

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

Автомобильный 4/2007 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



ROTIHOFF - АНГЛИЙСКИЕ ГРУЗОВИКИ
РУССКОГО ИНЖЕНЕРА
ИСТОРИЯ АВТОБУСА ЛиАЗ-677
СТРАСТИ ПО "FRANKLIN MINT"
ПЛАНЫ ВЫПУСКА МОДЕЛЕЙ
ПОЛНОПРИВОДНЫЕ ТРЁХТОНКИ



Автомобильный 4/2007 МОДЕЛИЗМ

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор
Александр Шкаев
e-mail: 246S1385@infoline.su
a_shkaev@mail.ru
shkaev@scale43.com

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)



Люциус Суславичюс (Вильнюс)

e-mail: liucijus@regitra.lt

Коллективный консультант:

Лидия Кожина

e-mail: kojina@pm.isf.ru

Валентина Аверина

e-mail: averina@polymus.ru

Набор и верстка

Любовь Полетаева

Фото

Юрий Мильман, 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
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, 4(52)

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, 2007

СОДЕРЖАНИЕ

Rotinoff - английские грузовики русского
инженера, 2

Л. Суславичюс

Наши, 5

А. Демидов

История автобуса ЛиАЗ-677, 7

Автомобили 1984 года - Fiat Uno, Peugeot

205 и Volkswagen Golf II, 9

А. Бармасов

Страсти по «Franklin Mint», 13

Д. Лисин

Ностальгия, 18

Михаил aka FanTrans

Зарубежные новинки, 19

Отечественные новинки, 22

Планы выпуска моделей (II половина 2007
г.), 23

Полноприводные трёхтонки, 26

М. Соколов

Наша почта, 31

Какой он - ПМЗ шестой, 32

А. Говоруха

Конкурс «Масштабная модель года», 34

Справочная информация, 35

Фото наших читателей, 38

Схемы окраски спецтехники, 40

Дорогие друзья и коллеги!

**31 августа заканчивается подписка
на второе полугодие 2007 года. Подписка
осуществляется только через редакцию.**

*Редакция может гарантировать по-
лучение журнала только его подписчикам.*

*Стоимость подписки составляет 345
руб. за полугодие с пересылкой по России.*

**Не забывайте указывать в перево-
де за что высланы деньги - мы не мо-
жем по переводу этого угадать.**

*Убедительная просьба, не затя-
гивайте с подпиской. Тираж в редак-
ции заканчивается через месяц после
получения его из типографии.*

**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 **345 руб.** (за полугодие для России) и указанием в поле «Для письма»: «Подписка на __ полугодие» и своего почтового адреса. Отправка журнала - заказной бандеролью.

ПРЕДЫДУЩИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛОВ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ТОЛЬКО ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМУ СОГЛАСОВАНИЮ С РЕДАКЦИЕЙ

Реквизиты для почтового перевода:

129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу

Для справки: стоимость одного номера за 2000 - 1-ю пол. 2003 гг. - **115 руб.** (с пересылкой по России). После согласования заказа и перевода 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@web.de, Price: euro 10 single copy including mail; euro 30 for 3 issues (1/2 year) including mail (Russian language only)

В розницу старые и новые номера журнала можно приобрести:

Москва: Магазин-салон - ТЦ «Останкино», зал «В», 2-й эт., пав. 3

(м. ВДНХ) тел. 8-903-118-58-65

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

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

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

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

Воронеж: магазин «Моделист-конструктор» - ул. Комиссаржевской, д. 7, кинотеатр
«Юность» (вход справа)

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

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

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

Интернет-магазин www.ritmonexx.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

ROTIHOFF – АНГЛИЙСКИЕ ГРУЗОВИКИ РУССКОГО ИНЖЕНЕРА



Люциус СУСЛАВИЧЮС
г. Вильнюс (Литва)
Фото из архива автора



вечно служить не будут, поэтому автомобильные фирмы в начале пятидесятых годов прошлого века начали разработку новых тягачей тяжёлого класса. Да и начавшаяся «холодная война» предвещала новую гонку воору-

жений, а вместе с ней – и новые крупные заказы на поставку армейской техники. После Второй мировой войны с началом демобилизации союзных войск в Европе на гражданский рынок хлынул поток оказавшихся ненужными военных автомобилей, пришедшихся весьма кстати в разрушенных войной странах. Большим спросом среди транспортников пользовались тяжёлые и мощные трёхосные военные тягачи Diamond T980, White 666, Scammell Pioneer, в военные годы, перевозившие танки, буксировавшие тяжёлые пушки и инженерную технику. До 1940 г. в гражданском секторе такие автомобили были редкостью, поэтому сейчас демобилизованная техника шла нарасхват. Тем не менее, было ясно, что прошедшие войну автомобили – ветераны

жений, а вместе с ней – и новые крупные заказы на поставку армейской техники.

В этих условиях в 1952 г. в британский рынок тяжёлых грузовых автомобилей решил вступить инженер George Rotinoff (1902–1959). По правде говоря, он был чистокровным русским, прибывшим в Западную Европу с родителями ещё до революции 1917 года, и звали его в то время Георгий Александрович Ротинов. Именно там Георгий выучился и начал трудовую деятельность. Работал инженером в различных компаниях, но приступить к осуществлению своей мечты – производить



тяжёлые грузовики – смог лишь, когда ему исполнилось 50 лет. В небольшом городке Колнбрук, что в графстве Бекингемшир, он зарегистрировал фирму «Rotinoff Motors Ltd.» и принялся конструировать мощный трёхосный тягач двойного, как сказали бы сегодня, назначения. Его основное назначение – таскать тяжёловесные прицепы с британскими средними танками Centurion и даже 64-тонные танки Conqueror, но точно также этот автомобиль мог быть использован для транспортировки крупногабаритных гражданских механизмов и грузов, просто надо было заменить задние колёса.

Для своего тягача Г.Ротинофф выбрал классическую компоновку с отсеком двигателя впереди и кабиной за ним, увеличив размеры соответственно необходимости. Ему удалось добиться правильного распределения веса по мостам. Названный Rotinoff Atlantic GR7 тягач имел раму с высотой лонжеронов 314 мм и шириной 89 мм, изготовленную из стали толщиной 12,7 мм. Первый собранный в 1955 г. «атлантик» весил 17,8 т, его размеры – 8507x2971x2743 мм. При буксировке прицепа в небольшой кузов, установленный над тележкой задних мостов, приходилось загружать до 10 т балласта для обеспечения сцепления колёс с дорогой. Только тогда двигатель не прокручивал на месте ведущие колёса! Кстати, двигатель конструктор должен был выбрать, исходя из пожеланий потенциального заказчика. В



Rotinoff Super Atlantic
компании «Sunter Bros»
транспортирует груз (фото
R.Mortimore)



Rotinoff Super Atlantic 1956 на выставке «Great Dorset Steam Fair», 2005



Rotinoff Super Atlantic 1957 и Scammell F300PHN (на заднем плане) на выставке «Great Dorset Steam Fair», 2005



начале 1950-х гг. по соображениям унификации было решено, что для британской военной техники должны применяться только двигатели производства знаменитой фирмы «Rolls Royce». Похоже, что на это решение повлияли и другие соображения, к примеру, возможность продолжать использовать дорогостоящие технологические линии по производству поршневых двигателей, на которых в годы войны массово выпускались авиадвигатели Rolls Royce Merlin. Авиация переходила на использование реактивной тяги, и потребность в поршневых двигателях резко снизилась. Как бы там не было, Г.Ротинофу пришлось закупать 6-цилиндровый двенадцатилитровый четырехтактный дизель Rolls Royce C 6 SFL, мощностью 253 л.с. при 2100 об/мин. По желанию заказчика, можно было установить и двигатель мощнее – 16-литровый восьмицилиндровый Rolls Royce C 8 SFL мощностью в 335 л.с. Эти двигатели первоначально были разработаны для установки на яхтах и небольших траулерах, но подошли и для автомобилей. Снаряженная масса тягача составляла 17800 кг.

Весивший с танком на прицепе ровно 100 т автопоезд экономичностью не отличался – двигаясь со скоростью 30 км/час, он расходовал примерно 120 л дизтоплива на 100 км пути. Двигатель не только приводил колёса, но и в случае необходимости вращал привод лебёдки, установленной за кабиной, с помощью которой груз можно было затащить на низкорамный прицеп. Крутящий момент на ведущие колёса передавался посредством полностью синхронизированной четырёхступенчатой коробки передач и трёхступенчатый демультипликатор. Коробку передач Г.Роти-

нофф покупал у фирмы «David Brown», так как не располагал технологическими возможностями производить столь ответственный агрегат, способный выдержать крутящий момент в 1380 Нм, у себя. Ито эта покупная коробка вначале была «ахиллесовой пятой» автомобиля, так как оказалась недолговечной. Но опытный водитель (не новобранец, конечно), манипулируя передачами демультипликатора, мог избежать перегрузки коробки передач, даже если приходилось тя-

нуть 100-тонный прицеп. Ситуация изменилась, когда на модернизированную модель Super Atlantic стали устанавливать новую 16-ступенчатую коробку передач. Теперь тягач мог начать движение, даже имея 300 т «на крюке».

Столь специальному автомобилю требовались ведущие мосты особой конструкции. Такие мосты с главной червячной передачей и планетарными дифференциалами в Колнбрук поставляла традиционный изготовитель таких агрегатов – фирма «Kirkstall». Предназначенные для военных варианты тягача Atlantic сзади имели шины размером 18.00-25, на передних колесах стояли шины размерностью 14.00-24. Гражданский вариант имел одинаковые шины размером 14.00-24 на всех колёсах, но тогда сзади приходилось ставить двоянные колёса, что также увеличивало и так негабаритную ширину тягача ещё на несколько десятков сантиметров. Тормозная

система – с пневмоприводом, рулевое управление – с усилителем. Таким образом, Rotinoff Atlantic GR 7 был примерно на 30% мощнее, нежели тягачи военных лет, и легче в управлении.

Только самый первый экземпляр «атлантика» имел сравнительно небольшую трёхместную однорядную кабину. Все последующие «ротиноффы» уже комплектовались куда более вместительными кабинами с двумя рядами сидений и сдвижными дверями. Это было действительно рациональное решение, так как забраться в кабину, находящуюся высоко над дорогой, предельно открыв дверцы, практически невозможно, за то сдвинуть их вбок, стоя на подножке, очень просто и удобно. Облицовку радиатора шириной полтора метра украшала эмблема в виде закреплённого вертикально рыцарского меча. На поперечине его рукояти выведено название фирмы, а на боковинах капота внушительных размеров красовались надписи «Powered by Rolls-Royce».

Хотя он и имел кое-какие преимущества перед конкурентами, большому «атлантику» не удалось занять хоть мало-мальского сектора на рынке. Фирма получила лишь один заказ на танковые тягачи для швейцарской армии. Швейцарские военные провели сравнительные тесты тягачей Thornycroft и Rotinoff и по результатам испытаний заказали 10 машин Atlantic. Уже во время реализации этого контракта британская фирма выпустила новый, более тяжёлый тягач Super Atlantic GR 7. Получив первые три Atlantic, швейцарцы попросили заменить оставшиеся семь заказанных тягачей на Super Atlantic.

Ожидаемый крупный заказ британских сухопутных войск так и не поступил – контракт на поставку танковозов достался фирме «Thornycroft», создавшей очень похожие по всем параметрам тягачи Mighty Antar. Изготовленные фирмой Г. Ротинофа тяжеловозы приобретали фирмы, занимавшиеся транспортировкой тяжёлых и неделимых грузов, но их было не столь

Rotinoff Super Atlantic (фото Gyles Carpenter)





уж много, чтобы бизнес русского инженера процветал.

Единственной отличавшейся конструктивно модификацией тягачей модели Atlantic стали длиннобазные (база – 7,3 м) грузовики модели Viscount GR 37/AU, изготовленные по заказу австралийской фирмы «Vestey Brothers» из городка Хелен Спрингс. Братья Вестэй занимались доставкой скота из ферм, расположенных в авст-



Модель в масштабе 1:50

Модели фирмы «Matchbox»



ралийском буше, в скотобойни крупных городов. Они испытали переделанные в Австралии в бортовые грузовики танковые тягачи Diamond T 980, потом новые американские Mack B, но они все их разочаровали. Поэтому братья заказали нужные им машины в Великобритании. Фирма «Rotinoff» согласилась выполнить этот заказ и в сентябре 1957 г. два Rotinoff Viscount были выгружены с борта корабля в порту Сидней. Здесь на шасси установили кузова местного производителя,

прицепили по два четырёхосных прицепа и Джон Вестэй со своими водителями торжественно отправились на этих 44-метровых автопоездах в Хелен Спрингс. Началась долгая и тяжёлая служба грузовиков на пятом континенте. Вмещавшие до 110 голов скота, они двигались по австралийскому бушу со средней скоростью 40 км/час, два раза в неделю преодолевая трассу длиной от 1000 до 1500 миль и по пути собирая скот из 15–20 ферм. Иногда, когда позволяли дорожные условия, к «виконтам» подцепляли третий прицеп, и тогда длина автопоезда достигала 61 м.

«Vestey Brothers» интенсивно использовала громадные грузовики вплоть до 1967 г. Позднее «ротинофы» не раз меняли хозяев, пока совершенно изношенные, не оказались в коллекции австралийского Музея Транспорта, где и по сей день ожидают ре-

ставрации. Когда она начнётся, неизвестно, но утешает то, что в сухом австралийском климате стоящие под открытым небом автомобили почти не ржавеют.

Историки не раз спорили, сколько же фирма «Rotinoff Motors Ltd.» успела изготовить автомобилей. Кое-кто упоминает 40 шт. Atlantic и 12 шт. Super Atlantic, но, пожалуй, наиболее надёжной является информация фирмы «Kirkstall». Сохранённые в её архивах документы говорят о ровно 40 комплектах ведущих мостов, изготовленных по заказу фирмы «Rotinoff», так что и автомобилей не могло быть больше...

С уходом основателя фирма была продана и в 1960 г. сменила название на «Lomount Vehicle & Engineering Ltd». Через два года производство было полностью свёрнуто. В дальнейшем конструкторскую документацию приобрела известная британская фирма «Atkinson Vehicles Ltd», некоторое время выпускавшая аналогичные грузовики под своей маркой.

Так закончилась история фирмы «Rotinoff Motors Ltd», начатая талантливым инженером русского происхождения Георгием Ротиновым. Сегодня 11 сохранившихся Rotinoff только изредка появляются на дорогах. Почти все они давно находятся в руках коллекционеров и радуют любителей грузовых автоветеранов только во время разных шоу и слётов. По настоящему работают – таскают тяжёлые грузы – только пара-тройка из них, сегодня находящиеся вдали от берегов «туманного Альбиона» во владении небольших частных фирм.



Модель в масштабе 1:50

НАШУ

1:87



Алексей ДЕМИДОВ,
г. Санкт-Петербург

Фото автора и фирм-изготовителей

В предыдущей статье о пожарной технике мы вкратце затронули тему отечественных автомоделей, и в данном обзоре более подробно разберем это направление автомоделизма в масштабе 1:87(Н0).

Впервые мини-копия нашего автомобиля увидела свет еще в далекие семидесятые. Широко известная у нас гэдээровская фирма «Espewe» в ту пору выпускала серию советской военной техники из металла и в том числе ракетный комплекс С-75 с тягачом ЗИЛ-157. Многие наверняка ещё с детства помнят эту модель, на долгие годы ставшую единственной из отечественных авто в этом масштабе.

А ныне основными и практически единственными производителями миниатюрных советских легковых и грузовых автомобилей, автобусов и троллейбусов(!) являются множество мелких украинских фирм и латвийская «GAZ Automodelle». Наши соседи из Украины разрабатывают и выпускают практически все модели отечественных автомобилей советского периода, но, к сожалению, отследить и систематизировать всю гамму их продукции не представляется возможным из-за полного отсутствия информации о них, где бы-то ни было, будь то собственные интернет-сайты или печатные издания. Приходится довольствоваться данными продавцов масштабных мо-

Москвич-403 (Негра)



ГАЗ-21 «Волга» - такси в ГДР (Негра)

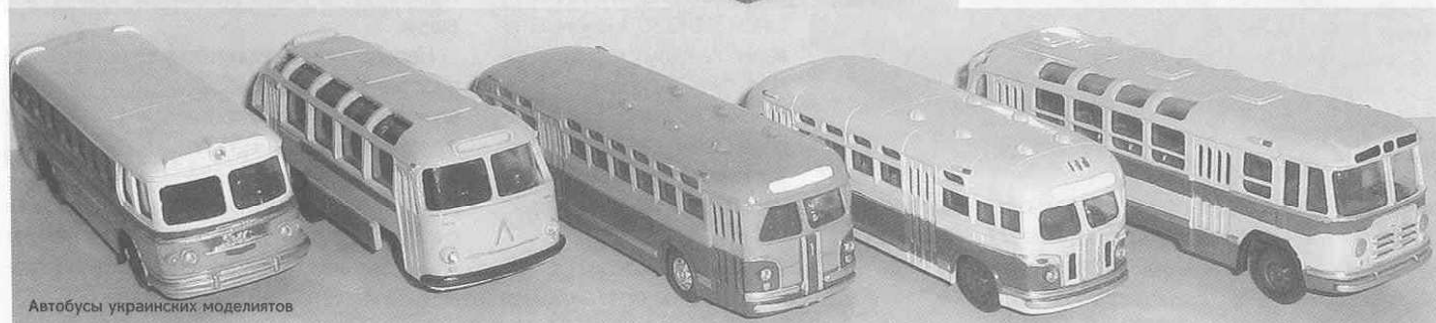


Контейнеровозный автопоезд на базе ГАЗ-51П (Украина)



делей и коллекционеров-любителей, посвятивших себя этому направлению автомоделизма, благо таковых в последнее время становится всё больше и больше.

Для начала вкратце рассмотрим технологию производства данных моделей. Подавляющее большинство из них изготовлено из эпоксидной смолы методом отливки корпусов и кабин в пресс-формах, что в значительной степени ухудшает качество модели из-за толстого слоя смолы. Так как в отличие от пластмассы смола нуждается в покраске, то заготовки грунтуются, а затем красятся из аэрографа, что тоже не добавляет им аккуратности ввиду очень миниатюрных размеров. Ведь кабина стандартного грузовика масштабе Н0



Автобусы украинских модельеров



ЗИЛ-157 (Украина)



ЗИЛ-157 на службе в армии ГДР (Роса)



Молоковоз АЦПТ-1,8 на шасси ГАЗ-52 (Украина)



КрАЗ-255 (Украина)



МАЗ-205 (Украина)

это красится вручную кисточкой и аккуратность каждой модели напрямую зависит от непосредственного исполнителя данного вида операции, что отличает украинские модели от произведенных западными фирмами

так же не в лучшую сторону. Одним из положительных моментов в этих моделях, безусловно, являются колёса. Стоит заметить, что колёса в масштабе Н0 одна из основных деталей модели. Именно от них, а точнее от их качества зависит общий внешний вид миниатюры. Возвращаясь к украинским моделям, можно смело утверждать, что этот элемент им определенно удался. Для каждой модели грузовика колёса изготавливаются в точности с оригиналом из пластика и с высокой степенью копийности. Даже у большинства западных моделей зачастую устанавливают колёса универсального типа, без особенностей той или иной модификации автомобиля.

Помимо колёс заслуживает упоминания и ряд некоторых специальных надстроек, устанавливаемых на стандартные шасси грузовиков. К ним относятся: вакуумный очиститель АА-1 и мусоровоз МС на базе КамАЗ-5320; компрессоры ПКС-200 и снегоборщик роторного типа Д-470 на шасси ЗИЛ-157; автоцистерны АЦ-4 и ОС-5 на шасси ЗИЛ-131, а также аэродромный автобусный прицеп АППА-4 с тягачем ЗИЛ-130, знакомый наверно каждому, кто летал самолетами «Аэрофлота» в советские времена. Все вышеперечисленные модели достаточно интересны и неплохо

выполнены (как надстройки, так и сами базовые шасси). Отдельно стоит выделить модели Кременчугского автозавода, выгодно отличающиеся

от остальных по своему качеству отливки и покраски, детализации, проработки рамы и огромному количеству модификаций. Можно с уверенностью сказать, что практически все серийно выпускающиеся КрАЗы нашли свое воплощение в масштабе Н0.

Не менее интересно автобусное и троллейбусное направление в украинских моделях, но этой теме мы посвятим отдельный рассказ в ближайшее время.

Что же касается легковых автомобилей всё тех же украинских производителей, то из-за их совсем крошечного размера в этом масштабе и возможности технологии литья из эпоксидки, они заметно проигрывают своим грузовым собратьям по всем параметрам и больше подходят для схематичного заполнения железнодорожных макетов на советскую тему, нежели для самостоятельного коллекционирования.

Перейдя от технологии производства непосредственно к самим моделям, стоит отметить впечатляющую гамму производимых грузовых отечественных автомобилей. Начиная с ЗИС-5 и ГАЗ-АА и заканчивая современными многоосными белорусскими «Волатами», украинский модельпром прочно удерживает пальму лидерства в этом направлении автомоделизма на постсоветском пространстве.



Топливозаправщик ТЗ-50 на шасси МАЗ-500 (Украина)



Рефрижератор 1АЧ на шасси ГАЗ-51А (Украина)



Урал-4320 (Украина)

от остальных по своему качеству отливки и покраски, детализации, проработки рамы и огромному количеству модификаций. Можно с уверенностью сказать, что практически все серийно выпускающиеся КрАЗы нашли свое воплощение в масштабе Н0.

Не менее интересно автобусное и троллейбусное направление в украинских моделях, но этой теме мы посвятим отдельный рассказ в ближайшее время.

Что же касается легковых автомобилей всё тех же украинских производителей, то из-за их совсем крошечного размера в этом масштабе и возможности технологии литья из эпоксидки, они заметно проигрывают своим грузовым собратьям по всем параметрам и больше подходят для схематичного заполнения железнодорожных макетов на советскую тему, нежели для самостоятельного коллекционирования.

