RS Models 01		Fiat Abarth A209 Boano coupe 1953 ABC abc179		Fiat Abarth Pinko P112
	Fiat Abarth 2000 sport spider #348 red Barnini N51		Fiat Abarth Boano spider Corsa 1953 ABC abc156		Fiat Abarth red Solido
	Fiat Abarth 2300S coupe Stradale 1963 Barnini Automodelli bv54	Автомобильный ПРОЕКТ ИЗВИНИТЕ, ФОТОГРАФИЯ ОТСУТСТВУЕТ			Fiat Abarth X1/9 #529 Giro D'Italia 1974 Carpin
	Fiat Abarth 500 Bertone 1956 silver/yellow Ugo Fadini		Fiat Abarth Brumm 407 2007		Fiat Abarth X1/9 2000 Faza 1975 Rok Modelli
	Fiat Abarth 500 Brumm 363		Fiat Abarth Mebetoy (Mattel Grantoros) 6608		Fiat Balilla

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

	Fiat Balilla 4 Marce 1934 ABC063		Fiat Barchetta concept car by Maggiora ABC abc100		Fiat Brevetti 1905/08
	Fiat Balilla 4 Marce 1934 Ambulanza ABC063A		Fiat Barchetta Presentation 1995 #17/500 A.B.C. 52		Fiat Campagnola 1974-79
	Fiat Balilla 4 Marce 1934 Taxi Milano ABC abc063tm		Fiat Barchetta 2003		Fiat Campagnola 1974-79
	Fiat Balilla 4 Marce 1934 Taxi Roma ABC abc063tr		Fiat Barchetta Palinuro 2003 red Edison 803721 05/11/2007		Fiat Campagnola A 1973-1977 Carabinieri Old Cars old30400
	Fiat Balilla 4-speed Ambulance 1934 ABC abc63a		Fiat Brava		Fiat Campagnola AR59 1951-1968 OFF43 off30
	Fiat Balilla 4-speed Taxi Roma 1934 ABC abc63b		Fiat Brava 1995-2001 Giocher grbr01		Fiat Campagnola AR59 1952 based Norev Fiat Story Collection 13
	Fiat Balilla Salone Di Milano 1932 RIO sl059		Fiat Bravo 1995-2001		Fiat Campagnola AR59 1959 Carabinieri Edison 803621 05/11/2007
	Fiat Barchetta		Fiat Bravo 1995-2001 Bburago		Fiat Campagnola AR59 Carabinieri 1959 DeAgostini ser. Carabinieri 27
	Fiat Barchetta "Dedica" Concept Car by Stola Salon Turin 1996 ABC abc129		Fiat Bravo 1995-2001 Bburago		Fiat Campagnola AR59 Croce Bianca Milano 1951-1968 OFF43 off33
	Fiat Barchetta 1995 blue metal Starline 104524 17/01/2007		Fiat Bravo 1995-2001 Bburago 4145		Fiat Campagnola AR59 light grey Off43 Models off30
	Fiat Barchetta 1995 green metallic Starline 104517		Fiat Bravo 2007		Fiat Campagnola AR59 Passo Lungo Savio Virgili del Fuoco 1951-1968 OFF43 off60
	Fiat Barchetta 1995 red Starline 104531 17/01/2007		Fiat Bravo 2007 red metallic Norev 771096 17/08/2007		Fiat Campagnola AR59 stradale 1950 ProgettoK PK450



WWW.KIMMERI.COM

Интернет-магазин масштабных моделей

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МОДЕЛИЗМ

+ 7 (926) 5940825

+ 38 (093) 5225958



ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН масштабных автомобилей мира

Агат-М • Тантал • Элеон • СарЛаб • Вектор-модельс • ФИНОКО
Киммерия • САИС • Компаньон • Caragata • Херсон-МОДЕЛ
студия "КАН" • AD-MODUM • KV • DeAgostini и многие другие

Всегда большой выбор моделей на любой вкус!



Более 10 способов оплаты!

Доставка в любую точку мира!

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

Индивидуальный подход к каждому клиенту!



ЛОКОТРАНС

Издается в России с 1993 г.