Перейдя от технологии производства непосредственно к самим моделям, стоит отметить впечатляющую гамму производимых грузовых отечественных автомобилей. Начиная с ЗИС-5 и ГАЗ-АА и заканчивая современными многоосными белорусскими «Волатами», украинский модельпром прочно удерживает пальму лидерства в этом направлении автомоделизма на постсоветском пространстве.

ИСТОРИЯ АВТОБУСА ЛИАЗ-677

Материалы публикуются
с любезного разрешения Олега ФИРСОВА (www.liaz-677.ru)
Фото моделей А.Шкаев, С.Колоух, Ю.Мильман, Vector-models



ЛиАЗ-677М (ФИНОКО)



ЛиАЗ-677М (ФИНОКО)



ЛиАЗ-677М (ФИНОКО)

В 1958 г. в связи со специализацией автозавода им. Лихачева на выпуске грузовых автомобилей было принято постановление о переводе производства автобусов на Ликинский машиностроительный завод (ЛиМЗ), который с этого времени стал называться Ликинским автобусным заводом – ЛиАЗ.

В январе 1959 г. ко дню открытия XXI съезда КПСС из заводских ворот вышли две первые машины ЛиАЗ-158. В 1961 г. ЛиАЗ достиг мощности ЗиЛа по производству автобусов, а затем более чем в 1,5 раза перекрыл её. За 10 лет завод выпустил 50 тыс. автобусов ЛиАЗ-158.

Проектирование нового городского автобуса ЛиАЗ-677 началось в 1962 г. В процессе работы использовались наработки конструкторов ЗиЛа (Завода имени Лихачева) и ЛАЗа (Львовского автобусного завода) – двух производственных объединений, имевших на тот момент наибольший опыт конструирования и производства автобусов большого класса. И уже осенью того же, 1962 г., на ЛиАЗе был построен первый прототип. 7 ноября он принял уча-



стие в праздничной демонстрации в подмосковном городе Ликино-Дулёво.

В следующем году новый автобус был представлен Госкомиссии по автоматизации и механизации при СМ СССР, которая дала ему положительную оценку. Летом 1964 г. два опытных автобуса новой модели прошли испытания на горных дорогах в окрестностях Сочи. На следующий год испытания продолжились в лабораториях, а также состоялся пробег по маршруту Москва – Харьков – Новосибирск – Сочи – Тбилиси – Ереван – Орджоникидзе – Москва.

Надо заметить, что Ликинский автобусный завод превратился к тому времени в крупное производственное объединение. Так, в 1965 г. на ЛиАЗе было выпущено 6200 автобусов ЛиАЗ-158, а численность работающих составила 5152 чел. И в том же году была официально завершена разработка городского автобуса большой вместимости (на 110 пассажиров) новой модели – ЛиАЗ-677. Осенью 1966 г. новая машина была принята государственной комиссией и рекомендована к серийному производству. Также в 1966 г. были изготовлены ещё три образца. Все пять существовавших к тому моменту ЛиАЗ-677 были переданы московским автокомбинатам для опытной эксплуатации на улицах города.

В течение 1967 г. были выпущены опытно-промышленные партии автобусов. Один автобус из этой партии был отправлен на ВДНХ СССР, где демонстрировался в павильоне «Машиностроение». За создание автобуса ЛиАЗ-677 большая группа работников завода была награждена медалями Выставки. В начале следующего года завод приступил к серийному производству. В мае 1968 г. автобус был показан на международной выставке «Интербытмаш-68», где привлёк к себе большое внимание публики.

Весной 1968 г. начался серийный выпуск машин новой модели на конвейере ЛиАЗа. В 1971 г. началось массовое производство новых автобусов, их выпуск в течение девятой пятилетки удвоился.

В 1972 г. на Международной ярмарке в Лейпциге автобус ЛиАЗ-677 был отмечен Большой золотой медалью и дипломом I степени. В 1975 г. с конвейера сошло 10188 автобусов ЛиАЗ-677, на заводе работало 7837 чел. Кроме того, в течение 1975 г. было выпущено 48 сверхплановых ЛиАЗ-677.

16 февраля 1976 г. за успехи, достигну-



© Фото Сергей Колоух



ЛиАЗ-677М (Vector)



ЛиАЗ-677МГ (Vector)

тые в повышении эффективности производства, организацию массового выпуска автобусов новых моделей и досрочное выполнение заданий девятого пятилетнего плана Ликинский автобусный завод награжден орденом Трудового Красного Знамени.

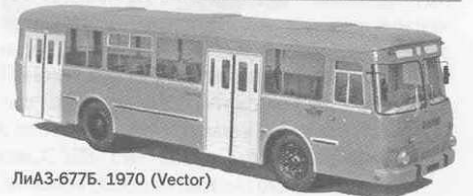
В 1978 г. ЛиАЗ-677 был модернизирован и получил обозначение ЛиАЗ-677М. Изменения коснулись, главным образом, отделки салона и внешнего оформления кузова (появились бамперы, потолочные люки, новые световые приборы). В начале 1980-х гг. автобусы стали окрашиваться в жёлтый цвет. И ещё более 15 лет ЛиАЗ-677М выпускался заводом без каких-либо



ЛиАЗ-677. 1973 (Vector)



ЛиАЗ-677. 1970 (Vector)



ЛиАЗ-677Б. 1970 (Vector)



ЛиАЗ-677. 1967 (Визнер)



ЛиАЗ-677. 1968 (Визнер)



ЛиАЗ-677П (Визнер)



ЛиАЗ-677МС (Визнер)



ЛиАЗ-677В. 1973-1978 (Визнер)



ЛиАЗ-677В. 1973-1978 (Визнер)



ЛиАЗ-677В. 1973-1978 (Визнер)

серьёзных изменений.

Большинству сегодняшних пассажиров этот великолепный автобус запомнился именно таким – исключительно плавный ход и на удивление удобные сиденья, уникальная для пиковых часов вместительность салона, тёплый даже в самую холодную погоду салон, никогда не замерзающие и не запотевающие маршрутоуказатели, яркая, праздничная жёлтая или красная окраска кузова.

Производство автобусов ЛиАЗ-677 в Ликино продолжалось до 7 августа 1994 г. Всего было изготовлено около 200 тыс. автобусов семейства ЛиАЗ-677. 7133 автобуса поставлено на экспорт в 16 стран мира.

Окончательно производство автобусов ЛиАЗ-677 было остановлено на Ликинском автобусном заводе в 1994 г. в связи с демонтажем сборочного конвейера. Но, несмотря на это, вплоть до 2004 г. автобусы выпускались небольшими партиями на авторемонтных предприятиях в России. ЛиАЗ-677 долгое время собирали на авторемонтных предприятиях в подмосковной Яхроме и городе Бор Нижегородской области. Автобус также поштучно собирал завод «Ремтехмаш», расположенный в соседнем с Ликино-Дулево городке Орехово-Зуево. Да и сам ЛиАЗ до недавнего времени выпускал так называемые кузова первой комплектации с полностью оборудованным салоном. Тосненский авторемонтный завод тоже выпускал этот автобус. Кроме того, в г. Тосно выпускался модифицированный ЛиАЗ-677М, но там он получил уже несколько иное название – ТоАЗ-677Д, так как был оснащён ярославским дизелем. Стоимость такого автобуса составляла всего около 20000 долл. США.

За свою 35-летнюю историю автобус получал различные отзывы – от положительных (прежде всего, с точки зрения пассажиров) до отрицательных (прежде всего, с точки зрения водителей). ЛиАЗ-677 получил десятки прозвищ, как обидных, так и ласковых («луноход», «скотовоз», «божья коровка», «чудак» и др.). И в то же время в большинстве советских кинофильмов 1970–1980-х гг. в «автобусных» эпизодах использовалась машина именно этой модели. Несомненно одно, именно эти дешёвые и надёжные машины во многом решали проблемы перевозок пассажиров в городах Советского Союза в течение почти четырёх десятков лет, за что надлежит сказать им огромное спасибо.

Краткое описание автобуса ЛиАЗ-677М

Городской автобус большого класса ЛиАЗ-677М выпускался Ликинским автобусным заводом с 1979 г. Кузов – вагонного типа, несущей конструкции, 3-дверный (две двери для пассажиров и одна для водителя). Планировка сидений 3- и 4-рядная. Расположение двигателя – переднее.



ЛиАЗ-677М (Визнер)



ЛиАЗ-677М (Визнер)



Передвижная поликлиника ЛиАЗ-5919 «Мираж» (Визнер)



Передвижная телевизионная станция ЛиАЗ-5930. 1972 (Визнер)

Сиденье водителя – подрессоренное, регулируется по высоте, длине, наклону подушки и спинки. Система отопления – воздушная, использующая тепло системы охлаждения двигателя. Ранее выпускался автобус ЛиАЗ-677 (1967–1978 гг.), отличавшийся системой вентиляции и интерьером кузова.

Модификации:

ЛиАЗ-677МБ – пригородный, отличается 4-рядной планировкой сидений, числом мест для сидения – 35, номинальной вместимостью – 67, предельной вместимостью – 87, наличием запасного колеса на задней стенке снаружи;

ЛиАЗ-677МС – для районов с холодным климатом (от -60 до +40°C), отличается наличием теплоизоляции кузова и двойного остекления, 4-рядной планировкой, сидений, числом мест для сидения – 29, номинальной вместимостью – 74, предельной вместимостью – 101;

ЛиАЗ-677Г – газобаллонный, на сжиженном нефтяном газе.

Использованы материалы книг «Города Подмосковья», «Авиационная наземная техника», «Краткий автомобильный справочник», «Вездесущий ЛиАЗ», «Автомобили России и СССР», статьи Андрея Бутковского, а также информация Константина Жукова.

Автомобили 1984 года – Fiat Uno, Peugeot 205 и Volkswagen Golf II

Fiat Uno

Первое место в европейском конкурсе «Автомобиль 1984 года» поздней осенью 1983 г. с 346 баллами занял итальянский Fiat Uno. Fiat Uno — это целое семейство разных модификаций, образованное сочетанием четырёх- и пятиступенчатых коробок передач с трёх- и пятидверными кузовами, несколькими вариантами комплектаций, а также выбором одного из нескольких двигателей.

Fiat Uno занял достойное место в списке бестселлеров итальянской марки, не посрамив чести своих знаменитых предшественников: Fiat 500 Topolino (1936), Fiat Nuova (1955) и Fiat 127 (1971). За многие годы туринские конструкторы довели до совершенства искусство проектирования субкомпактных автомобилей. Поэтому, когда руководство концерна Fiat Auto SpA в конце 1970-х гг. поставило перед своими инженерами задачу разработать городскую модель нового поколения, сомнений в том, что она будет успешно решена, не возникало.

Необходимость в подобном автомобиле для Европы созрела. Такие машины, как Peugeot 104/Citroen LN, Fiat 127, Renault 5 и Volkswagen Polo устарели, а свежий Rover/Austin Metro за пределами Великобритании популярностью не пользовался. С другой стороны, в ближайшее время ожидалось появление Volkswagen Polo II и Opel Corsa. Но итальянцы, в отличие от немецких и французских коллег, располагали огромным опытом в разработке небольших, но вместительных, надёжных, простых по устройству и экономичных автомобилей. С проектом Tipo 146 связывались не только надежды на лидерство в секторе «В» рынка, его готовили к глобальной и великой миссии: вернуть концерну звание крупнейшего производителя автомобилей на континенте, которое с 1981 г. отошло к Renault SA.

Подготовка к производству Fiat Uno длилась 3 года и стоила 1000 млрд. итальянских лир. При производстве Fiat Uno широко применялись автоматизированные системы. Так, кузов (состоящий не из 267 деталей, как у предшественника Fiat 127, а из 172) сваривали 200 специализированных роботов. Количество сварочных точек уменьшилось с 4280 до 2700 (99% — без участия человека). Как следствие — трудоёмкость Fiat Uno была сокращена на 40% по сравнению с Fiat 127.

Презентация машины с трёх- и пятидверными кузовами типа «хэтчбек» для прессы прошла в январе 1983 г. на космодроме им. Джона Кеннеди на мысе Канаверал во Флориде. Tipo 146 получил лаконичное, но амбициозное и многозначительное имя «Uno», что в переводе с итальянского значит «Первый». Хитро и разумно поступили итальянцы с выставочной премьерой Fiat Uno. Показывать модель на одном из крупных автосалонов они не захотели, справедливо полагая, что машина затеряется на фоне других новинок. Поэтому перед публикой автомобиль предстал в январе 1983 г. на выставке в Брюсселе, где он послужил главным центром притяжения всеобщего внимания. А в марте 1983 г. его показали и в Женеве.

Наиболее привлекательной чертой автомобиля стал его своеобразный кузов (с высокими стойками и чуть ли не квадратными равносторонними проёмами окон), созданный фирмой ItalDesign под руководством прославленного дизайнера Giugiaro.

Во-первых, Fiat Uno своей высотой уязвил конкурентов в решении проблемы посадки-высадки — дверной проём у него на несколько сантиметров выше, чем у одноклассников. Во-вторых, обводы кузова выводились с учётом требований аэродинамики (чего ранее на моделях такого класса не встречалось), при этом большая лобовая площадь машины не ухудшила её аэродинамических свойств — коэффициент обтекаемости не превышает 0,3—0,33. В-третьих, практически вертикальная задняя стенка кузова, помимо обеспечения оптимального срыва воздушного потока, существенно увеличивала внутренний объём — например, вместимость машины со сложным раздельным в соотношении 1:2 задним трёхместным сиденьем достигала 970 л, что на 30 л больше, чем у VA3-2108 (стандартный объём багажного отсека составляет 225 л). Кроме того, нижняя кромка пятой двери, опущенная до уровня бампера, значительно облегчала погрузку-разгрузку. В-четвёртых, выглядела машина динамично и элегантно, во всяком случае, тончённее своих немецких одноклассников — Volkswagen Polo II (1981) и Opel Corsa (1983).

Fiat Uno предлагался в двух версиях: Fiat Uno 45 (4 цилиндра, 903 см³, 45 л.с.); этот мотор с нижним расположением распредвала, ведущий родословную с конца 1960-х гг., с минимальными изменениями перекочевал с модели Fiat 127) и Fiat Uno 55 или 60 (4 цил., 1116 см³, 55 или 58 л.с.). Оба двигателя оснащались карбюраторами и приводили передние колёса через четырёхступенчатую механическую трансмиссию. В мае 1983 г. к указанным модификациям добавили дизельную D (4-цилиндровый дизель без наддува, 1301 см³, 45 л.с.).

А вот как одной фразой охарактеризовал Fiat Uno 45 английский автомобильный журнал «Autocar and Motor»: «Идеальная городская машина».

Модель пользовалась феноменальным успехом: достаточно сказать, что за первые шесть лет производства она разошлась тиражом более четырёх миллионов экземпляров. В те годы автомобиль возглавлял списки по объёмам продаж в Италии и входил в первую пятёрку почти во всех странах Европы.

По ходовой части Fiat Uno — тщательно проработанный автомобиль без особых изюминок. Сцепление сухое, однодисковое. Коробка передач четырёх- или пятиступенчатая. Подвеска независимая, передняя типа McPherson. Тормоза передние — дисковые, задние — барабанные. На самой экономичной модели семейства (45ES — 4,3 л на 100 км при 90 км/ч) применён микропроцессор, управляющий зажиганием и подачей топлива на принудительном холостом ходу.

В 1984 г. дебютировала ещё одна модификация — карбюраторный Fiat Uno 70 (4 цил., 1301 см³, 68 л.с.). Интересно, что один и тот же мотор выпускался в бензиновом и дизельном вариантах — в мировой практике это случай редкий.



Александр БАРМАСОВ (Санкт-Петербург)
e-mail: barmasov@pobox.spbu.ru
Фото фирм-производителей



В июне 1985 г. свет увидел Fiat Uno 45 Fire с революционным мотором Fire (сокращение от «Fully Integrated Robotised Engine»), с уменьшенной, благодаря точно просчитанным на компьютере минимальным толщинам стенок блока цилиндров, на 60 кг массой. Этот силовой агрегат выпускался на самом современном предприятии автомобильной индустрии — заводе Termoli 3, специально возведённом для производства моторов семейства Fire. Большинство операций, связанных с производственным процессом, здесь осуществлялось на роботизированных линиях без непосредственного участия человека. На Fiat Uno 45 Fire устанавливался двигатель рабочим объёмом 999 см³ и мощностью 45 л.с. с электронным зажиганием и карбюратором Weber, отличавшийся великолепной экономичностью (средний расход — 4,5 л на 100 км, 6,2 л/100 км при городском цикле), неприхотливостью и надёжностью. Для Fiat Uno 45 Fire предлагали пятиступенчатую коробку передач. Значение крутящего момента 80 Н•м при низкой (2750 мин⁻¹) частоте вращения стоит признать на тот момент лучшим в своём классе. При этом на трассе автомобиль не оказался прожорливым, укладываясь в стандартные 5,4 л (при 120 км/ч).

Осенью 1985 г. на рынок вышел Fiat Uno Turbo i.e., олицетворявший собой идеальный итальянский автомобиль — небольшой, недорогой и с бешеным темпераментом. Под его капотом находился двигатель объёмом 1301 см³ с турбонагнетателем и электронной системой впрыска бензина Bosch LE-Jetronic, развивавший 100 л.с. и разгонявший машину до 100 км/ч за 8,4 с (максимальная скорость составляла 200 км/ч). Такими динамическими параметрами тогда обладали, например, BMW 325i и Audi Coupe GT, стоившие в несколько раз больше тех 13500 долл., что просили за Fiat Uno Turbo i.e. Но был у него и прямой конкурент — Volkswagen Polo G40 с механическим нагнетателем и схожими данными за 14000 долл., появившийся одновременно с Fiat Uno Turbo i.e. Турбоверсия комплектовалась пятиступенчатой коробкой передач, которую вскоре стало возможным заказать и для других модификаций. С 1987 г. на Fiat Uno Turbo i.e. устанавливается антиблокировочная система (ABS) Antiskid.

В апреле 1986 г. на Туринском автосалоне состоялась премьера версии Fiat Uno 1.4 Turbo D, она же Fiat Uno 70 Turbo D (турбодизель объёмом 1367 см³, 72 л.с.), заменившей прежнюю D/45D. В сентябре 1986 г. к ней присоединился дизель без наддува (1698 см³, 58 л.с.), устанавливавшийся на модификацию 1.7D/60D.

С годами семейство разрасталось: в середине 1980-х гг. серийное производство Fiat Uno наладили на бразильском и аргентинском филиалах Fiat, где к хэтчбекам Uno/Mille добавились седан Duna/Premio и трёх- и пятидверные универсалы (продавались до 1995 г. под названием Innocenti Elba). В самой Италии в 1988 г. началось производство пикапов и развозных фургонов Fiat Fiorino грузоподъёмностью 550 кг, построенных на базе Fiat Uno. Fiat Fiorino получил два двигателя: бензиновый объёмом 1116 см³ и дизель объёмом 1698 см³.

С 1988 г. покупателям в качестве альтернативы механической коробке передач предлагается автоматическая клиноременная трансмиссия Selecta, агрегируемая только с новым 1,5-литровым мотором (1498 см³, 76 л.с.). Клиноременная трансмиссия со временем требует к себе повышенного внимания (из-за износа ремней и шкивов), но беспричинных отказов в её работе не было.

В октябре 1989 г. автомобиль подвергся значительной модернизации. Изменились габариты, внешние изменения затронули, прежде всего, носовую часть автомобиля — крышка капота теперь не заходила на крылья, появились заузненные блок-фары. Серьёзно обновился интерьер, вместо панели с аналоговыми приборами можно было заказать жидкокристаллическую с цифровыми. Так как теперь все двигатели оснащались системой впрыска топлива, а дополнительно ещё и катализатором, то перечень основных модификаций приобрёл следующий вид. Базовой, как и ранее, являлся Fiat Uno 45 (999 см³, без катализатора, 45 л.с.), он же с катализатором, 46 л.с. — Fiat Uno 1.0 i.e. Далее следовал Fiat Uno 60 (теперь 1108 см³, без катализатора, 57 л.с.) и Fiat Uno 1.1 i.e. (с катализатором, 50 л.с.). Ещё выше стояли Fiat Uno 70 (новый двигатель: 4 цилиндр., 1372 см³, без катализатора, 72 л.с.) и Fiat Uno 1.4 i.e. (то же, но с катализатором, 71 л.с.). Замыкали список версии Fiat Uno 1.5 i.e. (1498 см³, с катализатором, 76 л.с.) и Fiat Uno Turbo i.e. (1301 см³, с катализатором, 100 л.с.). Что касается дизельных силовых установок, то их по-прежнему было две: 58-сильный дизель (на модификации D) и 72-сильный турбодизель (на Turbo D). В комплектации «супер» устанавливались электрические стеклоподъёмники передних дверей, блокировка всех замков с места води-

теля, электронная система контроля агрегатов. За первые шесть лет было произведено свыше 400 000 Fiat Uno разных модификаций.

Переделки Fiat Fiorino оказались минимальными, только форма фар чуть изменилась. В дополнение к уже устанавливающимся двигателям он получил 1,5-литровый бензиновый. Зато коммерческая модель отныне выпускалась с одним из трёх кузовов — как бортовой грузовик Pickup, фургон с глухими боковинами Van или пятиместный фургон с застеклённым грузовым отсеком Panorama.

Вторая и последняя модернизация Fiat Uno произошла весной 1991 г. Тогда версию Turbo i.e. оснастили новым двигателем (4 цилиндр., 1372 см³, 118 л.с. без катализатора, 114 л.с. с катализатором): 118-сильный Turbo i.e. развивал 204 км/ч и разогнался до 100 км/ч за 7,7 с — как Mercedes 400SE. Место 1,7-литрового дизеля занял двигатель от Fiat Tipo (дизель без наддува, 1929 см³, 65 л.с.), предназначенный для версии 1.9 Turbo D. Однако этот мотор оказался чересчур тяжёлым для небольшой машины, и через полтора года его пришлось снова заменить на прежний двигатель, но уже в усовершенствованном варианте (1697 см³, 58 л.с.).