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

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

Оплата почтовым переводом: РОССИЯ 140100, Московская обл.,

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

www.lokotrans.info

e-mail: lokotrans@mail.ru

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

БЕСПЛАТНО публикуются **ВСЕ** объявления частных лиц. 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 сокращения: ПП — почтовый перевод; САК — самоадресный конверт; К№ — номер по каталогу; М — масштаб; Ж — журнал; Б — брошюра; К — книга.

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

- Модели грузовиков ручного изготовления в М1:43. Более 30 наименований. Каталог и фото в САК. Керн Н.Д. 350007, г. Краснодар, ул. Захарова, 23, а/я 6025
- Справочная информация по моделям — тел. (095)680-15-61
- Куплю модели 1:43 тракторов и тягача АТ-Т, фото тракторов 1950-60 гг. Скачков С.А., 172527, Тверская обл., г. Нелидово-7, а/я 36

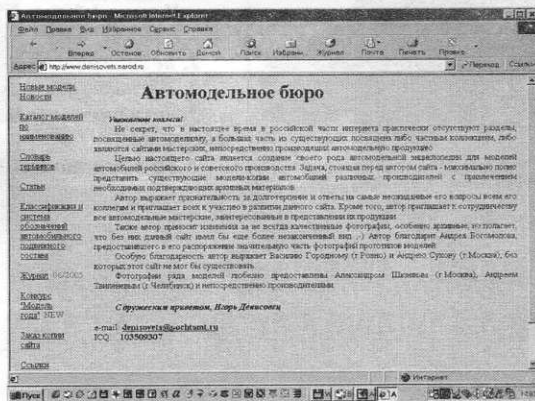


КОМПАКТ-ДИСК

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

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

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



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

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

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖУРНАЛ ОБ ОБЩЕСТВЕННОМ ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ И ПРОФЕССИОНАЛОВ

Формат А5-40-44 (содержательная страница, цена за номер — 1 руб.)

ОЖИДАЕМЫЕ ПОДПИСКА:
НА ЖУРНАЛ "ПАНТОГРАФ"
на 1 полугодие 2010 года
СТОИМОСТЬ ПОДПИСКИ:
300 руб. - с доставкой по России
450 руб. - с доставкой в страны СНГ
12 евро - с доставкой в дальнее зарубежье
Справки: pant@klax.tula.ru; pant@home.tula.net
В графе "сообщения" указать "1-3/2010"

Оплата почтовым/электронным переводом на адрес:
300012, г. Тула, ул. Николая Руднева, дом 23/13, кв. 3, Денисову А. И.
Бюро авиа-переводов без отправки чега

НОВОСТИ МОДЕЛЬНОГО РЫНКА
СТАТЬИ О МОДЕЛЯХ
ТОРГОВЫЙ РАЯ
ТЕСТЫ СРАВНИТЕЛЬНЫХ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ
КАТАЛОГИ МЕХАНИЧЕСКИХ МОДЕЛЕЙ
ФОТОУМ

ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ О МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЯХ АВТОМОБИЛЕЙ
WWW.AUTOMODEL.RU

- Продаю диск с фото ретроавтомобилей (отечественных и зарубежных) Тулы, Москвы, Калуги на выставках Автопром 2006, 2008 в Туле на CD. Стоимость диска 160 руб. с доставкой по России. Денис Денисов. 300012, тула, ул. Н.Руднева, 25/13-5, в графе «сообщения» указать «ретро», тел. +79105584086, e-mail: pant@klax.tula.ru
- Продам, обменяю НИТы ЗИС-5В в количестве 100шт. Иванченко Ю.И. Украина, 69000, г. Запорожье, ул. Победы, д. 93, кв. 26
- Продам автомобиль в коробках (1970-80-е) советского и зарубежного пр-ва (много редких), а также книги, журналы, открытки по истории и устройству авто-, мототранспорта (1921-97). Украина (0512)22-42-21, 8067-606-59-58

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

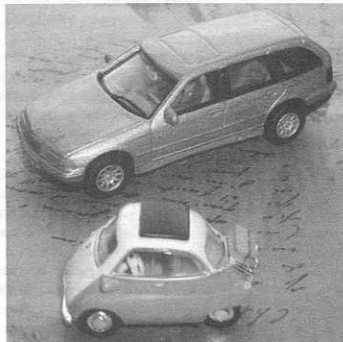
Отметьте нужную рубрику:

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

Почтовый адрес _____

«ЗИМНЕЕ» ХОББИ

Олег ЕВЛАШКИН (Москва)



- Какие модели Вы собираете?
– Только 1:72. Вообще-то главное моё увлечение – отдых на даче – шашлык, природа и т.д. Но, к сожалению, зимой я лишён этого удовольствия – поэтому выход нашёл в коллекционировании машинок 1:72.
- Почему 1:72?
– Потому, что:
1. не занимают много места;
 2. в основном стоят не дорого;
 3. возможно собрать все выпускаемые или когда-либо выпускавшиеся в этом масштабе машинки;
 4. да и просто мне нравятся именно такие...



Ну вот, пока пожарки разглядываете, покажу ещё свои BMW: BMW Isetta 1955 (Cararama). Невероятно популярный двухместный микроавтомобиль или по-русски «крошка-бумер», модель просто отпадная. Самый маленький авто в моей коллекции.

BMW 325i универсал 1995 [E36] (Cararama). Одна из первых моделей Cararam'ы, по масштабу соответствует пятёрке E39.

BMW 3-series универсал 1999 [E46] (JoyCity). Трёхка-универсал, очень-очень редкая модель к сожалению.

BMW 328i кабриолет 1999 [E46] (Cararama). Эта машина имеет более острый характер, чем остальные базовые тр"шки-собратья.

BMW M3 купе 1999 [E46] (REAL-X). Цвет модели называется «mustard» (горчица) и очень-очень мне нравится.

BMW M3 кабриолет 2001 [E46] (Yatming). Ну, такой вот, совсем беспокойный кабриолет.

BMW 328i седан 1998 [E46] (Cararama). Всем привычная трёшка BMW.

BMW 528i седан 2001 [E39] (Cararama). Одна из первых моделей в моей коллекции.

BMW 750iL седан 1994 [E38] (Kyosho). Автомобиль из фильма «Tomorrow Never Dies» (1997).

BMW 3-series седан 2006 [E90] (Cararama). Новая «трёха».

BMW 530i седан 2004 [E60] (REAL-X). Россия единственная страна, где самым покупаемым BMW является E60, а не 3-series как в остальном мире.

BMW 745i седан 2001 [E65] (Yatming). Считается одной из лучших машин в мире по плавности хода и управляемости.

BMW X3 3.0i 2003 [E83] (REAL-X). Внедорожник, построенный на удлинённой базе старой трёшки E46.

BMW X5 4.4i 1999 [E53] (Cararama). По моему X5 в 72-м масштабе делают все кому не лень, но мне лично приглянулся Карарамовский.

BMW Z4 родстер 2003 [E85] (Cararama). Помнится в 2002 г. этот «зверюга» назывался BMW X concept и очень будоражил умы.

BMW Z4 родстер 2003 [E85] (REAL-X). Та же машина, но без алюминиевой крыши. Уж больно модели разные.

BMW Z8 родстер 1999 [E52] (REAL-X). Автомобиль года в 2003 г. Это вовсе не купе – модель изображает авто со съёмной алюминиевой крышей.

BMW Z8 родстер 1999 [E52] (Cararama). Ну а «Зет 8» уж совсем разные. Одна фактически машина, но у моделей во всех местах сплошные различия. К этой модели помнится, прилагался прицеп с лодкой.

BMW Z3 родстер 1995 [E36/7-8] (Cararama). Популярный в своё время родстер с хищными повадками, но в целом достаточно «овощной» – предел у него уже на 230 км/ч.



Ford F-150 pick-up gold / grey интерьер Hongwell (Cararama)

Ford F-150 pick-up red, grey интерьер Hongwell (Cararama)

Ford F-150 pick-up silver, grey интерьер Hongwell (Cararama)

Ford F-150 pick-up white, grey интерьер Hongwell (Cararama)

Ford F-350 pick-up black, grey интерьер номер RAN 350 Hongwell (Cararama)

Ford F-350 pick-up blue / grey интерьер номер RAN 350 Hongwell (Cararama)

Ford F-350 pick-up dark red metallic, grey интерьер номер RAN 350 Hongwell (Cararama)