С февраля 1993 г. у концерна Fiat появилась ещё одна бензиновая модель с 1,1-литровым 50-сильным двигателем Fire. С 1993 г. с основного конвейера предприятия в Турине стали сходять машины нового поколения — Fiat Punto. С того момента объёмы выпуска Fiat Uno неуклонно сокращались, и в первой половине 1995 г. итальянские заводы полностью перешли на выпуск Punto. Производство Fiat Uno в пятидверном исполнении, с карбюраторным мотором объёмом 999 см³ или впрысковым 1,4-литровым было перенесено в польский город Тиши, где производились Fiat 126p, а с 1992 г. — ещё и Fiat Cinquecento. Кроме того, автомобиль с разными кузовами и широким спектром моторов продолжает производиться в Южной Америке и, в меньших количествах, в Турции на фирме Tofas, а также египетским филиалом El Nasr.

В Бразилии выпускалась версия с четырёхдверным кузовом седан Duna или пятидверным кузовом универсал Duna Weekend. Последний был также известен под маркой Innocenti Elba.

В сентябре 1993 г. в продажу поступила модернизированная машина Fiat Fiorino с удлинённой на 210 мм колёсной базой. Тогда же Fiorino получил четвёртый двигатель — бензиновый объёмом 1581 см³ и мощностью 75 л.с., устанавливаемый на версию 1.6. В сентябре 1999 г. на Франкфуртском автосалоне состоялась премьера пикапа FIAT Strada на удлинённой базе хэтчбека Palio, которой уготована роль преемника Fiorino.

Модельный ряд Uno оставался самым популярным на Апеннинском полуострове в течение более чем десятилетия.

Тип кузова:

- 3-дверный хэтчбек
- 5-дверный хэтчбек
- 4-дверный седан Duna/Premio
- 3-дверный универсал Innocenti Elba

- фургон/пикап Fiorino
- бортовой пикап Pickup
- фургон Van
- фургон Panorama
- Двигатели:
- бензиновые:
- 903 см³ (1983—89 гг.)
- 999 см³ (4 варианта, с 1985 г.)
- 1116 см³ (1983—86 гг.)
- 1108 см³ (3 варианта, 1986—93 гг.)

- 1301 см³ (2 варианта, 1983—89 гг.)
- 1372 см³ (4 варианта, 1989)
- 1498 см³ (2 варианта, 1989—93 гг.)
- 1581 см³ (1993—99 гг.)
- дизельные:
- 1301 см³ (1983—86 гг.)
- 1367 см³ (1989—93 гг.)
- 1697 см³ (2 варианта: 1986—91 гг., 1992—93 гг.)
- 1929 см³

- Коробка переключения передач:
- 4-ступенчатая механическая
- 5-ступенчатая механическая
- бесступенчатый вариатор
- В 2003 г. начался выпуск совершенно новой машины, которая объединила сразу двух предшественников — и Uno, и Panda, и которой собирались дать иное имя — Gingo, но вернулись к старому — Fiat Panda. На конкурсе «Автомобиль 2004 года» новый Fiat Panda занял первое место.

- Масштабные модели Fiat Uno
- Fiat Uno 1983 Bburago 4119
- Fiat Uno 4-doors Carabinieri Giocher gru02
- Fiat Uno 4-doors Finance Guardia Giocher u04
- Fiat Uno 4-doors Polizia Giocher gru03
- Fiat Uno 4-doors Vigili Del Fuoco Giocher gru06
- Fiat Uno Fire Guard Giocher u01
- Fiat Uno II series Carabinieri (Police) military green Giocher u01/02c
- Fiat Uno Police Giocher u02
- Fiat Uno stradale 2-series Giocher gru01/2
- Fiat Uno stradale 4-doors Giocher gru01
- Fiat Uno Turbo 4 Rombi - Trofeo Fiat Uno Turbo - Mussi Meri KITs mk128
- Fiat Uno Turbo road Meri KITs mk082



Fiat Uno 3P 1983 red Norev 772951

Peugeot 205

Второе место в европейском конкурсе «Автомобиль 1984 года» с 325 баллами занял французский Peugeot 205.

Peugeot 205 производился с января 1983 г. Выпуск модели начался в трудное для Peugeot время, когда фирма столкнулась с финансовыми трудностями. Удачная Peugeot 205, успешно вступившая в конкурентную борьбу с популярнейшим в Европе Volkswagen Golf, второму поколению которого в конкурсе 1984 г. удалось занять лишь третье место. Двигатель с алюминиевым блоком цилиндров и их головкой установлен поперёк машины и наклонён назад на 18° от вертикали. Вентилятор в системе охлаждения отключается посредством термостата. При конструировании кузова для снижения сопротивления обтекающему автомобилю потоку воздуха пришлось даже отказаться от водосточных желобов над дверями.

А вот как одной фразой охарактеризовал Peugeot 205GTI 1.9 английский автомобильный журнал «Autocar and Motor»: «Превосходит по возможностям любого конкурента». Peugeot 205GL был охарактеризован так: «Выдающаяся модель».

Без особых изменений Peugeot 205 выпускалась до 1998 г.

В 1999 г. решением международного жюри Peugeot 205 вошёл в число 100 лучших автомобилей XX в.



Масштабные модели Peugeot 205



Peugeot 205 #205 Paris-Dakar 1987 Norev 471776
Peugeot 205 1990 grey metallic Minichamps 400112371

- Peugeot 205 3-doors Prestige 54
- Peugeot 205 5-door fire Verem 03103
- Peugeot 205 5-door Gendarmerie Verem 03020
- Peugeot 205 5-doors Prestige 55



Peugeot 205 cabriolet 1990 blue metallic Minichamps 400112331



Peugeot 205 cabriolet 1990 red Minichamps 430112830
Peugeot 205 Evo #3 RAC Rally / Rally San Remo 1984 Sarlat Provence Moulage pr0084
Peugeot 205 Fourgonette Verem 03006
Peugeot 205 Gr.A Tour de Corse 1990 KIT Mini Racing mr0230
Peugeot 205 Gr.A Tour de Corse 1991 Doenlen KIT Mini Racing mr0264



Peugeot 205 Junior 5p 1987 white Norev 471725
Peugeot 205 Multi Fourgonette Pompieri/Civile Mini Vehicules Incendie mvik120
Peugeot 205 Multi Gruau JPS jp0008
Peugeot 205 Police Miniroute mrt010p
Peugeot 205 Rally 1989 white Norev 471750
Peugeot 205 Rally 2-doors 1300cc 1988 white GTS 15
Peugeot 205 Rally Carpena-Colorado carde43012
Peugeot 205 Rally Civile Mini Racing - series Prestige mrpk028
Peugeot 205 Rally white Le Mans Miniatures GTS15
Peugeot 205 Safari #205 yellow Bburago 41160
Peugeot 205 Safari Bburago Pocket 4116
Peugeot 205 sedan 3-doors Mini Racing - series Prestige mrpk054
Peugeot 205 sedan 5-doors Mini Racing - series Prestige mrpk055
Peugeot 205 Turbo 16 #14 Tour De Corse Darniche 1985 Vitesse skc013
Peugeot 205 Turbo 16 #2 Rally Monte Carlo Winner 1985 A.Vatanen Diorama Vitesse Skid smc001
Peugeot 205 Turbo 16 #3 Rally d'Ypres 1985 "Belga" B.Darniche/Mahe Vitesse rally classic skc020

Skid skc13



Skid smc001



Vitesse skc20



Peugeot 205 Turbo 16 Evo.1 Rally 1985 Provence Moulage pr0359
Peugeot 205 Turbo 16 Evo.2 #1 Rally Monte Carlo 1986 S.Harjanne/T.Salonen IXO rac043
Peugeot 205 Turbo 16 Evo.2 Racing 43 - series S rks154100
Peugeot 205 Turbo 16 Evo.2 Rally San Remo - Piancavallo 1986 Ufficiale Esaur. Racing KIT R.K.059B
Peugeot 205 Turbo 16 Evo.2 Ufficiale Rally 1000 Laghi - Rally San Remo 1985 Camp. Del Mondo Racing 43 rk059
Peugeot 205 Turbo 16 Evo.2 Ufficiale Rally Monte Carlo - Rally Acropolis - Tour de Corse 1986 Racing 43 rk059a
Peugeot 205 Turbo 16 KIT Mini Racing mrkc039
Peugeot 205 Turbo 16 Metifiot Tour de Corse 1986 + C908 CB COM cbck967
Peugeot 205 Turbo 16 Racing 43 - series S rks020200
Peugeot 205 Turbo 16 Racing 43 - series S rks153100
Peugeot 205 Turbo 16 Rally 1000 Laghi - Rally San Remo 1984 - Rally Monte Carlo 1985 Ufficiale Racing KIT R.K.058
Peugeot 205 Turbo 16 Rally Monte Carlo 1985 Gardere CB COM cbck588
Peugeot 205 Turbo 16 Rally Monte Carlo 1986 Metifiot CB COM cbck861
Peugeot 205 Turbo 16 Tour de Corse 1985 "Gauloises" B.Darniche Vitesse rally classic skc013
Peugeot 205 Turbo 16 Ufficiale Citta di Sassari 1985 - Rally Elba 1986 Esaur. Racing 43 rk191
Peugeot 205 Turbo 16 Ufficiale Rally 1000 Laghi - Rally San Remo 1984 - Rally Monte Carlo 1985 Racing 43 rk058
Peugeot 205 Turbo 16 Winner 1985 IXO rac017
Peugeot 205 Turbo Grand Raid Paris-Dakar 1988 Kankkunen Provence Moulage pr0265
Peugeot 205 Turbo Rally Record re0218
Peugeot 205 Turbo Road Car Record re0235
Peugeot 205 Turbo San Remo 1984 Provence Moulage pr0049
Peugeot 205 WRC Tour de Corse 2001 Officially CB COM cbck382
Peugeot 205CTI cabriolet 1987 dark grey GTS 013.3
Peugeot 205CTI cabriolet 1987 grey met GTS 013.1
Peugeot 205CTI cabriolet 1987 red GTS 013.2
Peugeot 205CTI cabriolet 1987 white GTS 013.0
Peugeot 205CTI cabriolet 1990 red ecarlate Minichamps 400112330
Peugeot 205CTI cabriolet grey metal Le Mans Miniatures GTS13.1
Peugeot 205CTI cabriolet red Le Mans Miniatures GTS13.2

Peugeot 205CTI cabriolet white Meige Le Mans Miniatures GTS13.0



Peugeot 205GTI 1,6 1987 light grey Norev 471706
Peugeot 205GTI 1,6 2-doors GTS 10.1/2



Peugeot 205GTI 1,6 Norev 471700



Peugeot 205GTI 1,9 Norev 471701
Peugeot 205GTI 1986 anthracite GTS 010.0
Peugeot 205GTI 1986 red GTS 010.1
Peugeot 205GTI 1986 white GTS 010.2



Peugeot 205GTI 1990 black Minichamps 400112301
Peugeot 205GTI 1990 Solido 8153



Peugeot 205GTI 1990 white Minichamps 400112300
Peugeot 205GTI Bouquet Touraine 1987 F.Delecour CB COM cbck1017
Peugeot 205GTI Gr.N Rally du Var 1987 F.Delecour JPS jp0242
Peugeot 205GTI Gr.N Var 1987 F.Delecour JPS kp235
Peugeot 205GTI grey anthracite Le Mans Miniatures GTS10.0
Peugeot 205GTI Rally Monte Carlo 1986 F.Delecour CB COM cbck862
Peugeot 205GTI red Le Mans Miniatures GTS10.1
Peugeot 205GTI Tuning 1990 Solido 8154
Peugeot 205GTI white Le Mans Miniatures GTS10.2
Peugeot 205GTI, XS, GT - 605 SV 24 Carpena-Colorado carde43006
Peugeot 205GTI, XS, GT - 605 SV 24 Colorado dec4306
Peugeot 205T16 1985 dark grey metallic Vitesse Classic cars vcc071

Peugeot 205T16 Officielle 1985-1986 Campione Mondiale Apribile Racing 43 - series Numerated rknr013
 Peugeot 205XR 1988 red ecarlate Minichamps 400112370

Volkswagen Golf II

Третье место в европейском конкурсе «Автомобиль 1984 года» с 156 баллами занял немецкий Volkswagen Golf второго поколения.

Volkswagen Golf II (модель 1-группы малого класса по российской классификации) выпускался с августа 1983 г. с двигателями рабочим объёмом 1093, 1272, 1457 и 1781 см³, а также с дизелем 1588 см³.

А вот как одной фразой охарактеризовал Volkswagen Golf 1.6 английский автомобильный журнал «Autocar and Motor»: «Солидный и надёжный».

В начале 1986 г. Volkswagen начал выпускать вариант Syncro с приводом на все колёса.

Более 13000000 разных Volkswagen Golf сошли с конвейеров Volkswagen A.G. в г. Вольфсбурге (Германия) к 1992 г.

В европейском конкурсе «Автомобиль 1992 года» пятое место (135 баллов) занял испанский 5-дверный хэтчбек Seat Toledo, близкий по конструкции к Volkswagen Golf второго поколения.

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

Масштабные модели Volkswagen Golf II
 Volkswagen Golf #2 Bburago 4159
 Volkswagen Golf blue Bburago 4113

Volkswagen Golf cabriolet silver Mebetoys-Mattel 6909

Volkswagen Golf G60 Rally Acropolis 1990 Erwin Weber CB COM cbck1015

Volkswagen Golf green Norev n0000045
 Volkswagen Golf II "THW" Minichamps 400054190

Volkswagen Golf II 1984 maroon met Schabak 1002

Volkswagen Golf II 1985 blue Minichamps 400054100



Minichamps 400054100



Minichamps 400054120



New Ray 48509

Volkswagen Golf II cabriolet 1988 New Ray Open top Collections 48509



Volkswagen Golf II GTI 1984 black met Norev 840041
 Volkswagen Golf II GTI 1985 silver Minichamps 400054120

Volkswagen Golf II GTI 1986 Schabak 1008
 Volkswagen Golf Polizei cream green Norev 883
 Volkswagen Golf Polizei Norev N0000044
 Volkswagen Golf Rally Sony Bburago KITs Collection 1:43 scale 49101
 Volkswagen Golf Rally TDI Bburago KITs Collection 1:43 scale 49113
 Volkswagen Golf yellow Norev 778



Цистерна АЦ-4 на шасси ЗИЛ-131 (Украина)

каций «ГАЗонов». Из наиболее интересных моделей можно отметить седельные тягачи с полуприцепом-ропуском 1Р3-6 и 5-тонным контейнеровозом, самосвал ГАЗ-93 и молоковоз АЦПТ-1,8.

На этом рассказ о моделях отечественного автопрома в масштабе Н0

можно было и завершить, но всё же он был бы не полным без упоминания о некоторых западных фирмах, организовавших производство образцов нашей техники. Всё та же известная фирма «Негра», без упоминания о которой не обходится не один наш обзор, в прошлом году выпустила модель ГАЗ-21 «Волга» на характерном для себя высококачественном уровне. А в начале нынешнего года в новинках этой же фирмы мы увидели Москвич-403, сделанный так же хорошо, как и его «землячка». Зная о политике фирмы «Негра» выпускать модели большими сериями с продолжением, нам остаётся только ждать новых советских легковушек от неё в ближайшем будущем и радоваться качеству их исполнения. Другая не менее знаменитая в мире австрийская фирма «Roco Minitanks» в этом году объявила о выпуске среди своих новинок нашего родного ЗИЛ-157, прозванного в народе «колун». Модель выполнена в армейской окраске с эмблемой народной армии ГДР, где автомобиль в своё время был одним из основных грузови-

ков. При ближайшем рассмотрении модель очень схожа с украинским аналогом, но выполнена из тонкого пластика, что в конечном итоге гораздо лучше отражается на её внешнем виде.

К категории отечественных (правда, с большой натяжкой) так же можно отнести и несколько западных серийных моделей, исполненных в нашей окраске. Это, прежде всего, автопоезд с тягачом VOLVO F-89 производства фирмы «Albedo», окрашенный в цвета «Совтрансавто» советского периода. В этой же окраске чешской компанией «Igra» производились грузовики Tatra 815 и LIAZ. Интересен и микроавтобус Ford Transit в варианте автомобиля скорой медицинской помощи Санкт-Петербурга, выпущенный ограниченной серией фирмой «Rietze» несколько лет назад.

В заключении хотелось бы отметить, что благодаря бурно развивающимся украинским модельным фирмам, а также некоторой активности западных фирм тема отечественного автопрома в типоразмере Н0 становится всё более актуальной и востребованной.

Однако другие наши соседи, а именно латвийская фирма «GAZ Automodelle» не так давно начали широко масштабный выпуск мини-копий грузовиков Горьковского автозавода. В отличие от украинских моделей копии автомобилей ГАЗ-51 и ГАЗ-52 латвийской фирмы выполнены из очень тонкого высококачественного цветного пластика на промышленном оборудовании и ничем не уступают по качеству лучшим образцам продукции западных фирм. Кроме традиционных бортовых выпускается и несколько десятков других модификаций Тatra 815 «Совтрансавто» (Igra)



ГАЗ-69 (Украина)



СТРАСТИ ПО «FRANKLIN MINT»



Дмитрий ЛИСИН (г. Томск)
lichita@mail.ru

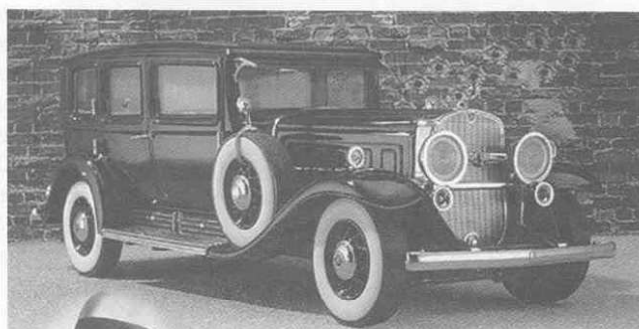
Фото и иллюстрации фирмы-изготовителя и из архива автора

Коллекционирование существовало с давних времён (как предполагают исследователи, ещё египетский фараон Тутанхамон коллекционировал трости). Предметом коллекционирования может быть что угодно – кто-то коллекционирует оригинальные изделия Фаберже, кто-то старинные автомобили Феррари, кто-то виллы в Монако, а кто-то спичечные этикетки или этикетки от любимых алкогольных напитков. Многие психологи описывают коллекционирование как основной человеческий инстинкт обладания чем-то уникальным, чего нет ни у кого другого. Причём необходимость обладания давно уже стала глобальной тенденцией, люди хотят иметь, показывать и прививать своим детям вкус и глубокий интерес к тому, чем они интересуются и хозяевами чего они являются. Красочные каталоги наперебой предлагают ограниченные партии или единственные экземпляры предметов коллекционирования. В мире существует большое количество глянцевого журналов, специализирующихся на описании, оценке, рекламе и продаже всего, что может быть интересно коллекционерам. Одной из таких компаний и является «Franklin Mint» – крупнейший производитель предметов для коллекционирования высочайшего класса.