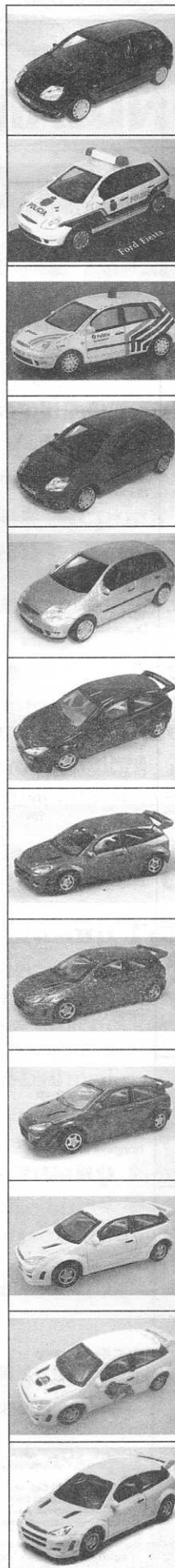
Ford F-350 pick-up gold / grey интерьер номер RAN 350 Hongwell (Cararama)

Ford F-350 pick-up white, grey интерьер номер RAN 350 Hongwell (Cararama)

Ford Fiesta 5-doors Vigili Del Fuoco red, black интерьер панель приборов black баранка black номер спереди VF 35276 выхлопная труба black Hongwell (Cararama)

Ford Fiesta 5-doors yellow Hongwell (Cararama)

Ford Fiesta 5-doors silver Hongwell (Cararama)



Ford Fiesta 5-doors black Hongwell (Cararama)

Ford Fiesta 5-doors Policia Nacional Spain white, black интерьер панель приборов black баранка black номер спереди/сзади DGP-5332-AC Hongwell (Cararama)

Ford Fiesta 5-doors Polite Belgium white, black интерьер панель приборов black баранка black номер спереди/сзади CVB-124 выхлопная труба black Hongwell (Cararama)

Ford Fiesta 5-doors red Hongwell (Cararama)

Ford Fiesta 5-doors silver Hongwell (Cararama)

Ford Focus black, grey интерьер номер V6 FM Hongwell (Cararama)

Ford Focus blue metallic, grey интерьер Hongwell (Cararama)

Ford Focus blue metallic, grey интерьер номер V6 FMC Schuco (Junior Line)

Ford Focus red, grey интерьер номер V6 FMC Hongwell (Cararama)

Ford Focus white, grey интерьер номер V6 FM Hongwell (Cararama)

Ford Focus white with "Pepsi" Logo / grey интерьер номер V6 FM Hongwell (Cararama)

Ford Focus yellow, grey интерьер номер V6 FMC Hongwell (Cararama)



Ford Focus WRC #07 yellow & blue, grey интерьер номер V6 FMC Hongwell (Cararama)

Ford Focus WRC #3 white & dark blue, grey интерьер номер V6 FMC Hongwell (Cararama)

Ford GT 2005 red white stripes Yatming

Ford GT 2005 white blue stripes Yatming

Ford KA yellow, black интерьер номер KFA 5248 Hongwell (Cararama)

Ford Mustang GT silver Yatming

Ford Mustang GT yellow Yatming

Ford Puma light blue metallic Hongwell (Cararama)

Ford Puma red, black интерьер номер PUMA Hongwell (Cararama)

Ford Thunderbird Convertible black Hongwell (Cararama)

Ford Thunderbird Convertible yellow Hongwell (Cararama)

Ford Transit black, grey интерьер номер K TF 9801 Hongwell (Cararama)