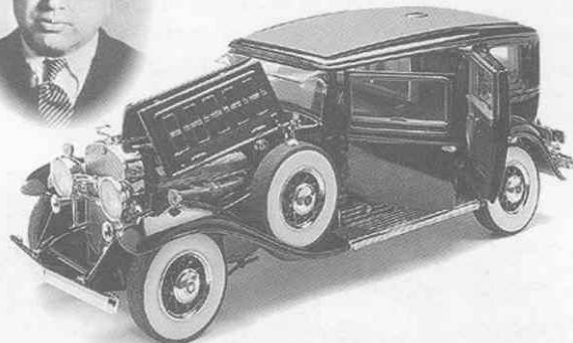
Создателем «Franklin Mint» был Джозеф Сигел (Joseph Segel) поистине интересная и предприимчивая личность. Уже в 13 лет он начал свой собственный печатный бизнес, а в 16 поступил в Варгонскую бизнес школу при Пенсильванском университете в штате Филадельфия (США). Во время учёбы он увидел, что не существует опреде-

лённых методов, позволяющих покупателям получать достоверную информацию о тех или иных производимых в стране и мире товарах. После окончания учёбы он издал собственный справочник, который назвал «Журнал специальных предложений», в котором описывал и рекламировал продукты различных компаний и предоставлял возможность их приобрести, сделав заказ по почте. Свою компанию он назвал «Институт специальных предложений». К 36 годам Джо «стоил» уже более миллиона долларов и контролировал несколько различных видов бизнеса, одним из которых была компания GNC (General Numismatics Corporation – Ассоциация нумизматов). Основным толчком для создания GNC было повышение цен на серебро и связанное с этим ограничение оборота серебряных монет в США. Стоит учесть, что в те времена во всех казино страны серебряные монеты использовались для игры в автоматы (так называемые «одноручные бандиты»), и это изъятие грозило большими убытками для хозяев игорных заве-

Bentley S1 (1955) в масштабе 1:24

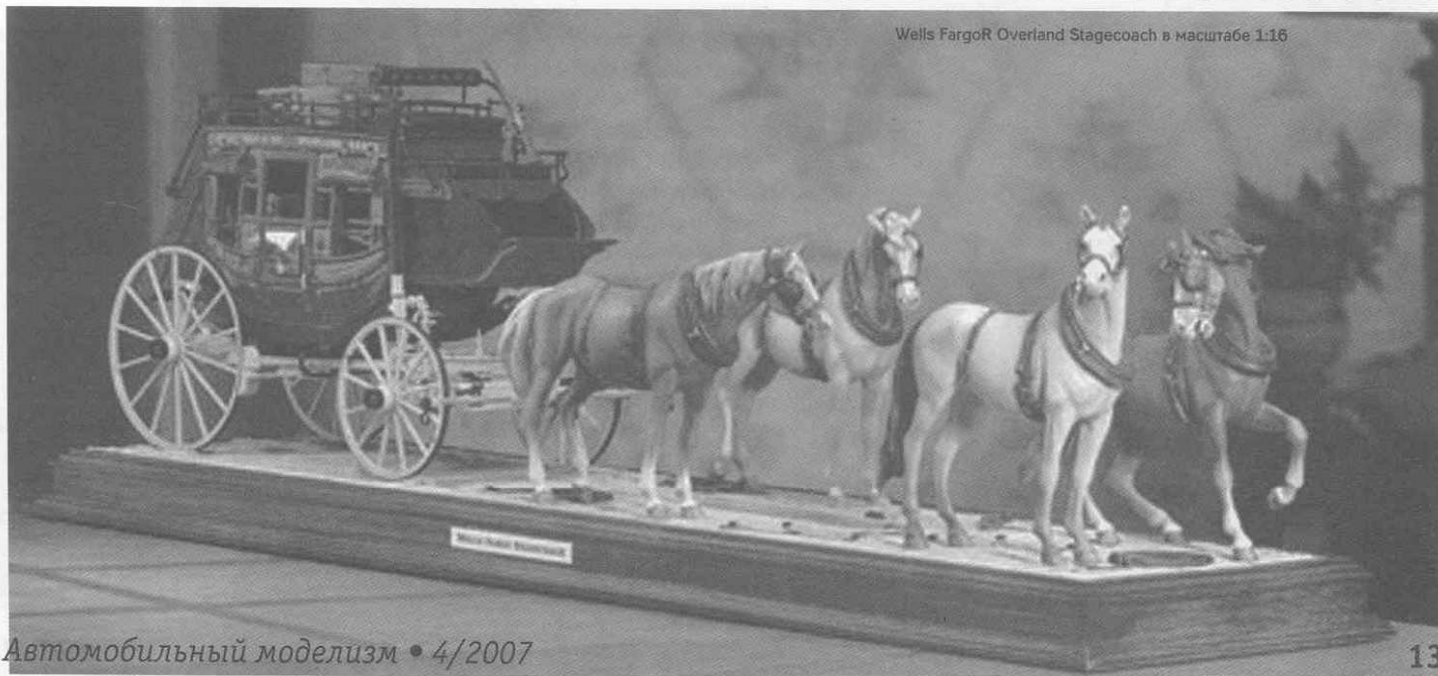


Бронированный Cadillac Аль Капоне в масштабе 1:24



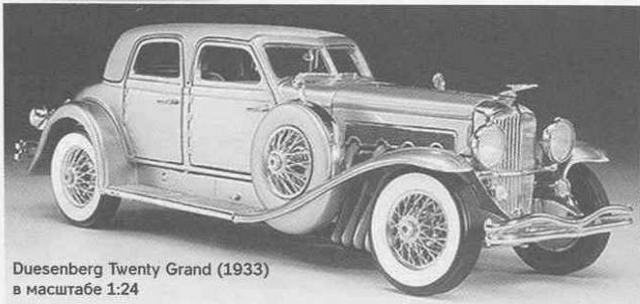
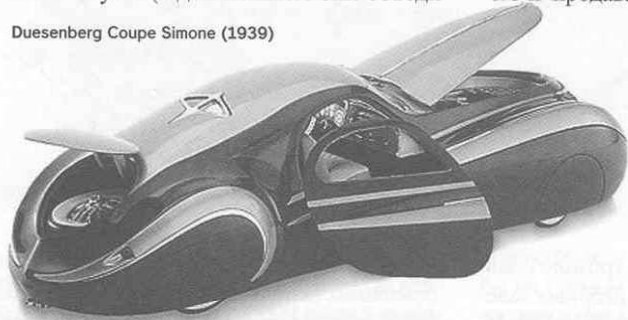
дений. GNC была одной из компаний, предложивших использовать вместо серебряных

Wells Fargo Overland Stagecoach в масштабе 1:16



долларов, специально изготовленные жетоны с эмблемами казино и других событий. Причём «убивалось» сразу два зайца – были довольны воротилы игорного бизнеса, и возникал новый вид коллекционирования – коллекционирование жетонов, которое стало развиваться отдельно от нумизматики. Стали производиться и пользоваться популярностью не только наборы медальонов, но и наборы жетонов, посвящённые разным событиям, выпущенные ограниченным тиражом, с сертификатом, упакованные в специальные деревянные и другие футляры. Но и нумизматический рынок не оставил эту затею без внимания – например известные полдоллара с изображением Кеннеди стали очень редко встречаться. Поэтому основным направлением деятельности GNC стало производство жетонов, памятных коллекционных монет и медальонов. Джо пригласил к сотрудничеству лучшего гравёра монетного двора Соединённых штатов и, кстати, создателя 50-ти центовой монеты с изображением Кеннеди, Гилори Робертса (Gilroy Roberts). Для сокрытия того факта, что Гилори на него работает Джо создал в 1964 г. компанию «Franklin Mint» со штаб квартирой в городе Экстон (Exton) штат Пенсильвания. После создания компании Джо Сигел опять применил свои недожонные способности бизнесмена. Сначала он предлагал свою продукцию, как сувениры, постоянным клиентам основных топливных компаний Америки, используя их сеть заправочных станций. Затем он стал создавать нумизматические клубы (в дальнейшем они объеди-

Duesenberg Coupe Simone (1939)



Duesenberg Twenty Grand (1933)
в масштабе 1:24



Ford Thunderbird в масштабе 1:43

нились во Franklin Collectors Society – объединение коллекционеров), для членов которых он предоставлял скидки на свою продукцию. Сделав этот ход, он, отдавая мало, получал постоянных клиентов, гарантированный сбыт и успешно увеличивал свое состояние. Причём Franklin Collectors Society включало в себя больше членов, чем Всеамериканское общество нумизматов!!

Вложив в 1964 г. в создание «Franklin Mint» около 21 тыс. долл., он превратил компанию в мирового лидера среди производителей предметов для коллекционеров! В 1973 г. Джо Сигел создал издательское подразделение «Franklin Mint», которое назвал «Franklin Library». Это подразделение просуществовало до 2000 г., издавая прекрасные коллекционные экземпляры книг, которые вышли несколькими сериями:

- 1) 100 лучших книг во все времена (1974–1982);
- 2) 100 лучших книг американских авторов (1976–1984);
- 3) Сборники рассказов великих писателей мира;
- 4) 60 книг выпущенных ограниченным тиражом (1977–1982);
- 5) 53 книги авторов, получившие Пулицеровскую премию (1975–1980).

Книги были прекрасно оформлены, с крепкими переплетами, золотым теснением и продавались сериями по почте. Вы платили за серию и в дальнейшем получали по одной книге ежемесячно. И, например, чтобы собрать всю серию «100 лучших книг во все времена» требовалось около 9 лет. Сейчас книги серии Franklin Library очень редки и продаются на различных аукционах, но уже по одиночке и необходимо потратить много сил и времени, чтобы собрать их все воедино.

Бизнес креп и расширялся, но Джо Сигел отдалился от дел «Franklin Mint» в 1973 г., а в 1981 г. продал компанию концерну Warner Communications. Сам же он занялся продажами товаров через телевизионную сеть и создал вещательную телевизионную компанию QVC (Quality Value Convenience), которая сейчас является второй по размеру компанией кабельного телевидения США с оборотом в 7 млрд. долл. в год.

Ford Fairlane в масштабе 1:43



Ford Thunderbird в масштабе 1:43



Приобретая «Franklin Mint», Warner Communications пыталась, прежде всего, поглотить успешного конкурента, так как в то время некоторые её подразделения также занимались продажей предметов коллекционирования, в частности сувенирной посудой – тарелками с изображением памятных дат, артистов или сюжетов из американской жизни. Поэтому у специалистов Warner не было каких-то определенных планов по дальнейшему развитию «Franklin Mint». К тому же, основной бизнес Warner Communications строила на создании музыкальных и видео хитов, а также видео игр (Warner Communications владела на тот момент широко известной торговой маркой «Atari» – производителем игровых компьютеров), поэтому для «Franklin Mint» наступили сложные времена – всё было пущено на самотёк и новых финансовых вливаний не предвиделось.

Не смотря на это, в 1983 г. компания «Franklin Mint» запустила в производство серию моделей автомобилей в масштабах 1:43 и 1:24. Самой популярной из них стала копия Rolls Royce Silver Ghost. Затем стали выпускаться сувенирные ножи, фигурки, посуда, наборы игры в монополию, шахматные наборы, настольные игры, значки, монеты, медали и многое другое. Продажи осуществлялись в основном через почту (а-ля наш «Посылторг») и с помощью рекламных объявлений в средствах массовой информации и журналах. В дальнейшем «Franklin Mint» из-за ряда финансовых проблем сократила ассортимент своей продукции и стала позиционировать себя как производитель и продавец только масштабных копий автомобилей. Качество продукции стало падать, стали появляться откоро-

венные ляпы, так как специалисты Warner не очень заботились об исторической точности и ценности своих изделий. Спрос стал падать, и многие коллекционеры стали отворачиваться от продуктов, производимых под маркой «Franklin Mint».

Никто не знает, что бы произошло в дальнейшем, если бы не трудности Warner Communications с играми для компьютеров Atari, которые возникли в 1985 г. и заставили руководство Warner продать часть своего бизнеса, в том числе и компанию «Franklin Mint». Приобрел её сельскохозяйственный концерн American Protection Industries Inc (API), расположенный в Лос-Анджелесе (Калифорния). Стюарт и Линда Резник (Stewart и Lynda Resnick) совладельцы API стали занимать во «Franklin Mint» должности председателя совета директоров и исполнительного вице-президента по стратегическому развитию соответственно. Спектр продукции вновь стал расширяться, а девизом компании стала фраза: «Мы дадим вам то, чем вы будете наслаждаться сегодня и с гордостью передадите будущим поколениям завтра, уже как фамильные реликвии!».

Свою репутацию компания стала выстраивать именно на повышении качества выпускаемой продукции, повышения внимания к деталям и внедрения новых инновационных технологий в производственный процесс. И всё это достигалось за счёт усилий дизайнеров двух студий «Franklin Mint», находящихся в штаб квартире в Экстоне и Лондоне, а также за счёт сотрудничества с ведущими дизайнерами мира, такими как Билл Бласс (Bill Blass), Мери Макфаден (Mary McFadden) и Дживанши (Givenchy). Компания с удовольствием включала в свои ряды талантливых, творчески развитых новичков со всего мира. «Franklin Mint» устанавливала тесные связи с ведущими музеями, ассоциациями, компаниями, коллекционерами и специалистами, которые оказы-

вали помощь в повышении качества продукции компании, её сравнении и экспертной оценки. И это были поистине сотни настоящих экспертов в своих областях, начиная от Лувра, General Motors, Ford Motor Company, Elvis Presley Enterprises, Paramount Studios, The Smithsonian Institution до American Lung Association, National Wildlife Federation, Metro-Goldwyn-Mayer и Turner Entertainment, и т.д.

В результате основными продуктами компании стали «Franklin Heirloom Dolls» (коллекционные фарфоровые куклы), эксклюзивные и традиционные драгоценности, «Franklin Mint Precision Models» (высококлассные масштабные копии автомобилей), «Franklin Library», аксессуары для дома, копии монет и оружия разных эпох. Сеть международных офисов распространилась по 20 странам мира, а в компании стало работать 3000 чел., причем 1500 из них в Franklin Centre в Экстоне!!

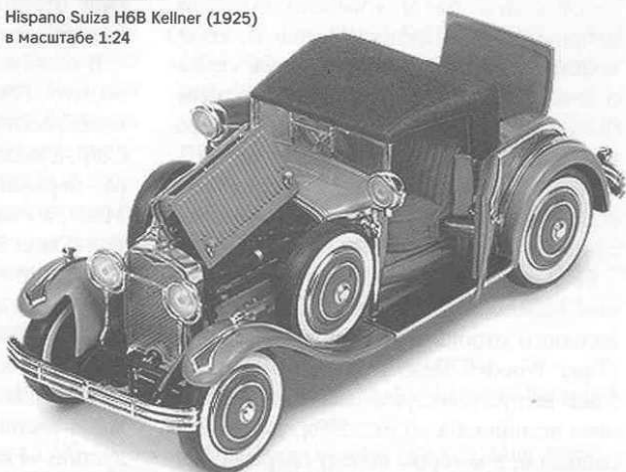
Результаты менеджмента четы Резник значительно увеличили доходы компании и к 1993 г. объём продаж «Franklin Mint» достиг отметки 500 млн. долл., но впоследствии погоня за прибылью стала приносить свои отрицательные плоды, появились ошибки и в копийности, и в исторической

достоверности. Но больше всего коллекционеров стало раздражать то, что почти вся продукция содержала отпечатки «ограниченная серия» и «музейное качество», хотя она этому не отвечала, не смотря на подтверждение многочисленными сертификатами, которые были подписаны зависимыми от руководства компании кураторами и представителями музеев. Представители «Franklin Mint» не допускали даже мысли, что бы их товары могли продаваться на барахолках или рынках, но в те времена у многих коллекционеров термин «Franklin Mint» и «Чепуха» были братьями-близнецами.

Hispano Suiza H6B в масштабе 1:43



Hispano Suiza H6B Kellner (1925) в масштабе 1:24

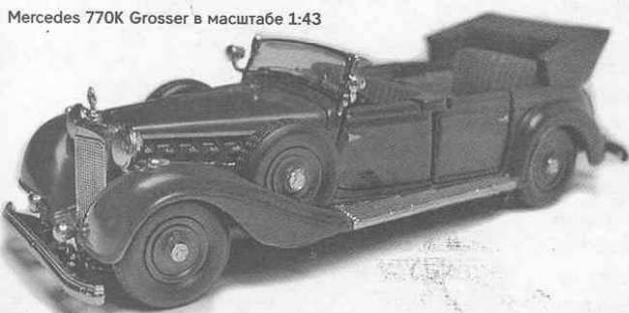


Lincoln Continental (1961) в масштабе 1:43



Lincoln Continental в масштабе 1:43

Mercedes 770K Grosser в масштабе 1:43



Mercedes Simplex (1904) в масштабе 1:24

Кончилось тем, что начались судебные иски. Сначала Мемориальный фонд принцессы Дианы и организации охраняющие память о ней подали в суд на «Franklin Mint» в связи с нанесением на коллекционные тарелки изображения принцессы без одобрения членов её семьи. «Franklin Mint» проявила чудеса защиты и выбралась из этого процесса без потерь. Следующий иск был от американского коллекционера масштабных моделей автомобилей. Он подал в суд на компанию «Franklin Mint», аргу-

ментуруя это тем, что компания постоянно вводит в заблуждение своих покупателей надписями «ограниченная серия», которые присутствуют на всех масштабных моделях, продающихся годами и большими партиями. Коллекционер просил обязать компанию убрать эти надписи, но судьи иск отклонили. Мотивация была следующей: если на модели или упаковке нет ограничения в сроках производства, например «производиться только в течение 30 дней» или в количестве произведенного товара, например «ограниченная серия из 20000 копий», то термин «ограниченная серия» означает только жизненный цикл штампа, благодаря которому модель находится в производстве пока он не будет изношен. Да..., можно только было развести руки от такой оценки «ограниченных тиражей» американским правосудием.

Но неудачи всё-таки настигли семью Резник. Случилось это после иска профессионального игрока в гольф Тайгера Вудса (Tiger Woods). Дело в том, что «Franklin Mint» выпустила серию памятных медальонов чемпионата по гольфу среди профессионалов, в котором победу одержал Тайгер Вудс. На выпущенной медали было изображение победителя, но адвокаты Вудса указали, что он не давал своего разрешения на выпуск этой продукции и не желает

ассоциировать себя со столь некачественным продуктом. Специалисты «Franklin Mint» пытались защитить свои права, указывая, на то, что они имеют право на освещение любых событий, но присяжные решили, что серия коммерческих медальонов не приравнивается к медиа изданиям, а значит, не может быть защищена законами, защищающими прессу и свободу слова. Вудс отсудил кругленькую сумму, выиграв этот процесс.

В октябре 2006 г. было объявлено, что «Franklin Mint» собираются приобрести хозяева Roll International Corp, а также два частных инвестора: первый – компания «Morgan Mint», а вторым был Давид Саламан (David Salzman) – крупный голливудский продюсер. Сделка была завершена к 31 августа 2006 г., а её размер и распределение паёв между участниками были сохранены в тайне. Новые хозяева планировали вновь расширить ассортимент продукции «Franklin Mint» и вернуть прежние позиции лидера мирового рынка по продаже предметов коллекционирования, включая монеты и медали. И если сегодня взглянуть

на официальный сайт компании (www.franklinmint.com), то можно увидеть что многое им удалось.

Что же касается эпохи владения «Franklin Mint» четой Резник, то на данный момент большая часть продукции выпущенной тогда, не смотря на споры и судебные разбирательства, является достоянием массовой культуры и ценится высоко, как, например, наборы тарелок с изображением знаменитого Джона Вэйена (John Wayne) или книги от «Franklin Library».

Перейдём же от описания компании к более интересным для нас вещам – серии «Franklin Mint Precision Models», которая, появившись, в буквальном смысле встряхнула рынок масштабных моделей автомобилей, благодаря своему качеству, цене и выбору копируемых прототипов, таких как Duesenberg J Durham Tourer (1930), Mercedes 500K (1935), Rolls-Royce Silver Ghost (1907) и других. Если раньше коллекционеры должны были выбирать между дос-



Nomad в масштабе 1:43



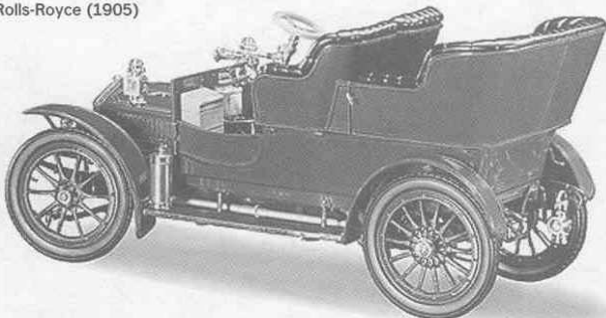
Plymouth Fury (1957) в масштабе 1:43



DeSoto в масштабе 1:43

тупной, но менее проработанной копией автомобиля «а-ля игрушка» и достаточно дорогой эксклюзивной моделью от мастера или мастерской, то с выходом на модельный рынок «Franklin Mint» её модели заняли как

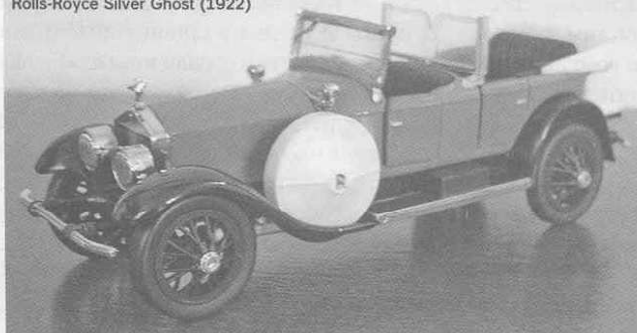
Rolls-Royce (1905)



Rolls-Royce Silver Ghost (1907) в масштабе 1:43



Rolls-Royce Silver Ghost (1922)



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, пов. 3
Москва, ул. 1-я Останкинская, д. 5
(Метро ВДНХ)

тел.: 8-903-118-58-65

e-mail: auto-model@rambler.ru

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



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



Western Chuck Wagon в масштабе 1:16



Scale-size accessories include coffee and flour tins, lantern and camp-fire, there's even a canvas bed roll.

And, your model arrives in this handsome collector's package.



раз промежуточное место. Прекрасного качества и детализировки модели в 43-м и других масштабах предлагались по достаточно обоснованным и разумным ценам. Каждая миниатюра точно копировала оригинал. Например, у Rolls-Royce Phantom на радиаторе красовалась серебряная скульптурка, а на эмблеме были две буквы R именно красного цвета. А если открыть капот модели Stutz Blackhawk boat-tail Speedster (1928), можно было увидеть двигатель с вертикальным расположением восьми цилиндров. Или сиде-

нья Mercedes 500K, которые были обтянуты шерстяной тканью с клетчатым рисунком как у оригинала. У большинства моделей открывались двери и капот, всё производилось в соответствии с технической документацией на прототип, которая разрабатывалась в сотрудничестве с музеями Rolls-Royce Motor Cars Ltd, Jaguar, The Heritage Plantation Antique Automobile Museum и Le Musee National de' Automobile. Все модели собирались вручную, индивидуально окрашивались (обычно в цвета, которые соответствовали реальному прототипу) и, более того, для придания им исключительного блеска полировались вручную. И это не удивительно, ведь курировал отделение, занимавшееся выпуском масштабных моделей легендарный автомобильный дизайнер Гордон Бьюэриг (Gordon Buehrig), который воплощал свои революционные идеи в 1920-1930 гг., работая в Packard, GM, Stutz, Duesenberg и других автомобильных компаниях. Именно он создал дизайн переднеприводного автомобиля Cord 810, а за свои изобретения в автомобильном дизайне в октябре 1989 г. имя Гордона Бьюэрига было помещено в зал Американской автомобильной славы. Благодаря



Tucker (1948) в масштабе 1:24

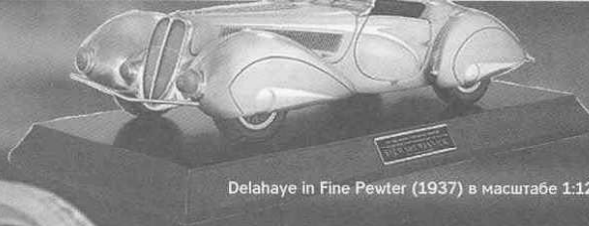
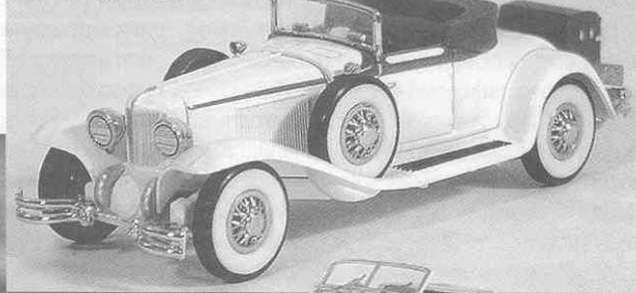
этому сотрудничеству и идеям Гордона Бьюэрига, увидели свет копии автомобилей с интересной историей и оставившие в ней яркий след. Например, копия Mercedes 300SL 1954 года с серийным номером 1 или серия, посвященная юбилею Corvette, которая вышла в свет в 1989 г. и многие-многие другие.

Работу сотрудников фирмы со всех сторон оценивали специалисты музеев, автомобильные эксперты и признанные в среде коллекционеров авторитеты. Копии от «Franklin Mint» получили у них очень высокие оценки.

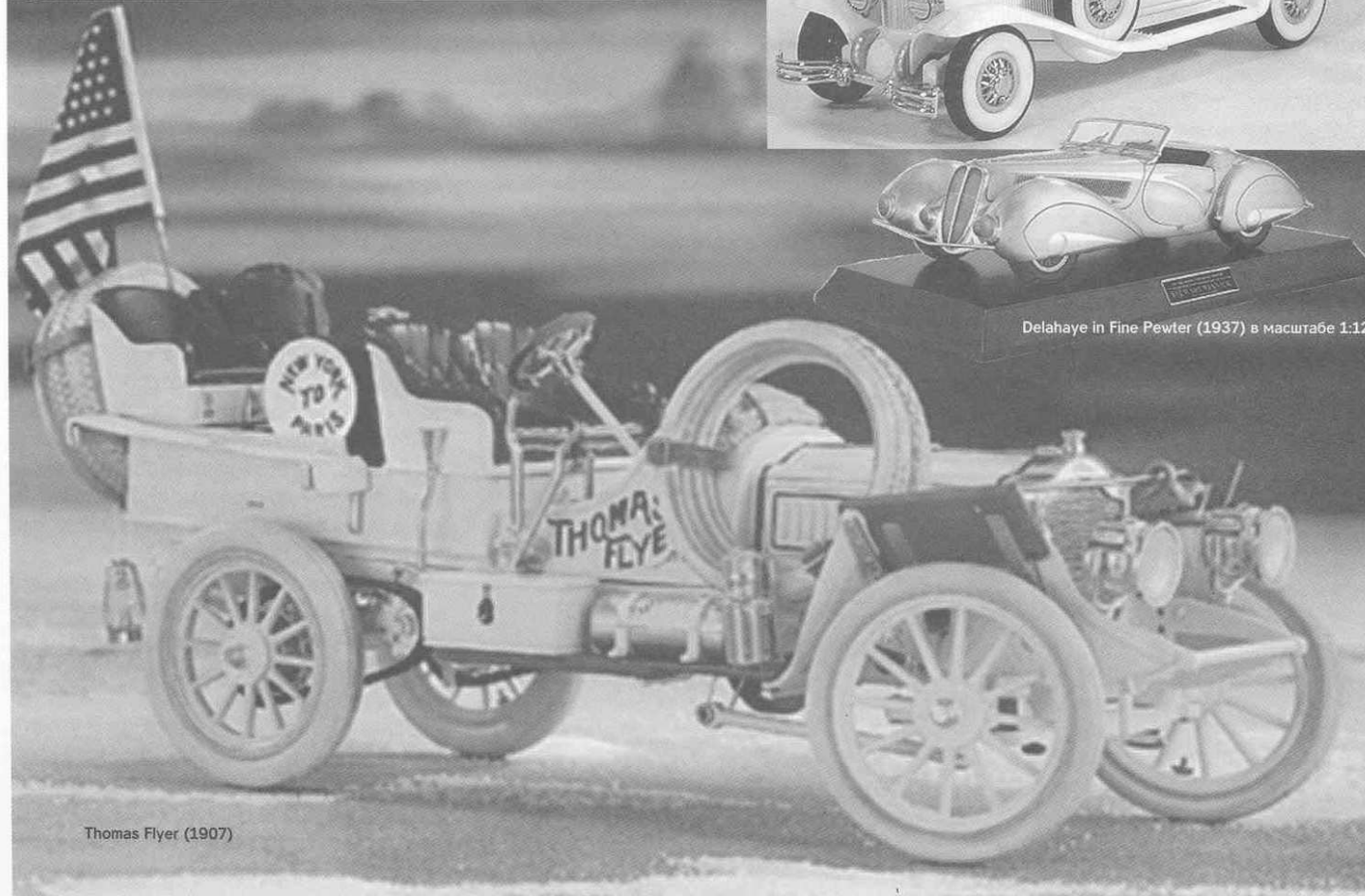
Используемая литература:

- Naboru Nakajama «Model cars of the world», Hoikusha, Japan
- Ian Peacock «The Franklin Mint story». – Model&Collector July 1992
- Великие люди автомобилестроения / энциклопедия. – М.: «За рулем»
- Материалы сети Интернет

Cord L29 Eggshell (1929)



Delahaye in Fine Pewter (1937) в масштабе 1:12



Thomas Flyer (1907)

НОСТАЛЬГИЯ

Михаил aka FanTrans,
Фото автора

Это были автобусы моего детства, я буду помнить их всю жизнь... Перенесёмся в далекие 80-е годы прошлого века. Помню ощущения из раннего-раннего детства... Яркий солнечный день, Ярославское шоссе, самая окраина Москвы. Бесконечный поток машин. И среди них выделялись многочисленные автобусы и троллейбусы, яркие и неповторимые — жёлтые, малиновые, оранжевые! Яркость и праздничность тогдашнего московского транспорта трудно представить сейчас, в эпоху трудноразличимых на фоне вечного смога бело-зелёных автобусов и унылых троллейбусов с тусклой рекламой. На напряжённых маршрутах работали Ikarus 280. Такие же, как сейчас, только ярко-жёлтые, немного более шумные и вонючие. Они забрали многочисленных пассажиров, и везли на «большую землю» — к метро «ВДНХ». Тогда пробок не было, и поездка занимала 20 минут или даже чуть меньше. Но мне не очень нравилось на них ездить, мне были по душе ЛиАЗ-677!

В нашем районе их было меньше, чем Икарусов, они уже тогда не справлялись с перевозками, и ездили обычно во внепиковое время, особенно днём в выходные. Мы столько раз ездили на 172-м или 136-м ЛиАЗе до ВДНХ, гуляли там каждые выходные. Попадались как жёлтые, так и малиновые автобусы, новенькие и очень красивые! После приятной прогулки мы твозвращались на автостанцию «ВДНХ Северная» и часто садились на оранжевый ЛиАЗик, работавший на пригородном маршруте «317» на Красноармейск. Он был необычный, пригородный, с двойными сидениями (позже я узнал, что модификация называется ЛиАЗ-

677МБ) Он быстро разогнался и шёл экспрессом, но на нашей остановке, на окраине останавливался. Ещё можно было ездить на таком же оранжевом ЛиАЗике маршрута «392», который ходил в тогдашний Калининград (ныне Королёв). Номера калининградских автобусов начинались на 5xxx, наверное, что-то вроде нынешних «5741 МЕЦ» и пр., которые до сих пор сохранились в Мытищах! Я тогда думал, что калининградский маршрут обслуживается 5-й автобусным парком... Родители мне говорили, что первая цифра иногда может обозначать парк. Они частично были правы, но к областным автобусам это не относилось. Мне было меньше пяти лет, но я уже пытался запоминать номера! Помню ещё, как иногда ездили на оранжевом ЛиАЗе в сам Калининград, где жили родственники. Отчётливо врезался в память ЛиАЗ на фоне уютных старых домов на улице Коминтерна в этом славном подмосковном городке...

Быстрее всего с нашего шоссе исчезли именно так любимые мной калининградские и ивантеевские ЛиАЗы, где-то в 1993—1994 гг. Они остались только на внутренних маршрутах этих городов, и я их потерял из виду... Появились новые ЛиАЗ-5256, неудобные, с шумными КамАЗовскими двигателями, а ещё через несколько лет по шоссе пошёл многочисленный немецкий second-hand. Московские ЛиАЗ-677 ещё оставались, но их становилось всё меньше и меньше, Икарусы, особенно новые бело-зелёные, быстро их вытеснили с наших маршрутов. Кстати, малиновые ЛиАЗы ушли с Ярославки раньше жёлтых и жёлто-серых.

Помню, как в сентябре 1997 г., в день

850-летия Москвы, мы прокатились на жёлтом ЛиАЗ-677. Потом было ещё несколько поездок. Самую последнюю поездку по Москве на нём не помню, это было где-то в 2000 г., я и не думал, что ЛиАЗы так быстро исчезнут. Из-за того, что учился в школе, в центр выезжать приходилось редко, и я не заметил, как новые Икарусы и ЛиАЗ-5256 полностью вытеснили старые добрые «скотовозики» (и почему их так неуважительно называли?!). Зимой 2002—2003 гг. ЛиАЗ-677 ещё наблюдались в Бабушкине и Медведкове, но я на них уже не ездил — они были в стороне от моего основного маршрута, да и не до этого как-то было — это был первый курс, надо было привыкать к студенческой жизни, интерес к транспорту отошёл на задний план... Вот так незаметно закончилась для меня целая эпоха!

Всё чаще мне казалось, что больше никогда не увижу стареньких ЛиАЗиков и не покатаюсь на них. В областные города я тогда не заглядывал. Но летом 2004 г. случайно и, в общем-то, неожиданно я узнал о том, что в таких близких и в то же время далёких от основного моего маршрута Мытищах ЛиАЗы ещё остались, и их там много!!! В том числе жёлтые, малиновые, и даже один пригородный оранжевый. Начались покатушки с фото- и видеоаппаратурой, в итоге к весне 2005 г. были засняты все мытищинские ЛиАЗы, и я наткался на них вдоволь. Вспомнилось детство...

2005 год. Тихая улица между пятиэтажками. Ближайшее Подмоскovie. Мытищинский спальный микрорайон «Леонидовка»... Раздаётся характерное брнчание, и из-за поворота показывается, как и 10, 20, 30 лет назад, старый добрый ЛиАЗик! Не спеша едет он к остановке и распахивает свои покосившиеся от времени дверцы. В салоне тепло и уютно, приятно пахнет бензином, сидит несколько бабушек. И сам ЛиАЗ уже дедушка. Но вот закрываются двери, взывает гидропередатчик, подскок, ещё один характерный рокошущий звук... Разгоняющийся ЛиАЗ-677 — это что-то неповторимое: у-у-у-бух-у-у-др-р-р-р... И поехали! Ты сидишь и чувствуешь дух уходящей эпохи... А ЛиАЗ несёт тебя из прошлого в настоящее, из тихих улочек Леонидовки в шум нового вокзала из синего стекла, такого холодного. А ЛиАЗ такой малиновый и такой тёплый! Вот уже площадь, автобус тормозит, все вылезает. А вокруг уже стоят наследники — новые ХБИ-шки («хочу быть Икарусом» — дурацкое народное название ЛиАЗ-5256)... Скоро они полностью вытеснят своих старших «коллег» и в Подмоскovie... Время летит незаметно. А память остаётся. Память об автобусе детства.



с) FanTrans
15.01.2005 ЛиАЗ-677 на автостанции Мытищи перед отправкой в Леонидовку

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

Alfa Romeo 156GTA Prova
WTCC 2006 red M4 227010

Audi Quattro #3 RAC Rally
1984 Mikkola/Hertz Trofeu 1612

BMW 3-series cabriolet 2007
silber metal Auto Art
0420413376

Bugatti Type 57 black (ch.
57563) closed roof Looksmart
Is222A

Citroen ID19 Break 1960 Skis
Rossignol/Allais Norev 155040

Daimler Conquest Mk.II Mar-
queart

Ferrari 250TR #15 1960/61
60th Anniversary Ferrari 1947-
2007 lim ed 60ps MR Collec-
tion rmlimited02

Alfa Romeo 2600 Sprint 1962
Polizia Squadra Mobile M4
227006

Audi RS4 2005 red metallic
Minichamps 400014600

BMW 3-series cabriolet 2007
space grey Auto Art
0420413377

Bugatti Type 57 black (chassis
57563) open roof Looksmart
Is222B

Citroen Xsara Tuning orange
Solido 15126600

Daimler Conquest Mk.II Mar-
queart

Divers Garage Renault 1960
with 2 models Mise En Scene
7711419274

Ferrari 308 Quattro Valvole
yellow Kyosho 5061y

Alfa Romeo 2600 Sprint 1962
red M4 7004

Austin LTI FX4 Taxi Singapore
2000 white blue red Atlas tax20

BMW 3-series coupe 2007 grey
met Auto Art 80420407224

Bugatti Type 57S Van Vooren
(ch. 57482) blue Challenge 005

Citroen Xsara WRC #1 Rally
Monte Carlo 2006 Loeb/Elena
open KIT Provence Miniatures
k100open

De Tomaso Pantera 1972 red
Minichamps 400127500

Divers Roues 22mm MVI 8002

Ferrari 599GTB red
open&close series lim ed
200ps MR Collection cc24A

Alfa Romeo 2600 Sprint 1962
white M4 227005

Berllet T100 (Long 34,5cm) red/
Livret & DVD Norev 6900030

BMW 3-series coupe 2007
red Auto Art 80420407223

Bugatti Veyron Study 2006
Monterey Quail Lodge Looksmart
Is114H

Citroen Xsara WRC #1 Rally
Monte Carlo 2006 Loeb/Elena
open KIT Provence Miniatures
k100open

Delage D8 120 cabriolet 1939
Figoni Falaschi blue metal
Heco Miniatures 407m

Dodge Ram 3500 2006 black
Spark Model s0869

Ferrari 599GTB Fiorano 2006
(Scuderia Red) Lim Ed 120pcs
BBR bbr183e

Alfa Romeo 2600 Sprint 1962
blue M4 227002

BMW 1-Serie Sapphire black
Auto Art 50552

Buick Skylark Hardtop Proto
1953 pastel blue Brooklyn
brk/s06

Citroen Xsara WRC #1 Rally
Monte Carlo 2006 Loeb/Elena
KIT Provence Miniatures k100

Delage DB 120S Aero Coupe
1937 Pourtout silver Challenge
004

Dodge Ram Power Wagon
2005 red Spark Model s0870

Ferrari 599GTB Fiorano Sca-
glietti 2006 red BBR bbr193a

Alfa Romeo Brera 2005 blue
M4 227002

BMW M6 cabriolet 2006
black sapphire Minichamps
0420417425

Buick Skylark Hardtop Proto
1953 pastel blue Brooklyn
brk/s06

Citroen Xsara WRC #5 Rally
Monte Carlo 2007 Stohl open
doors KIT Provence Miniatures
k104open

Delahaye 135 Figoni Falaschi
1936 KIT Provence Miniatures
K102

Dome S101 Judd #14 Le Mans
2006 Lammers/Yoong/Johans-
son Spark Model s0058

Ferrari 599GTB Panamerican
Tour 2006 blue Ixo fer074

Alfa Romeo Brera 2005 red
M4 227001

BMW 1-serie titan silver Auto
Art 50551

Checker A12 Marathon 1975
white/black Ixo CLC094

Citroen Xsara WRC #5 Rally
Monte Carlo 2007 Stohl open
doors KIT Provence Miniatures
k104open

Delahaye 135 Narval Figoni
Falaschi red Heco Miniatures
408m

Duesenberg SSJ Spyder 1933
black/red Ixo mus006

Ferrari 599GTB Panamerican
Tour 2006 red Ixo fer073

Alfa Romeo Brera 2005 silver
metal M4 227003

BMW 320i #1 WTCC 2005
Andy Priaux Minichamps
400052401

Chevrolet SSR Pace Car 2005
Spark Model S0859

Citroen Xsara WRC #5 Rally
Monte Carlo 2007 Stohl KIT
Provence Miniatures K104

Divers Cycliste AG2R 2007
Norev Figurines cc4532

Facel Vega HK 500 coupe
1958 Cream Nostalgie r026

Ferrari F40 Memorial JGTC
#40 Ebro very limited serie
Red Line Models r43867

Alfa Romeo GTA 1300 Junior
1968 red Bella Machinal Mini-
champs 400120600

BMW 320i #11 ETCC 2004
Andy Priaux Minichamps
400042411

Citroen 2CV fourgonnette 1952
"Air France" lim ed Norev

Corvette C6R #63/64 Le
Mans 2005/2006 open KIT
Provence Miniatures 101kopen

Divers Cycliste Credit Lyonnais
2007 Norev Figurines cc4533

Ferrari F50 red Kyosho 5091rb

Alfa Romeo RZ 1992 yellow
Spark Model s0398

BMW 320i #42 ETCC Magry
Cours 2003 Jorg Muller Mini-
champs 400032442

Citroen C Triomphe 2006 dark
grey metal X

Corvette C6R #63/64 Le
Mans 2005/2006 Provence
Miniatures K101 KIT resine

Divers Cycliste Francaise Des
Jeux Winner Norev Figurines/
Decors cc4534

Ferrari 166MM Berlinetta Pin-
infarina 1953 Avio blue/silver
Looksmart Is216B

Ferrari F430 Challenge 2005
Fiorano Test yellow Ixo fer042

Alpine A310 Gr.5 "Gitanes" #1
Rally Du Var/ #432 Tour Auto
JPS kp319 KIT resine

BMW 320i #43 ETCC Barcelo-
na 2003 Dirk Muller Mini-
champs 400032443

Roekmann Horse Trailer 2006
white Minichamps 400905120

Citroen CX "RTL Route Du
Rhum" Ixo clc124

Corvette C6R #63/64 Le
Mans 2005/2006 Provence
Miniatures K101 KIT resine

Divers Cycliste Francaise Des
Jeux Winner Norev Figurines/
Decors cc4534

Ferrari 225S #5 12 Ore di Pes-
cara 1952 Biondetti/Cornac-
chia Art Model 186

Ferrari F50 red Kyosho 5091rb

Alvis Speed 20 Cross and Ellis
Tourer Marqueart

BMW 320i DMSB PWM 2004
#1 Hurtgen Champion Mini-
champs 400042401

Bugatti EB118 Geneva 2000
dark red metal Auto Art 50922

Citroen DS cabriolet Gete Bos-
saert silver metal Classiques
1034

Corvette C6R #4 Fia GT Spa
2006 Longin/Kumpuni/Hezema-
ns/Mollekens Spark Model
s0176

Divers Decor Paysage Champs
Elysees/Hiver Norev 131008

Ferrari 250GT Collins 1957
red (ch. 0655GT) ABC 216r

Ferrari F50 white Kyosho 5091w

Aston Martin Set 007 James
Bond Casino Royale DB5 +
DBS Minichamps 402137600

BMW 3-series cabriolet 2007
black sapphire Auto Art
0420413378

Bugatti Type 57 (ch. 57562)
black/yellow Looksmart Is218

Citroen DS Special Hearse -
Funerale di Padre Pio 1968
RIO 4193

Corvette C6R #4 Fia GT Spa
2006 Longin/Kumpuni/Hezema-
ns/Mollekens Spark Model
s0176

Divers Decor Paysage Cha-
teau de la Loire/Megeve Nor-
ev 131009

Ferrari 250GTE Drogo red
(chassis 2493GT) Ilario 43032

Ferrari F50 yellow Kyosho 5091y

Audi A4 #19 DTM 2006 Je-
roen Bieekemolen Minichamps
400061499

Bugatti Type 57 Atalante black
(ch. 57532) Looksmart Is221

Citroen DS Special Hearse -
Funerale di Padre Pio 1968
RIO 4193

Daimler Conquest Mk.II Mar-
queart

Corvette C6R #63/64 Le
Mans 2005/2006 open KIT
Provence Miniatures 101kopen

Divers Decor Paysage Cha-
teau de la Loire/Megeve Nor-
ev 131009

Ferrari 250GT Zagato 1956
blue/white (chassis 0515GT)
ABC 213

Ferrari FXX 2005 pearl white
Red Line r127

Bugatti Type 57 Atalante
black/red (chassis 57384)
Looksmart Is220

Citroen HY 1952 "Air France"
lim ed Norev 154548

Daimler Conquest Mk.II Mar-
queart

Corvette C6R #63/64 Le
Mans 2005/2006 open KIT
Provence Miniatures 101kopen

Divers Decor Paysage Nor-
mandie/Nice Norev 131007

Ferrari 250PF Spyder red
(chassis 2393) ABC 198

Daimler Conquest Mk.II Mar-
queart

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



Цистерна для перевозки молока на шасси ГАЗ-66 (АГАТ)



ВАЗ-2109 Ралли №3 (Тантал)



Харьков-2 рекордно-гоночный (Kherson-Models)



Харьков-6 рекордно-гоночный (Kherson-Models)



ГАЗ-33023 (Дорогов, конверсия)



ЗИЛ-32501 (неизвестен)



ВАЗ-2109 пожарная охрана (Тантал)



Москвич-2901 санитарный (конверсия)



Цистерна на шасси ГАЗ-3309 (Дорогов, конверсия)



КамАЗ-54115 + 2-осный полуприцеп-фургон (Бауэр)



ГАЗ-14 санитарный (Шпак К°, конверсия)



ВАЗ-2105 «70 лет ГАИ-ГИБДД» (АГАТ)



Длиннобазный ГАЗ-3309 (Дорогов, конверсия)



КамАЗ-54115 + 2-осный полуприцеп-цистерна (Бауэр)



ГАЗ-21 купе (Шпак К°, конверсия)



ВАЗ-2110 «70 лет ГАИ-ГИБДД» УГИБДД ГУВД Саратовской области (Агат)



ГАЗ-2752 «Соболь» (Дорогов, конверсия)



КамАЗ-54115 + 2-осный полуприцеп-фургон (Бауэр)



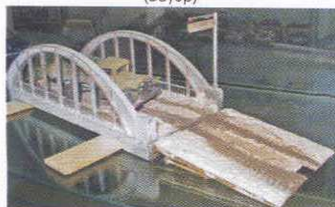
ГАЗ-21 пикап (Шпак К°, конверсия)



Фигурки (Универсал)



ВАЗ-2130 (Дорогов, конверсия)



Диорама ЗИС-5В на мосту (неизвестен)



ГАЗ-20В Служба безопасности движения (Шпак К°, конверсия)



ВАЗ-2102 фургон (Дорогов, конверсия)



ВАЗ-2102 пожарная охрана (АГАТ)



ВАЗ-2107 лимузин (Шпак К°, конверсия)



Фигурки (BM-toys)



ЗИЛ-133Г4 (Дорогов, конверсия)



Москвич-2141 пожарная охрана (АГАТ)



Урал-55244 самосвал (Шпак К°, конверсия)



ГАЗ-13В кабриолет (Дорогов, конверсия)



ЗИЛ-43311 (Дорогов, конверсия)



ГАЗ-24-02 пожарная охрана (АГАТ)



ГАЗ-3274 (Дорогов, конверсия)



ГАЗ-3307 машина комбинированная уборочная с пескорозбрасвателем, щеткой и отвалом (Компаныон)

ПЛАНЫ ВЫПУСКА МОДЕЛЕЙ (II полугодие 2007 г.)