	Ford Transit silver, grey интерьер номер K TF 9801 Hongwell (Cararama)		Fuso Nacelle pompiers Shineisei 1/72		GMC Sierra pick-up Extended Cab Forest Service USA / extra light green, grey интерьер / панель приборов grey / баранка grey / номер сади 4YU053 / выхлопная труба silver Hongwell (Cararama)
	Ford Transit bus + Boat red Hongwell (Cararama)		German Half Track Sd.Kfz.251 Ausf. D Pz. Gren. Div. "LAH", Kharkov 1943 Dragon #DA60236		GMC Tipper Truck red, beige интерьер Hongwell (Cararama)
	Ford Transit bus + Boat THW German Blue, black интерьер номер THW 85837 Hongwell (Cararama)		German Half Track Sd.Kfz.251/1 Ausf.D97. Infantry Division, Bohemia 1945 Dragon #DA60235		Gyrocopter Kyosho 007 Collection
	Ford Transit van red, grey интерьер номер K TF 9801 Hongwell (Cararama)		German Half Track Sd.Kfz.251/7 Ausf.C Operation Barbarossa 1941 Dragon #DA60276		Hmmwv M1025 w/ask Task Force 1-77 Lsa Anaconda Iraq 2004 Dragon Armor 60066
	Ford Transit van white with "Pepsi" Logo / grey интерьер номер K TF 9801 Hongwell (Cararama)		German Half Track Sd.Kfz.251/7 Ausf.C Pionierpanzerwagen, Kursk 1943 Dragon #DA60277		Hmmwv M1025 Weapon Carrier 1-6 Infantry 1st Armored Division Baghdad 2003 Dragon Armor 60050
	Ford Transit van yellow, grey интерьер номер K TF 9801 Hongwell (Cararama)		German Half Track w/mortar Sd.Kfz.251/2 Ausf.C Rivetted Version, Eastern Front 1942 1st release with mortar & riveted hull! Dragon #DA60281		Hmmwv M1045 2nd Strike Brigade 101st Airborne Division Baghdad 2003 Dragon Armor Diecast 60055
	Ford Transit van + Boat white Hongwell (Cararama)		German Half Track Sd.Kfz.251 Ausf.D with Wurfrahmen 40 Dragon #FV85010		Hmmwv M1046 3rd Infantry Division Iraq 2003 Dragon Armor Diecast 60067
	Ford Transit van + Boat Fire Brigade UK Hongwell (Cararama)		German Half-track Sd.Kfz.251/2 Ausf.C Rivetted Version Dragon #DA60285		Hmmwv M1114 1-36 Infantry 1st Armored Division Baghdad 2004 Dragon Armor Diecast 60059
	Ford Transit van + Boat Fire Brigade UK black интерьер номер W329 VGX Hongwell (Cararama)		GMC Sierra pick-up Extended Cab gold / grey интерьер номер DRK 633 Hongwell (Cararama)		Hmmwv M1114 997th Military Police Company Baghdad 2003 Dragon Armor Diecast 60073
	Ford Transit van + trailer "Ford" white Hongwell (Cararama)		GMC Sierra pick-up Extended Cab red, grey интерьер номер DRK 633 Hongwell (Cararama)		Hmmwv M998 82nd Engineer Battalion 1st Infantry Division Germany 2003 Dragon Armor Diecast 60078
	Fowler Showman's Engine 1905 Matchbox Y19 1/72		GMC Sierra pick-up Extended Cab silver, grey интерьер номер DRK 633 Hongwell (Cararama)		Hmmwv M998 Gun Truck Hhd Engineer Brigade 1st Infantry Division Iraq 2003 Dragon Armor Diecast 60074
	Fuso Chemical fire engine Shineisei 1/72		GMC Sierra pick-up Extended Cab CDF Fire (California Dep. of Forestry & Fire Protect.) USA red, grey интерьер / панель приборов grey / баранка grey номер сади 4YU053 выхлоп труба silver Hongwell (Cararama)		HMMWV M998 Gun Truck W/field Add On Armor 1st Infantry Division 9th Engineer Brigade Iraq 2003 Dragon Armor Diecast 60273



СКЕЙЛ
масштабные модели



1/12 1/18 1/24 1/43 1/87
МАШИНКИ



скейл
бизнес-сувениры

Нам 15 лет! Представляем ключевых менеджеров:



Сергей Гришин

Координатор структуры "Скейл-Машинки";
руководитель розничных магазинов
"Машинки" в Санкт-Петербурге

mashinki@mail.ru



Анна Мербах

Оптовые поставки; интернет-торговля

scale-opt@mail.ru



Михаил Григорьев

Экспорт-импорт; персонализация на
масштабных моделях; хоккейные сувениры

scale-import@mail.ru



Владимир Грачев

Бизнес-сувениры всех направлений;
поставка настольных хоккеев
(www.tablehockey.ru)