ABREX 1/43 Чехия

Classic Cars Gold Line

Skoda 1203 Pohrební vůz Abrex 143ABSX-715XY
Skoda 120L 1984 DP Praha Abrex 143ABSX-712XJ
Skoda 120L 1984 Taxi Abrex 143ABSX-712XD
Skoda Sanita Abrex 143ABSX-715XX

ART 1/43 (www.m4modelcars.it) Италия

Ferrari 195S coupe #6 Buenos Aires 1962 J.Kimberly ART 182
Ferrari 225S #5 12 Ore Di Pescara 1952 Biondetti/Cornacchia ART 186
Ferrari 275P #144 Nurburgring 1964 Vaccarella/Scarifiotti ART 183
Ferrari 315S #7 Le Mans 1957 Hawthorn/Musso ART 184
Ferrari 330P #24 Sebring 1964 Hill/Bonnier ART 185
Ferrari 750 #14 Monza - Le Mans 1955 Gregory/"Sparken" ART 187

AUTOART 1/43

BMW X5 4.8i dark green Autoart 55156
BMW X5 4.8i silver Autoart 55155
Mazda MX-5 Tuned by Mazdaspeed (RHD/Japanese Version) copper red Autoart 55993
Mazda MX-5 Tuned by Mazdaspeed (RHD/Japanese Version) sunlight silver Autoart 55991
Mazda MX-5 Tuned by Mazdaspeed (RHD/Japanese Version) winning blue Autoart 55992
Mercedes 500SEC (W126) coupe anthracite grey metallic Autoart 56213
Subaru Impreza WRC #7 Rally Monte Carlo 2007 P.Solberg Autoart 60790

BANG 1/43 Италия

Alfa Romeo Giulietta Sprint 1^a Targa Florio 1960 Bang BA7345
Cobra Sierra Montana Bang BA7342
Ferrari 250GTE street black Bang BA7350
Ferrari 250GTE street green met. Bang BA7333
Ferrari P4 Spider Autoclub St.Pesaro Bang BAPR554
Ford GT40 SPA 1968 Bang BA7349
Maserati 450S Nassau Bang BA7343
Maserati A6 GCS Targa Florio 1953 Bang BA7335

BEST 1/43 (www.m4modelcars.it) Италия

Alfa Romeo TZ2 #34 Misano 1973 O.Volontiero Best 9329
Ferrari 208GTB Turbo 1982 red Best 9325
Ferrari 208GTB Turbo 1982 yellow Best 9332
Ferrari 250GT black Best 9326
Ferrari 512BB LM 30 serie #46 Le Mans 1981 Dieudonne/Xhenceval/Libert Best 9327
Ferrari 512BB LM 3-serie #12 Fuji 1982 Henn Best 9324
Ferrari 512BB LM 3-serie #48 Le Mans 1981 Salmon/Philips/Earle Best 9330
Ferrari 512BB LM 3-serie #73 Le Mans 1982 Lanier/Morin/Nenn Best 9323
Lola T70 Spider Fuji 1968 T.Sakai #27 Best 9333
Porsche 908/2 #62 Suzuka 1970 K.Nagamatsu Best 9328
Porsche 908/2 #88 Fuji 1971 "Flunder" Kazato Best 9331
Porsche 908/3 #8 Targa Florio 1971 Elf/Dor/D'Arrouse Best 9334

BIZARRE 1/43 (www.bizarremodel.com) Китай

Adler Rennlimousin Le Mans 1937 Lier/Hanstein Bizarre BZ42
Adler Trumpf Le Mans 1937 Lohrer/Guilleaume Bizarre BZ41
Adler Trumpf Le Mans 1937 Orsich/Sauerwein Bizarre BZ40
Alfa Romeo 8C 2900B Le Mans 1938 Sommer/Biondetti Bizarre BZ332
Alfa Romeo B.A.T.5 1953 Bizarre BZ234
Allard J2 Le Mans 1951 Allard/Cole Bizarre BZ230
Allard J2 Le Mans 1951 Reese/Hitchings Bizarre BZ231
Bentley Corniche Le Mans 1949 Hay/Wisdom Bizarre BZ57
Cunningham C2 road version Bizarre BZ335
DB HBR Panhard Le Mans 1953 Gignoux/Azema Bizarre BZ306
DB HBR Panhard Le Mans 1954 Bonnet/Bayou Bizarre BZ307
De Cadenet LM Ford Le Mans 1974 Craft/Nicholson Bizarre BZ53
Dome RC82 Le Mans 1983 Craft/Salazar/Mason Bizarre BZ331
Duckmans Ford Le Mans 1972 Cadenet/Craft Bizarre BZ51
Duckmans LM Ford Le Mans 1972 Cadenet/Craft Bizarre BZ52
Ferry Sport Renault Le Mans 1950 Ferry/Claude Bizarre BZ43
Ford GT40 MK1 Le Mans Test Car 1964 Bizarre BZ270
Ford GT40 MK1 Presentation 1964 Bizarre BZ268
Ford GT40 Nurburgring 1st Race of the GT40 1964 Bizarre BZ269
Inaltera GT Le Mans 1976 Beckers/Rondeau/Jausseau Bizarre BZ224
Inaltera GT Le Mans 1976 Beltoise/Pescarolo Bizarre BZ223
Inaltera LM 1978 Chevalley/Trisoni Bizarre BZ228
Lola T212 Le Mans 1971 Edwards/Enever Bizarre BZ50
Lola T292 Le Mans 1976 Trisoni/Morand/Chevalley Bizarre BZ156
Lola T296 Le Mans 1978 Elkoubi/Yver/Streff Bizarre BZ68
Lola T298 Lambretta Le Mans 1979 Elkoubi/Yver/Olivar Bizarre BZ172
Lola T298 Primagaz Le Mans 1980 Yver/Perrier Bizarre BZ180
M.A.P. Le Mans 1950 Lacour/Veyron Bizarre BZ70
Matra MS660 Le Mans 1970 Beltoise/Pescarolo Bizarre BZ165
Matra MS660 Le Mans 1971 Beltoise/Amon Bizarre BZ336
Matra MS660 Le Mans 1972 Jabouille/Hobbs Bizarre BZ337
Monopole Tank X84 Panhard Le Mans 1950 Savoye/Doussou Bizarre BZ46

Nash Healey Le Mans 1952 Johnson/Wisdom Bizarre BZ90
Rover BRM Le Mans 1965 Hill/Stewart Bizarre BZ47
Socema-Gregoire Turbine 1952 Bizarre BZ233
Trust 2 LSR Richard Noble 1983 Bizarre BZ258
V.P.Renault Le Mans 1953 Vernet/Pairard Bizarre BZ58
WM P87 Peugeot Turbo Le Mans 1978 Debais/Mathiot/Sourd Bizarre BZ155
WM P87 Peugeot Le Mans 1987 Dorchy/Gache/Delestre Bizarre BZ339
WM P88 Peugeot Le Mans 1988 Haldi/Dorbonne/Raulet Bizarre BZ61

BRUMM 1/43 (www.brumm.it) Италия

Alfa Romeo 1900 Super TI Polizia street 1952 Brumm R091B
Autobianchi Furgoncino 500 1972-75 Brumm R427

Autobianchi Furgoncino 500 1972-75 Vigili Del Fuoco Brumm R428
Fiat 500 Giardiniera 1960 aperta (12 colors) Brumm R424
Fiat 500 Giardiniera 1960 chiusa (12 colors) Brumm R425
Fiat 500 Giardiniera 1960 Fiat Trattori Brumm R426
Fiat 500D 1960 aperta avorio Brumm R424-01
Fiat 500D 1960 aperta beige sabbia Brumm R424-07
Fiat 500D 1960 aperta blue medio Brumm R424-05
Fiat 500D 1960 aperta blue scuro Brumm R424-06
Fiat 500D 1960 aperta green chiaro Brumm R424-03
Fiat 500D 1960 aperta green oasi Brumm R424-04
Fiat 500D 1960 aperta grey chiaro Brumm R424-08
Fiat 500D 1960 aperta red Brumm R424-02
Fiat 500D 1960 chiusa avorio Brumm R425-01
Fiat 500D 1960 chiusa beige sabbia Brumm R425-07
Fiat 500D 1960 chiusa blue medio Brumm R425-05
Fiat 500D 1960 chiusa blue scuro Brumm R425-06
Fiat 500D 1960 chiusa green chiaro Brumm R425-03
Fiat 500D 1960 chiusa green oasi Brumm R425-04
Fiat 500D 1960 chiusa grey chiaro Brumm R425-08
Fiat 500D 1960 chiusa red Brumm R425-02
Fiat 500D 1960 green bianca E red Italia Brumm TRIO-001
Fiat 500D 1960 Matteo 4 Luglio 2006 Brumm S07/01
Fiat 500D 1960 Sexybrumm 35 Anniversario Brumm S7207
Fiat Abarth 1000 #198 Bolzano-Mendola 1972 Rino Amighini Scuderia Brescia Corse Brumm R429
Fiat Abarth 1000 #202 Trento Bondone 1970 Maurizio Campanini Scuderia Tricolore Brumm R430
Fiat Abarth 1000 #350 Trento Bondone 1971 Edoardo Gatti Brumm R432
Fiat Abarth 1000 #384 Trento Bondone 1971 Dante Gargan (Preparatoria Vittorio Spagno) Brumm R431
Fiat Nuova 500 1958 Prova Di Durata Di Quattroruote Brumm R433
Fiat Panda 30 GrA Rally San Remo 1982 Brumm K004
Fiat Panda 45 Gr2 Rally Dei Vini 1981 Brumm K003
Porsche 356 cabriolet Polizia Olandese + Poliziotto 1952 Brumm R198BF
Porsche 356 cabriolet Polizia Svizzera + Poliziotto 1952 Brumm R198DF
Porsche 356 cabriolet Polizia Tedesca + Poliziotto 1952 Brumm R198AF

CORGI 1/43 (www.corgi.co.uk) Великобритания

Hauliers of Renault

DAF 105 curtainside "Arr Crab Transport High" LHM999PC Corgi CC14102
DAF 105 step frame box trailer "Britannia Movers International" Corgi CC14103
DAF CF curtainside "John Truswell & Sons Ltd" Corgi CC13617
DAF CF curtainside "Skeldons Transport" Corgi CC13615
DAF XF super space cab Curtainside "Macritchie Highland Distribution" Corgi CC13241
DAF XF super space cab fridge trailer "Kinlochberrie Fishselling" Corgi CC13239
DAF XF super space cab skeletal trailer & container "Peter Wood" Corgi CC13240
Foden Alpha flatbed trailer & peat load "R J & Monkhouse Ltd" Corgi CC13911
MANT TGA crane trailer & palletised load "Evans Transport Ltd" Corgi CC13426
MAN TGA curtainside "Gault Haulage" Corgi CC13428
Mercedes actros box trailer "Rawlings Transport" Corgi CC13813
Mercedes Actros curtainside "Knauf/Eddie Stobart Ltd" Corgi CC13812
Mercedes Actros Curtainside "N Irving Transport" Corgi CC13817
Renault Premium box trailer Corgi CC12112
Scania R-series topline curtainside/moffett kooi "R G Bassett & Sons" Corgi CC13717
Scania R-series topline skeletal trailer & container "Johnsons (Burscough)" Corgi CC13718
Scania T cab tipper "G A Smith" Corgi CC12819
Volvo FH curtainside "Highland Haulage" Corgi CC14008
Volvo FH Curtainside "Pollock (Scottrans) Ltd/Smith Anderson" Corgi CC14010
Volvo FH curtainside/moffett kooi "Phillips (Seahouses) Ltd/Rolawn" Corgi CC14009
Volvo FM Houghton parkhouse the professional livestock transporter Corgi CC13524

Truckfest

Mercedes Actros "Oliviers Transport" Corgi CC13813
Scania R-series "Eddie Stobart Ltd" Corgi CC13719
Scania T Topline "Coles Transport" Corgi CC12938
Volvo FM "MM & LM Finnie" Corgi CC13523

Rigids

DAF CF Curtainside Lorry "H E Payne Transport Ltd" Corgi CC13618
DAF CF Curtainside Lorry "Spence Haulage" Corgi CC13616
Scania P Box Lorry "Tunnock's" Corgi CC14202
Scania P Tipper "Roland Young" Corgi CC14201
Scania P Tipper "Yull & Dodds" Corgi CC14203
Volvo FM Curtainside Lorry "Knights of Old" Corgi CC13522
Volvo FM Tipper "Alan McGuinness Haulage" Corgi CC13525

9 double 9

Dennis F12 Burnley Fire Brigade Corgi CC13012
Dennis F12 Glasgow Fire Service Corgi CC13013
Volvo FL6-14 Water Ladder Oxfordshire Fire Service Corgi CC07901

Roadscene

Mercedes Actros Curtainside "Charles Gee & Co Ltd" Corgi CC18201
Mercedes Actros Curtainside "John Mitchell" Corgi CC18203
Mercedes Actros Curtainside "Phillips of Seahouses Ltd" Corgi CC18202
Mercedes Actros Curtainside "The Camden Group" Corgi CC18204
Scania R-series Boxtrailer "Hadfields Transport" Corgi CC18104
Scania R-series Fridge "Jbt Aberdeen" Corgi CC18103
Volvo FH Curtainside "Pollock (Scottrans) Ltd" Corgi CC18001
Volvo FH Curtainside with Fridge Unit "Mansel Davies & Son Ltd" Corgi CC18003

Volvo FH Fridge Trailer "Eddie Stobart Ltd" Corgi CC18004
Volvo FH Fridge Trailer "Whitelink Seafoods" Corgi CC18002

Light Commercials

Ford Transit van "EON" Corgi CC14304
Ford Transit van "Marshalls" Corgi CC14306
Ford Transit van "Merseyrail" Corgi CC14305
Ford Transit van "Network Rail" Corgi CC14303
Ford Transit van "South West Trains" Corgi CC14302
Mercedes Sprinter van "DHL" Corgi CC14602
Renault Traffic "AA" Corgi CC14501
Vauxhall Vivaro "BT Openreach" Corgi CC14401

SKY Vans

Vauxhall Vivaro "SKY Broadband" Corgi CC14403
Vauxhall Vivaro "SKY HD" Corgi CC14402
Vauxhall Vivaro "SKY National Geographic" Corgi CC14405
Vauxhall Vivaro "SKY Sports" Corgi CC14404

EBBRO 1/43

Courage LC70 Mugen Le Mans 2006 Mugen Present.Ebbro 43826
Honda NSX SuperGT 2006 Arta Ebbro 43800
Honda NSX SuperGT 2006 Epton Ebbro 43801
Honda NSX superGT 2006 Raybrig Ebbro 43802
Honda Vmos 1971 2-seat white Ebbro 43817
Honda Vmos 1971 4-seat yellow Ebbro 43775
Honda Vmos 1971 4-seat grey Ebbro 43776
Lexus SC430 SuperGT 2006 "Mobil 1" Ebbro 43805
Nissan Fairlady Z SuperGT #12 Suzuka 2006 "Calsonic" Ebbro 43834
Nissan Fairlady Z SuperGT #22 Suzuka 2006 "Motul" Ebbro 43830
Nissan Fairlady Z SuperGT #23 Suzuka 2006 "Xanav" Ebbro 43829
Nissan Fairlady Z SuperGT #24 Suzuka 2006 "Woodone" Ebbro 43828
Nissan Prince Skyline Sport coupe 1962 blue Ebbro 43705
Nissan Prince Skyline Sport coupe 1962 gold Ebbro 43706
Porsche 935 Turbo #40 Le Mans 1976 "Martini" Ebbro 43768
Shiden SuperGT GT300 2006 Privee Zurich Ebbro 43821
Toyota Super Twin Turbo R black green Ebbro 43774
Toyota Supra GrA 1990 Minolta Ebbro 43822
Toyota Supra Supergt 2005 late version zent Ebbro 43771

ELIGOR 1/43 (www.eligor.com) Франция

Peugeot J7 Essonne Sapeur Pompier Plongeur Avec Zodiac Eligor 101050
MAN TG XXL "BMW Sauber F1 2006" Eligor 113319
MAN TG XXL "Minardi F1 2005" Eligor 113010
MAN TG XXL "Toyota Motorsport 2005" Eligor 112972
MAN TG XXL "Williams F1 Team 2006" Eligor 113170
Mercedes Actros "Jordan 2005" Eligor 113054
Mercedes Actros Megaspace "Sauber 2002" Eligor 112275
Mercedes Actros MP2 "MC Laren 2006" Eligor 113190
Mercedes Actros MP2 Megaspace "Sauber 2003" Eligor 112645
Renault Magnum "Renault F1 2005 RC" Eligor 113122
Renault Magnum 4 "Renault F1 2007" Eligor 113352
DAF XF 105 Tracteur Eligor 113273
Freightliner Dodge Sprinter Flame red Eligor 200108
Freightliner Dodge Sprinter Noir Eligor 200110
MAN TG XXL "BMW Sauber F1 2006" Eligor 113319
MAN TG XXL Citerne "Pulvee Transports Bernadou" Eligor 113245
Mercedes Actros Megaspace MP2 Transport "Alloin" Eligor 113204
Mercedes Actros MP2 "Buffalo Grill 2006" red Eligor 113241
Mercedes Actros MP2 Remorque Camembert President Eligor 113263
Renault B120 VPI Eligor 113302
Renault Kerax Toupee Unibeton Eligor 113223
Renault Landier "Caisson Guima Palfinger" Eligor 113151
Renault Magnum "Renault F1 2005 RC" Eligor 113122
Renault Magnum 4 "Renault F1 2007" Eligor 113352
Renault Magnum 4 "Renault F1 2006" Eligor 113176
Renault Magnum Pace Truck Valeo 2006 Eligor 113276
Renault Premium Double Cabine "FTP Camiva" Eligor 113110
Renault Premium DXI Citerne "Renault Trucks Oil" Eligor 113174
Renault Premium DXI Semi Transports Peronnet Eligor 113229
Renault TN6C Bus De Lyon Eligor 113288
Renault TN6C Bus Place De La Republique Eligor 113252
Scania Serie 4 Topline Benne Cerealiere Trps Piron Eligor 112750
Volvo FH Restyle Remorque Camembert President Campagne Eligor 113262

IXO MODELS 1/43 (www.ixomodel.com) Китай

Citroen C4 WRC Presentation Version 2006 S.Loeb/D.Elena IXO RAM254
Citroen Saxo S1600 #37 Rally Monte Carlo 2001 S.Loeb/D.Elena IXO RAM209
Citroen Xsara WRC #1 Tour De Corse Winner 2006 S.Loeb/D.Elena IXO RAM243
Skoda Fabia WRC #11 Rally Monte Carlo 2006 G.Panizzi/H.Panizzi IXO RAM217
Skoda Fabia WRC #11 Rally New Zealand 2005 A.Schwarz/K.Wicha IXO RAM188
Subaru Impreza WRX #3 Rally Portugal Winner 2005 D.Carlsson/M.Andersson IXO RAM224
Lancia Delta Integrale 16V #1 Rally Monte Carlo 1993 C.Sainz/L.Moya IXO RAC070
Nissan 240 RS #3 Rally Monte Carlo 1984 T.Salonen/S.Harjanne IXO rac130
Renault 8 Gordini #83 Tour De Corse 1966 J.FPiot/J.F.Jacob IXO RAC096
Sunbeam Lotus G #11 Rally San Remo 1979 T.Pond/Grindrod IXO RAC050
Volvo PV544 #22 Rally Monte Carlo 1965 IXO RAC089
Aston Martin DBR9 #11000 Miles Brazil Winner 2006 N.Piquet/C.Bouchut/H.Castro Neves IXO GTM037
Aston Martin DBR9 #62 1000km SPA 2006 P.Hardmann/C.Vann/J.Campbell Walter IXO GTM048
Aston Martin DBR9 #62 Nurburgring Winner Class 2005 D.Turner/F.Dor/B.Bell IXO GTM038

ПОЛНОПРИВОДНЫЕ ТРЁХТОНКИ



Михаил СОКОЛОВ (г. Барнаул)

Фото из архивов Е.И.Прочко, А.Кириндаса, А.Карасёва и автора
Автор выражает благодарность Е.И.Прочко
за большую помощь в подготовке данной статьи

Первый образец НАТИ-K2
во дворе института



За давностью лет об этих грузовиках по большей части остались лишь легенды, да и то – полузабытые, полувывмышленные. Уже в 80-х годах прошлого века те, кто писал книги и делал публикации по отечественной автоистории, имели о них весьма смутное представление, путая несколько разных конструкций. Данный материал имеет целью собрать воедино все достоверные факты их, увы, недолгого и не особенно заметного существования.

К середине 1930-х гг. в мировом автомобилестроении уже сформировалась тенденция к созданию автомобилей действительно высокой проходимости путём привода на оба моста, в том числе и передний, управляемый. Эта схема давала гораздо больше перспектив, чем весьма распространённое тогда создание версий базовых моделей с колёсной формулой 6x4.

Самым «тонким» и сложным местом в конструкции машины такого типа являлись так называемые «ШРУСы» – шарниры равных угловых скоростей, позволявшие передним колёсам при различных их положениях относительно передней оси сохранять неизменным передаваемый к ним крутящий момент. Сама конструкция привода, будучи в те годы узлом уже достаточно известным по зарубежным аналогам, особых сложностей не представляла. А вот располагать технологией по изготовлению ШРУСов для выпуска автомобиля 4x4 было крайне необходимо.

Самой первой удачей в этом направлении стала, как это ни странно разработка не НАТИ (НАМИ), и не ЗИСа, а ГАЗа. Ею стал легковой ГАЗ-61, созданный гениальным В.А. Грачёвым уже в 1938 г. Вслед за ним вскоре последовал и грузовой прототип ГАЗ-63, внешне почти идентичный «полупортке».

Вездеходные «трёхтонки» НАТИ

Однако, и в московском Научном автотракторном институте (НАТИ) велись успешные работы в этом направлении. Ещё в 1936 г. был построен трёхосный полноприводный образец

наш автомобиль НАТИ-K2 (в некоторых источниках – НАТИ-ЗИС-K2). Работами по проектированию НАТИ-K1 и НАТИ-K2 руководил Н.И. Коротыношко (1903–1995), трудившийся в спецотделе НАТИ с августа 1932 г., а в послевоенные годы разрабатывавший НАМИ-020 (прототип Урал-375) и другие вездеходы. Кроме него в разработках принимали участие известные в будущем конструкторы В.Ф. Родионов (1909–1992), Б.Л. Шапошник (1902–1985) и Б.М. Фиттерман (1910–1991). Последний руководил мероприятиями по доработке этих машин уже на ЗИСе, будучи старшим конструктором бюро шасси. Образцы машины, которых было построено как минимум два (НАТИ-K2 и НАТИ-K2bis) и представляли собой полноприводные варианты обычного довоенного ЗИС-5. Интересно, что передний мост НАТИ-K2 был сконструирован с применением главной передачи и

разъёмного картера заднего моста обычной «полупортки» ГАЗ-АА с применением ШРУСов типа «Рцеппа». Это было весьма разумным и довольно изящным конструкторским решением, поскольку для менее нагруженного, чем задний, переднего моста вполне хватало и одинарной конической пары шестерён ГАЗ-АА, заключён-

ной картера заднего моста обычной «полупортки» ГАЗ-АА с применением ШРУСов типа «Рцеппа». Это было весьма разумным и довольно изящным конструкторским решением, поскольку для менее нагруженного, чем задний, переднего моста вполне хватало и одинарной конической пары шестерён ГАЗ-АА, заключён-

НАТИ-K2bis с цепями
противоскольжения на
территории института



Испытания НАТИ-K2bis



НАТИ-K2bis успешно берёт подъём на
вязком глинистом грунте



НАТИ-К2 в колонне машин отправляющихся из НАТИ на Театральную площадь, на выставку-парад 15-летия Советского автопрома. 18 ноября 1939 г.



ной в картеры «Сплит» с запрессованными в них трубами чулков полуосей. Угол поворота передних колёс достигал 28°. Для правильного распределения крутящего момента между мостами НАТИ-К2 комплектовался одноходовой двухступенчатой раздаточной коробкой с включением заднего и переднего мостов. Между собой образцы НАТИ-К2 различались высотой (2310–2330 мм), колеёй передних мостов (на второй машине она была более узкой), колпаками ступиц передних колёс (на трёх болтах в ряд у первого образца и на шести «по кругу» у второго). Кроме того, на испытаниях 1940 г. на втором образце НАТИ-К2 был установлен, видимо, для сравнения, задний мост с червячной главной передачей по типу моста трёхосного ЗИС-6. А вот передний ведущий мост у НАТИ-К2 в целом оставался неизменным: разъемным, с редуктором «газовского» типа.

В числе других эта машина принимала участие

НАТИ-К2bis. Вид сбоку. 1940



в параде, организованном 18 ноября 1939 г. в честь 15-летия Советского автопрома. Но это был не единственный день, когда с НАТИ-К2 мог ознакомиться каждый желающий, так как в 1940 г. машина с надетыми на колёса цепями противоскольжения была выставлена в одном из павильонов Всесоюзной сельхозвыставки в Москве.

На испытаниях, проведенных в самом институте, НАТИ-К2 показал весьма хорошие результаты, в том числе и с этими же цепями на колёсах (поскольку покрышек с грунтозащепами нужного размера тогда ещё не было, и «К2» «ходил» на обычных шинах ЗИС-5 34x7 дюймов). Заинтересовались машиной и потенциальные заказчики – военные. Началась финансирование

сеничные ГАЗ-60 и ЗИС-22, ни, тем более, «суррогатные грузовые вездеходы» ГАЗ-65 и ЗИС-33) предъявляемым к ним требованиям не удовлетворяли.

Неудивительно поэтому, что уже 19 декабря 1939 г. вышло Постановление правительства № 443, согласно которому на вооружение были приняты полноприводные грузовые автомобили НАТИ-ЗИС-К2, переименованные на московском автозаводе в ЗИС-32, полноприводные «полторки» ГАЗ-63 и легковые вездеходы ГАЗ-61.

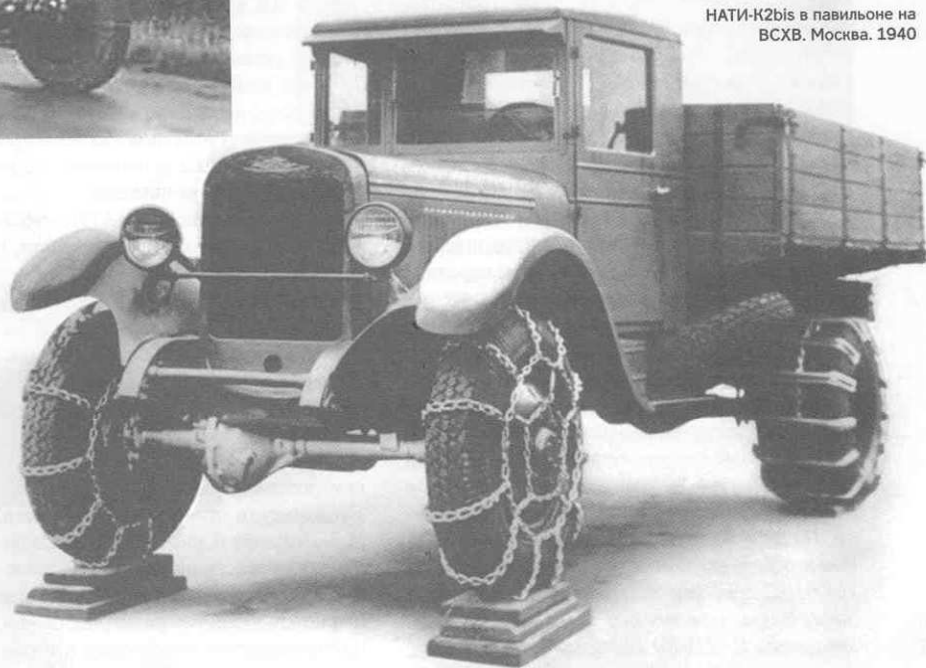
кая война, и вопрос об оснащении армии внедорожниками встал особенно остро. Ни одна из стоявших тогда на вооружении машин «повышенной проходимости» (ни трёхосные ГАЗ-ААА и ЗИС-6, ни полугу-

Однако от единичных прототипов, построенных кустарным способом, до серийного производства путь предстоял ещё не близкий.

ЗИС-32

На ЗИСе, изменяя и упрощая конструкцию НАТИ-К2 в сторону технологий, применявшихся на предприятии, составили проект грузового внедорожника ЗИС-32. Но оставалось ещё много неясного, в частности – какие именно ШРУСы нужны машине, да и технологии их изготовления пока что отсутствовали. Но самые большие проблемы возникли с редуктором и главной передачей. И дело тут даже не в том, что узел базировался на сугубо «газовских» деталях, а Лихачев ни за что не хотел быть зависимым от «конкурента-ГАЗа» по комплектующим. В те «строго централизованные» времена не так уж много и зависело от желания или не-

НАТИ-К2bis в павильоне на ВСХВ. Москва. 1940



желания конкретного руководителя. По большому счёту, дело упиралось в технику и технологию, которая с большим трудом и «оговорками» допускала согласование элементов моста ЗИС-5 с «газовской» главной передачей. Мало того, что там были отличившиеся от принятых на ЗИСе шлицы, резьбы, базовые размеры и прочее, но там были ещё и очень неудобные для связи полуоси со шпоночными концами, выполненные заодно с полуосевыми шестернями (к тому же, сами полуоси выпускались лишь одинаковой длины). Весьма трудоёмко и неудобно (только через переходники) стыковались с ними шарниры «Рцеппа», имевшие шлицевые

НАТИ-К2bis. Вид сзади. Хорошо виден задний мост с червячной главной передачей. 1940



Предсерийный ЗИС-32Р. Вид сбоку. 1940



концы. И то, что НАТИ смог сделать на опытных образцах «К2», у автозавода им. Сталина для серийного производства технологически никак не выходило. Но и это ещё не все – разные передаточные отношения мостов усложняли привод к ним (по раздаточной коробке, карданным валам и прочим элементам). Поэтому было принято решение использовать «свою» главную передачу от ЗИС-5 и схожую с задней неразъёмную балку для переднего моста (типа «банджо»). За такую унификацию ЗИС-32 «расплатился» увеличением «мёртвого» веса и ухудшением тягово-динамических свойств, поскольку нагруженный значительно меньше передний мост получил такую же громоздкую и тяжёлую двойную главную передачу, как и задняя, заключённую в подобную тяжёлую цельнолитую балку, как и задний мост. С расчётной точки зрения решение это было весьма невыгодным, но, похоже, что другого выхода у ЗИСа не было.

Необходимо подчеркнуть, что НАТИ-К2 и ЗИС-32 были всё же разными машинами, как в отношении производителя, так и конструктивно. Никогда не существовало ЗИС-32 с разъёмным «газовским» передним мостом, равно как и НАТИ-К2 с редуктором типа ЗИС-5. Однако, в литературе, начиная с Л.М. Шугурова, к сожалению, НАТИ-К2 (изображения которого более известны) почти везде именуют как ЗИС-32, что абсолютно неправильно.

Проект ЗИС-32, отправленный заказчику на утверждение, вызвал и другие нарекания. Военные потребовали установить передние буксирные крюки (у НАТИ-К2 они отсутствовали), крепления для винтовки в кабине и ряд других

мелочей, но главное – их не устраивала недостаточная мощность двигателя ЗИС-5 в 73 л.с. Если мелкие замечания на ЗИСе были устранены сразу, то по двигателю сделать это было куда как труднее, ведь форсированных ЗИС-16, которые ещё только начали производить, остро не хватало.

В сентябре 1940 г. под Москвой прошли расширенные испытания машин повышенной проходимости с привлечением специалистов НАТИ, ЗИСа, ГАЗа и заинтересованных ведомств. В них участвовали полугусеничные вездеходы ЗИС-22 и ЗИС-33, полноприводные НАТИ-К2, ЗИС-32Р и ЗИС-32С и аналогичные разработки ГАЗа. Расшифруем индексы «32Р» и «32С»: ЗИС-32Р представлял собой собственно ЗИС-32 с шарнирами «Рцеппа», а ЗИС-32С являлся временным вариантом с обычными «несинхронными» шарнирами «Спайсер». Поскольку (в отличие от ГАЗа), хотя, И.А. Лихачёв и добился для ЗИСа получения средств на покупку технологии и оборудования для производства шарниров «Рцеппа» размерности «Е», но этих сложных в освоении и технологии шарниров всё равно на первых порах не могло быть в достаточном количестве.

Результаты испытаний показали, что из всех представленных машин требованиям РККА отвечают только полугусеничный ЗИС-22-52 (с принудитель-

ным зацеплением гусениц) и «двухосный автомобиль ЗИС-32Р с приводом на все колёса». Эти модели и были рекомендованы к серийному производству.

Согласно плану работ по ЗИС-32 уже с октября 1940 г. предусматривалось начало их серийного выпуска. В октябре планировалось собрать 5 машин, в ноябре – 10, в декабре – 25. Последующий годовой объём выпуска должен был составить 4000 шт.

Однако освоение производства ЗИС-32 в таких количествах требовало приобретения нового оборудования и производственных площа-

Предсерийный ЗИС-32Р. Вид сзади. 1940



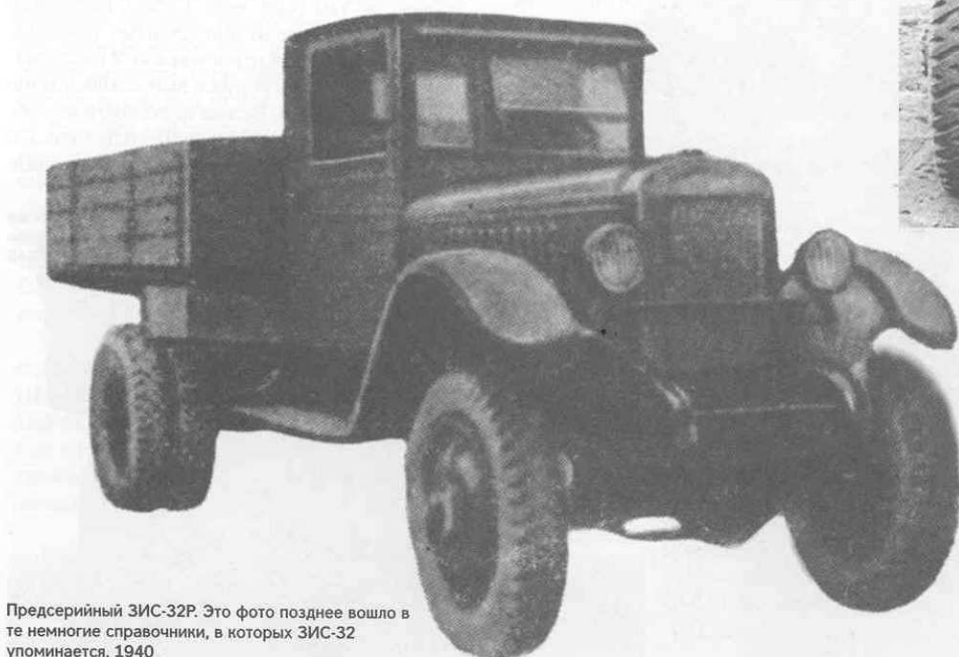
дей размером 2500 кв. м. Свободных на заводе не было, а существующие были заняты для

Предсерийный ЗИС-32Р со ШРУСами «Рцеппа». Вид спереди. 1940



производства ЗИС-22 и ЗИС-33. Поэтому вплоть до окончания финской кампании работы по ЗИС-32 фактически были заморожены. Первоначальный срок был отменён, и дата начала выпуска смещена на следующий год. Соответствующим постановлением московскому заводу предписывалось создать к августу 1941г. мощности по выпуску 2000 экземпляров ЗИС-32.

Машина обещала стать действительно первым полноценным отечественным вездеходом, грузоподъёмностью 3 т на шоссе и 2,5 т на грунте. По всем основным агрегатами параметрам она не отличалась от стандартного ЗИС-5, однако имела меньшую ширину (2215 мм), большую высоту (2330 мм) и погрузочную высоту

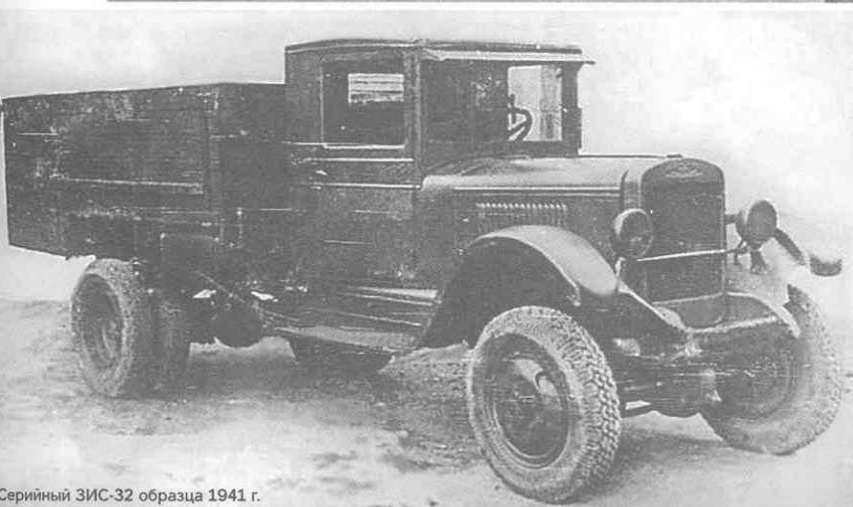
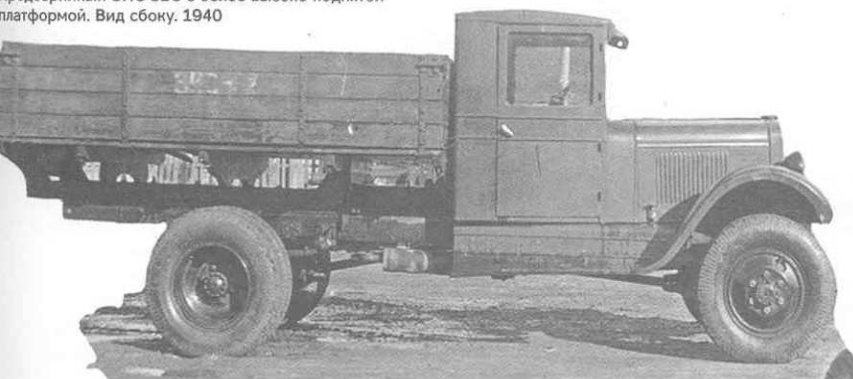


Предсерийный ЗИС-32Р. Это фото позднее вошло в те немногие справочники, в которых ЗИС-32 упоминается. 1940

платформы (1320 мм), иные колеи переднего и заднего мостов (1550 и 1720 мм соответственно), равный дорожный просвет под передним и задним мостами (260 мм). Вес ЗИС-32 в снаряженном состоянии возрос до 3680–3700 кг (что всё равно являлось неплохим показателем), расход топлива увеличился до 35–38 л/100 км, а его эксплуатационная норма – до 38–43 л/100 км. Но, несмотря на это, машина, благодаря дополнительному топливному баку, расположенному сбоку под грузовой платформой (общий объём их составил 115 л) обладала в полтора раза большим (300–330 км) запасом хода, чем ЗИС-5. Наименьший радиус поворота с шарнирами «Спайсер» составлял 8,6 м, а с шарнирами «Спайсер» – 9,1–9,5 м. «32-й», комплектовавшийся шинами 36x8 дюймов, с полной нагрузкой мог преодолевать подъёмы до 30–32° и брод до 0,75 м.

Надо сказать, что некоторым экземплярам ЗИС-32 все же повезло стать обладателями бо-

Предсерийный ЗИС-32С с более высоко поднятой платформой. Вид сбоку. 1940



Серийный ЗИС-32 образца 1941 г.

лее мощного силового агрегата типа ЗИС-16 (85–88 л.с.), что положительно повлияло на показатели. Так, максимальная скорость при обычном 73-сильном двигателе равнялась 60 км/ч, а с мотором ЗИС-16 возрастала до 65 км/ч. А вот стандартного трубчатого 3-рядного радиатора ЗИС-5 иногда для охлаждения не хватало, поэтому при возможности ЗИС-32 стремились укомплектовать 4-рядным радиатором от ЗИС-6.

Одноходовая 2-ступенчатая раздаточная коробка-демультипликатор устанавливалась за КПШ на поперечине рамы. Крутящий момент от двигателя через раздаточную коробку на мосты передавался тремя открытыми карданными валами с шестью шарнирами «Спайсер» на игольчатых подшипниках. Задний мост практически не изменился, но передаточное число главной передачи увеличили с 6,41 до 7,67.

Триумф и трагедия

В последние довоенные дни полноценное производство ЗИС-32 ещё только налаживалось, да и о каких-либо модификациях машины речь не велась, не до этого было. Каждый экземпляр при сборке требовал тогда индивидуального подхода, и всегда что-то было не так. В основном, подтекал салыник нижнего вала раздаточной коробки, случались другие «казусы». Конструкторы «не вылезали» из сборочного цеха, и по воспоминаниям Б.М. Фиттермана, за каждую собранную машину получали по приказу Лихачёва по 1000 руб. А уже с конца июня по нарастающей последовали неотложные фронтные заказы, осложнявшие ситуацию. Вот такое «малое, но трудоёмкое» производство и продолжалось до 16 октября, когда и без того скромный выпуск ЗИС-32 был прекращён.

Началась эвакуация...

Всего успели изготовить 197 серийных ЗИС-32. Все с цельной балкой переднего моста типа «банджо» (главное отличие ЗИС-32 от НАТИ-К2), но с разными шарнирами и поворотными цапфами. Эти две сотни моментально и почти бесследно были «распылены» между фронтowymi и тыловыми подразделениями и организациями.