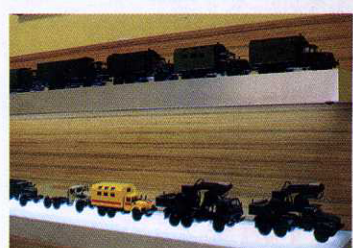
scale-bs@mail.ru



Владимир Колесниченко

Руководитель мастерской по
производству моделей

scale-model@mail.ru



Владимир Минин

Логистика; склад; куратор мастерской

mmashinki-1@mail.ru



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

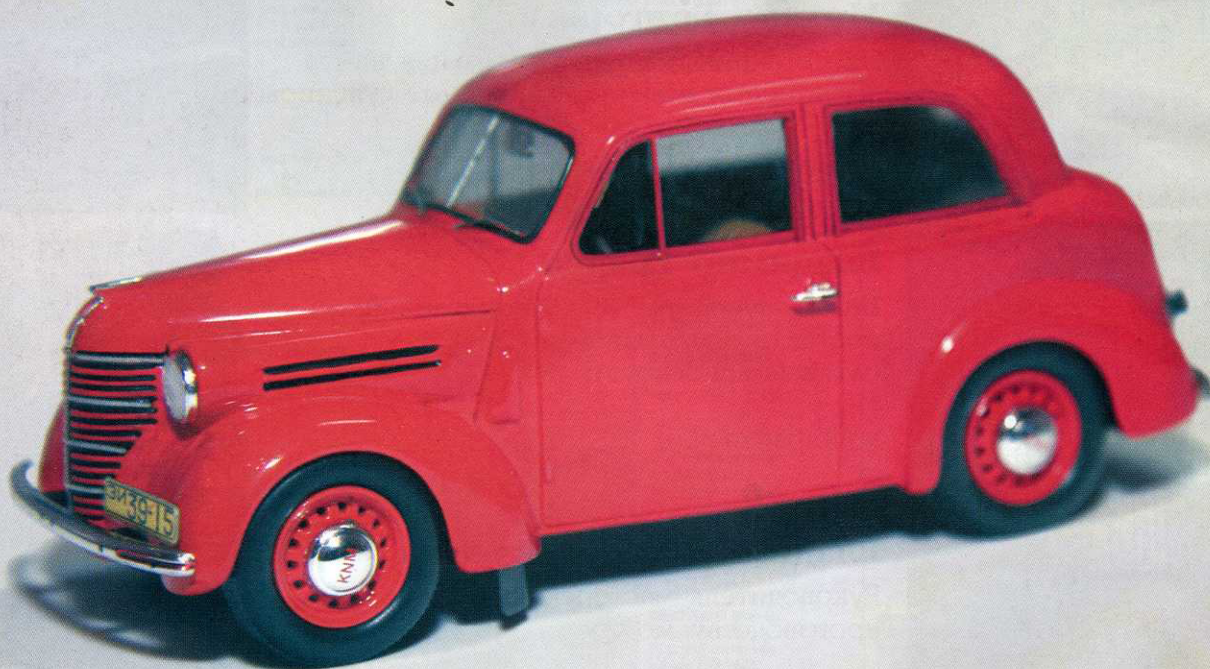
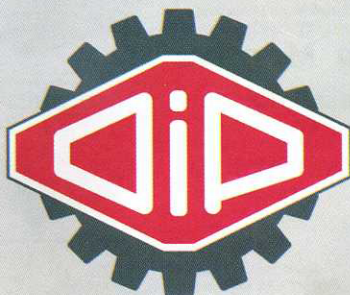
Магазин "Машинки" - СПб, ул. Моховая, 31; т./ф.: (812) 579-8362; будни: с 10 до 20, вых.: с 11 до 19

Магазин "Машинки" - СПб, Московский вокзал; т.: (812) 457-9591; все дни: с 10 до 23.30

Магазин "Машинки" - (Франчайзи) - РБ, г.Уфа, ул. Достоевского, 83; т.: (347) 272-0678; все дни: с 10 до 20

adler

**ООО «АДЛЕР» ПРЕДСТАВЛЯЕТ
НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ
ПРОДУКЦИЮ ФИРМЫ «DiP Models»**



**МОДЕЛЬ ЛЕГЕНДАРНОГО АВТОМОБИЛЯ
КИМ-10**

ООО «АДЛЕР» официальный дистрибьютор
тел.: +7 (911) 936 6201, e-mail: mail@adler-m.ru, www.adler-m.ru

SPARK



Premium ClassiXXs