Интересную информацию содер-

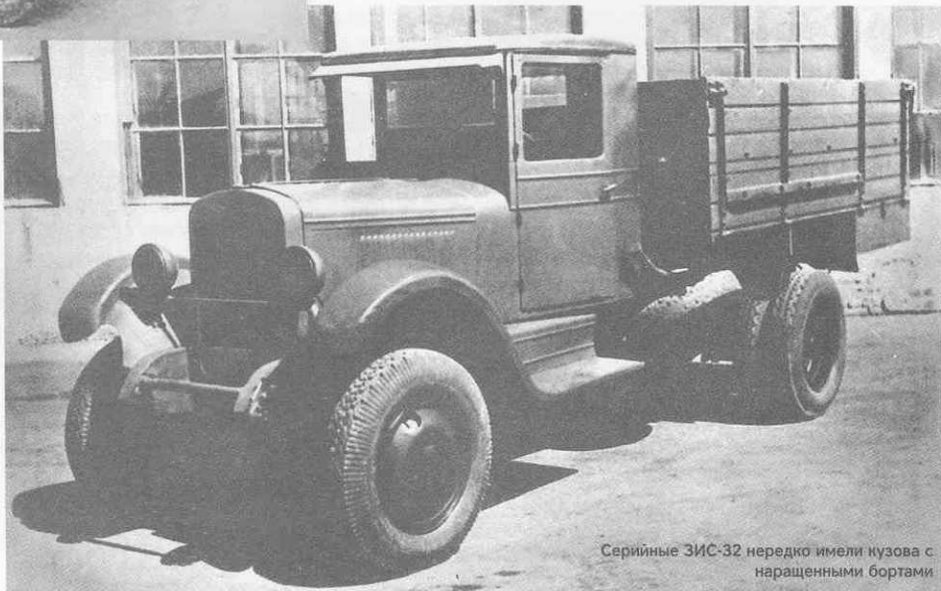
Предсерийный ЗИС-32С с обычными карданными шарнирами «Спайсер». Вид спереди. 1940



жит Постановление ГКО № 98сс от 11 июля 1941 г. о формировании особой танковой бригады из добровольцев-специалистов заводов Наркомата среднего машиностроения (куда входили и все автозаводы). Среди списка автомобилей, которыми комплектовалась бригада, фигурируют 15 экз. ЗИС-32. А, согласно последующим документам ГКО, на 20 августа эта танковая бригада имела 20 автомобилей ЗИС-32, из которых 5 – бортовых, а 15 – как шасси самоходных 37-мм зенитных установок. Несколько машин были переданы на авиабазы МВО, где, по крайней мере, два ЗИС-32, приписанных к какому-то аэродрому, очевидцы видели и после войны.

Часть автомобилей ЗИС-32 попала во Вторую ударную армию (2 УДА), где наряду с собранными из других частей и подразделений полугусеничными машинами они должны были обеспечить перевозку грузов в условиях особо тяжёлого снежного бездорожья. В задачи 2-й УДА входил прорыв блокады Ленинграда. Из этого, увы, ничего не получилось – зимой 1941–1942 гг. армия была окружена и блокирована, а имевшаяся техника, во избежание захвата противником, уничтожалась путём подрыва.

Не так давно силами Национального автомобильного музея (Санкт-Петербург) с места гибели 2-й УДА (Новгородская область) были вывезены фрагменты нескольких уникальных машин. Нашлись там, в районе Малого Замощья, и останки одного ЗИС-32. Но, увы: вывозить и рес-



Серийные ЗИС-32 нередко имели кузова с наращенными бортами

тавировать было уже нечего. Всё, что осталось от машины являло собой клубок исковерканного железа. От переднего моста, коробки и раздатки почти ничего не осталось. Более-менее сохранились лишь элементы задней части рамы и фаркоп.

Почти все остальные экземпляры ЗИС-32 (кроме задействованных в тылу на автозаводах) попали на фронт. Между прочим, как отмечали военные, ЗИС-32 был очень хорош в роли арттягача, т.к. его максимальное тяговое усилие (до 3680 кгс) было не хуже, чем у гусеничного СТЗ-5. Однако артиллерию снабжали хуже авиации и танковых войск, поэтому там «32-х» уже практически не было.

И, тем не менее, скудные следы их пребывания на фронтах всё же можно найти. Так, водитель-фронтник из барнаульской автоколонны № 1245 В.И. Фонаков вспоминал в последствии, что в 1943 г. воюя на 1-м Белорусском фронте, наблюдал «экземпляр полноприводного ЗИС-5, который в их части некоторое время применялся для транспортировки полевой кухни». Как-то раз Василию Ивановичу повезло даже проехаться на нём, поэтому он хорошо запомнил диковинный грузовик-вездеход с «увесистой круглой болванкой» переднего моста.

В послевоенные годы отдельные экземпляры ЗИС-32 кое-где ещё «всплывали». Две машины «с аэродрома» очевидцы видели на улицах Москвы в районе Чистых прудов. В октябре 1945 г. на военном полигоне в Бронницах начали собирать всю технику Великой Отечественной, и одним из первых экспонатов туда как раз поступил образец ЗИС-32. Машина эта хранилась в закрытом ангаре, на колодках, и вполне могла «дожить» в отличном состоянии



был (на этот раз оправданно) унифицирован с ЗИС-32 по переднему ведущему мосту и раздаточной коробке. Всего было построено 2 экземпляра ЗИС-36 (один из них – с дизелем Д7). «Тридцать шестой» неплохо показал себя на испытаниях зимой 1940–1941 гг. и был передан на подготовку производства. Однако подготовка эта велась недостаточно энергично и так и не была завершена к началу войны, поскольку военные изрядно «давили» на руководство завода с требованиями скорейшего производства очень полубившихся им (по результатам испытаний) полугусеничных ЗИС-42, в которых они потом, кстати сказать, весьма и весьма разочаровались. Вот из-за этой не вполне обоснованной «любви» к полугусеничным вез-

деходам и не состоялся отечественный первенец колёсной формулы 6х6, да и ЗИС-32 явился всего лишь «каплей в море». Хотя, справедливости ради, нужно отметить, что в военное время никаких особых перспектив у ЗИС-36 для серийного производства не было. Для него были нужны червячные передачи с колёсами из дефицитной оловянистой бронзы (поскольку такие хотя бы применялись на ЗИС-6, а шестерёнчатые ГП вообще не были освоены), другой рулевой механизм с увеличенным передаточным отношением (так как обычный не подавался переделке), «своя» раздаточная коробка (она отличалась от освоенной в 1941 г. для ЗИС-32), ну и опять же, так толком и не освоенные шарниры «Рцеппа», которых потребовалось бы ещё больше. Да и от самой изрядно устаревшей машины (техуровень начала 1930-х гг.) на фронте было бы не очень много толку.

Однако, вопрос о возобновлении производства ЗИС-32 и постановке к производству ЗИС-36 был вновь поднят весной 1942 г. после возвращения части автозавода им. Сталина обратно в Москву. Тщетно. И на этот раз военные отдали предпочтение ЗИС-42, который вновь хорошо показал себя (по снегу при малых нагрузках) на повторных испытаниях зимой 1942 г. (а многочисленные его



Один из двух ЗИС-36 на испытаниях в 1940 г.

до наших дней, однако в последствии была безжалостно уничтожена. Да и на самом московском автозаводе имени Сталина-Лихачёва долгое время тоже сохранялся экземпляр ЗИС-32, с большими стараниями сбережённый во время войны, но и он в конце 1960-х по чьему-то варварскому распоряжению был порезан на лом. На сегодняшний день, как это ни грустно, какая-либо информация хотя бы об одном сохранившемся где-то ЗИС-32 полностью отсутствует.

И прочие...

Но, говоря о полноприводных «трёхтонках», никак нельзя обойти вниманием и другие их конструкции, в первую очередь - трёхосный ЗИС-36 с колёсной формулой 6х6. Предшественником этой машины был уже упомянутый экспериментальный НАТИ-К1 (или НАТИ-ЗИС-К1), построенный группой Коротоношко ещё в 1936 г. Этот трёхосный полноприводный грузовик имел проходные мосты задней тележки (от обычного ЗИС-6) с червячными главными передачами. Созданный в конце 1940 г. ЗИС-36 в противоположность ему был оснащён уже шестерёнчатыми (но тоже проходными) задними мостами с двойными главными передачами (по типу ЗИС-5, но, естественно, с иными передаточными числами). ЗИС-36

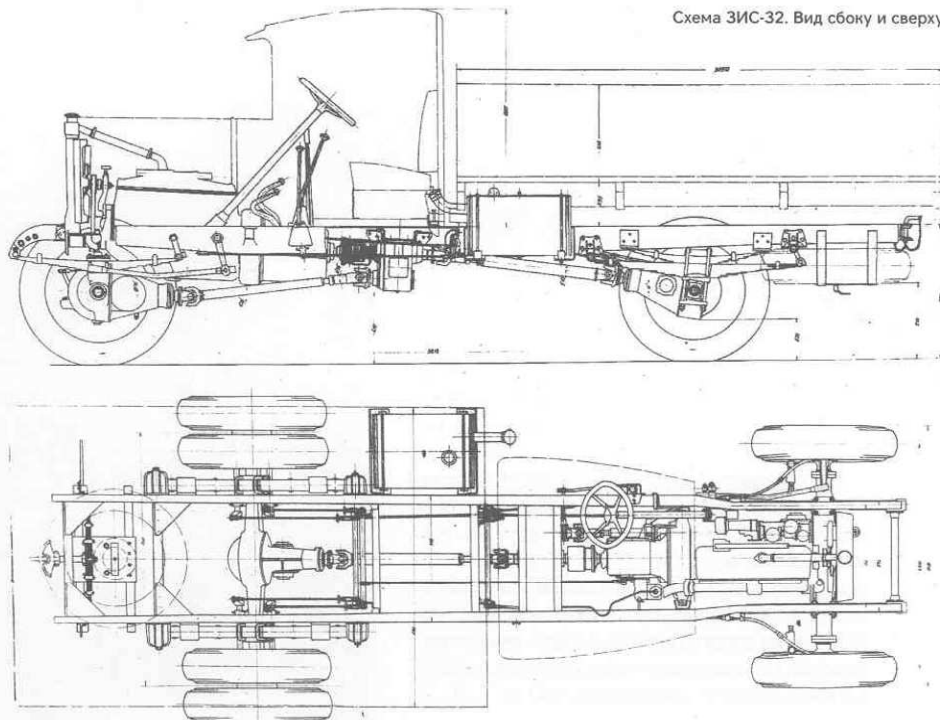
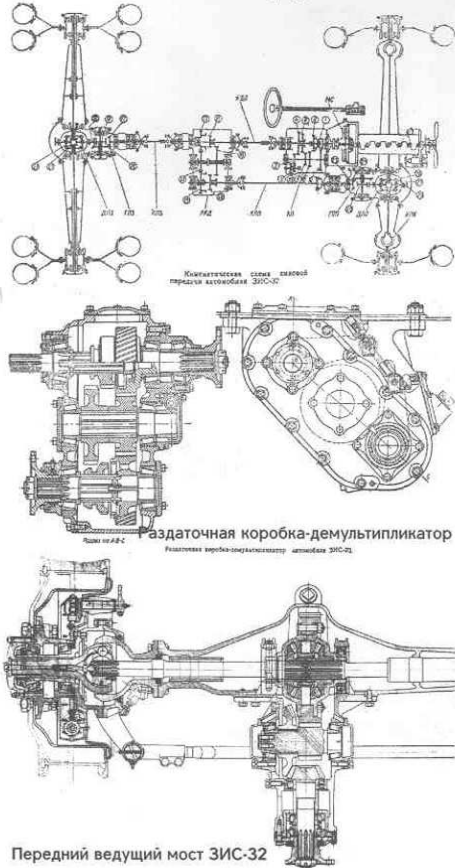


Схема ЗИС-32. Вид сбоку и сверху



Передний ведущий мост ЗИС-32

поломки и отказы начались уже позже, в войсках). Но и это ещё не всё. Уже 15 июля 1943 г. было принято Постановление ГКО за № 3745 «О сроке начала выпуска автомобилей ЗИС-32 на Ульяновском автозаводе». И опять, в силу объективных причин производство полноприводных «трёхтонок» и на УльЗИСе налажено не было.

И всё же, по крайней мере, одна модификация ЗИС-32 определённо была создана уже в

Ульяновске. Речь идёт о дизельном образце с изменённой внешностью. На основании приказа № 282 от 25 июня 1943 г. на ульяновском филиале ЗИСа (УльЗИС) разрабатывался 3,5-тонный дизельный грузовик «253». Однако первый его образец был в начале построен в НАТИ в июне 1944 г., а на самом заводе такая возможность появилась только к 1945 г. Но ещё в мае 1944 г. на УльЗИСе был изготовлен ходовой макет с дизелем GMC-3-71 (снятым, скорее всего, с артыгача «Алис-Чалмерс» HD-7). Этот силовой агрегат со штатной КПП «Спайсер» (той же «карданной» фирмы) на выходе имел существенно больший крутящий момент, чем карбюраторный мотор ЗИС-5 (209,7 кгс•м против 180,5 кгс•м – у ЗИС-5), поэтому использование шасси обычного ЗИС-5 (самой распространённой тогда на УльЗИСе машины) под такой макет представлялось проблематичным. Довоенный ЗИС-5 и так «свалился» поломками главной передачи (а точнее – ведущей конической шестерни и её заднего подшипника № 310) и карданного вала. Поэтому и возникла идея поставить дизель «Джи-Эм-Си» именно на вездеход ЗИС-32 с возможностью раздачи крутящего момента на два ведущих моста. Даже с учётом «неспокойной» работы 3-цилиндрового дизеля с большими крутильными колебаниями для двух ведущих мостов такая нагрузка уже не была чрезмерной.

По воспоминаниям ветеранов завода во время эвакуации московского ЗИСа, да и потом в Ульяновске, наряду с обычными трёхтонками эксплуатировались и несколько полноприводных ЗИС-32. На них в 1941 г. везли техдокументацию, людей, ценное оборудование. На УльЗИСе даже после эвакуации части завода обратно в Москву их осталось не менее 10 экз., так что и в 1944 г. найти одну такую машину под ходовой макет проблем не составило.

Между тем, дизель «3-71» с навешенными спереди и позади него обслуживающими агрегатами был отнюдь не малых размеров и в совокуп-

ности с более мощным радиатором занимал гораздо больше места, чем «родной» двигатель ЗИС-5 (или ЗИС-16). Поэтому у автомобиля появился иной, более объёмный и длинный капот с обтекаемой наклонной облицовкой радиатора в стиле легковых автомобилей 1930-х гг. Кроме того, этот образец оборудовали и цельнометаллической отапливаемой кабиной обтекаемой формы от ленд-лизовского Chevrolet G7107, ввиду чего этот безымянный прототип (условно его можно назвать «УльЗИС-32Д») внешне стал очень сильно отличаться от обычного серийного ЗИС-32 образца 1941 г.

В 1945 г. этот интересный грузовик наряду с опытным экземпляром УльЗИС-253 совершил испытательный пробег Москва–Ульяновск. Однако никаких сведений о его дальнейшей судьбе не сохранилось. Скорее всего, машина, как и все прочие, отработав своё, пошла прямым ходом на переплавку.

Интересно, что через полтора десятка лет тема полноприводных «трёхтонок» получила ещё одно неожиданное продолжение уже на Урале. На шасси последнего варианта «трёхтонки» УралЗИС-353 (в серийном производстве – Урал-355М) в Миассе был разработан полноприводный УралЗИС-381. Строго говоря, «355М» уже не являлся «трёхтонкой». Это была во многом новая и весьма удачная машина для села. Полноприводный же её вариант обещал быть ещё более продвинутым в плане проходимости. Но, увы, и на этот раз дело ограничилось всего лишь десятком экземпляров. УралАЗ всеми силами готовился к производству принципиально нового семейства большегрузных вездеходов Урал-375 (кстати, «выросших» из «020-го» детища того же Коротюшко). Это были машины «завтрашнего дня». Поэтому «сегодняшний», а кое-где уже и «вчерашний» УралЗИС-381 при всех его достоинствах и даже превосходстве над ГАЗ-63 вновь, и теперь уже окончательно, оказался лишним.

ПИСЬМА НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ

Здравствуйте, уважаемая редакция!

Посылаю вам фотографии из своей коллекции.

Специализированный автобус Бакинского завода специализированных автомобилей до сих колесит по городу Орлу. Он принадлежит местному совхозу «Коммунальник», который занимается озеленением города. Автобус возит рабочих и их орудия труда. В течение дня этот уникальный автобус можно увидеть в разных частях города Орла. Пока ещё...

На второй серии снимков – игрушка-модель ЗИС-155. К фото можно сделать подписи: «Модели наших предков». Долгое время её хранил один орловчанин, умерший несколько лет назад. Модель я выпросил у его вдовы. Кроме автобуса я приобрёл и ещё две модели на одинаковом шасси: двухместный открытый кабриолет и легковой автомобиль, напоминающий ГАЗ-12 «ЗИМ». Все модели разборные, с заводными механизмами, резиновыми шинами. Внутри есть сиденья из пластмассы. Сами модели из металла.

Интересно, может у кого-либо из читателей тоже сохранились такие модели? Несколько человек утверждают, что была ещё и модель ГАЗ-21 «Волга»...

Что касается содержания журнала, то хотелось бы, чтобы всё-таки появлялось больше разнообразных материалов. Вон сколько сейчас эксклюзивов опубликовано в «Грузовик-Пресс» про всякие мелкие автозаводы. Так же и в «Комтрансе»... Много ещё здесь «белых пятен». У вас ничего не было про «Кубани», «Уральцы», «Старты», телевизионные автомо-

били, аэродромные машины... И пожалуйста, не скатывайтесь к иностранщине.

С Уважением
Алексей СМИРНОВ,
г. Орёл

Мы бы и сами были рады публиковать как можно больше эксклюзивных материалов. Но от нас в данной ситуации практически ничего не зависит. К сожалению, наш журнал всё ещё находится в категории «клубных» и его тираж в десятки раз меньше тиража любого, из перечисленных нашим читателем журналов, что в конечном итоге сказывается и на его качестве и на его содержании. Отсутствие необходимых финансовых средств не позволяет нам увеличить объём журнала и его цветность – мы понимаем, что фотографии в цвете имеют большую информативность, чем черно-белые. Отчасти эту проблему снимает компьютерная версия журнала – в ней всё в цвете. И второе – для привлечения авторов так же нужны деньги. Все меньше и меньше остаётся энтузиастов-любителей, готовых предоставить свои материалы, наброски, статьи, фотографии на безвозмездной основе. Выплата же гонорара (как во все многотиражные журналы) значительно сократит его объём (что опять же вызовет недовольство читателей) или полностью уберет из журнала цвет. В конечном итоге, дорогие друзья, выбор за вами.

Редакция



КАКОЙ ОН – ПМЗ ШЕСТОЙ



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

Впервые о существовании такого пожарного автомобиля мы узнали с момента появления «ломовской» модели. Тогда, в аккуратной коробочке, с вложенной картонкой, на которой напечатаны технические характеристики и сбоку небольшое изображение этого пожарного автомобиля пришлось. С тех пор прошло не мало времени, но в числе восстановленных энтузиастами пожарной техники этот пожарный автонасос не значится. Со временем интерес к этой марке угас, что тут сложного – обычный ПМЗ-1, но с передним расположением насоса. Всё вроде логично, экономится целая система карданных валов, убирается коробка отбора мощности, да и сама помпа, расположенная перед радиатором намного проще в изготовлении и обслуживании.

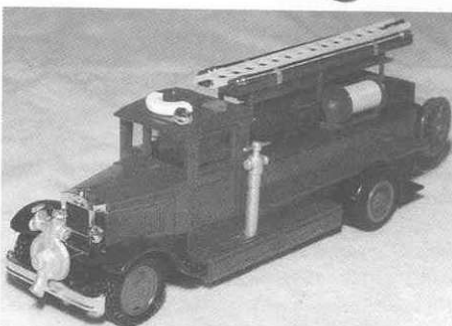
Недавно ко мне в руки попало несколько книг по пожарной технике военного периода, которые заставили вновь вспомнить о неизвестном нам ПМЗ-6. Изданная в 1943 г. книга А.Я. Заглубоцкого «Руководство для шоферов пожарных машин» приоткрывает некоторые тайны. В книге описывается предшественник ПМЗ-6 – ПМЗ-5, как один из типичных представителей упрощённой пожарной техники военного времени. Была даже найдена его уникальная фотография сделанная в Украине. Машина базировалась на шасси ЗИС-5 или ЗИС-5В. И только расположение насоса и навесного пожарного оборудования говорили о принадлежности машины к огнеборцам. Анализируя конструкцию ПМЗ-5 по этой книге, можно с уверенностью сказать, что её последователь, ПМЗ-6, просто не мог быть изготовлен на удлинённом шасси, да ещё и со сложным кузовом. Эту теорию подтверждает целая глава из книги И.С. Волкова «Машины и аппараты пожаротушения» выпущенной в 1948 г., где рассказывается о ПМЗ-6, его устройстве и назначении. Вот теперь давайте внимательно рассмотрим, что писал об этом автомобиле доцент И.С. Волков: «В условиях военного времени некоторое распространение получили упрощённые автонасосы ПМГ-3 на шасси ГАЗ-АА и ПМЗ-6 на шасси ЗИС-5. Отличие этих автонасосов от стандартных ПМЗ-1 и ПМГ-1 заключается в передней посадке насоса». Так начинается повествование про эти пожарные автомобили. Ленивый читатель из первых предложений сразу же представит для себя эти два автомобиля и не затруднит себя переворачиванием страницы. А ведь там идёт подробное описание конструкции этих авто-

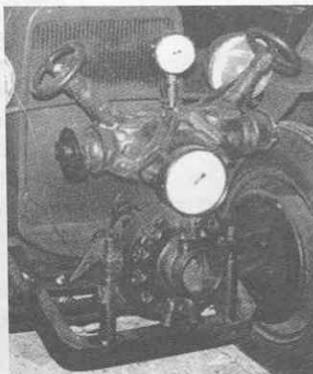
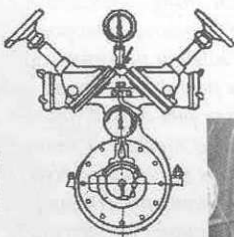
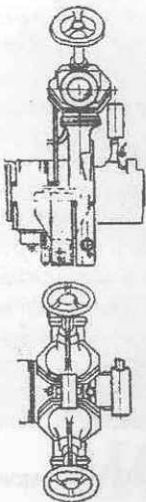
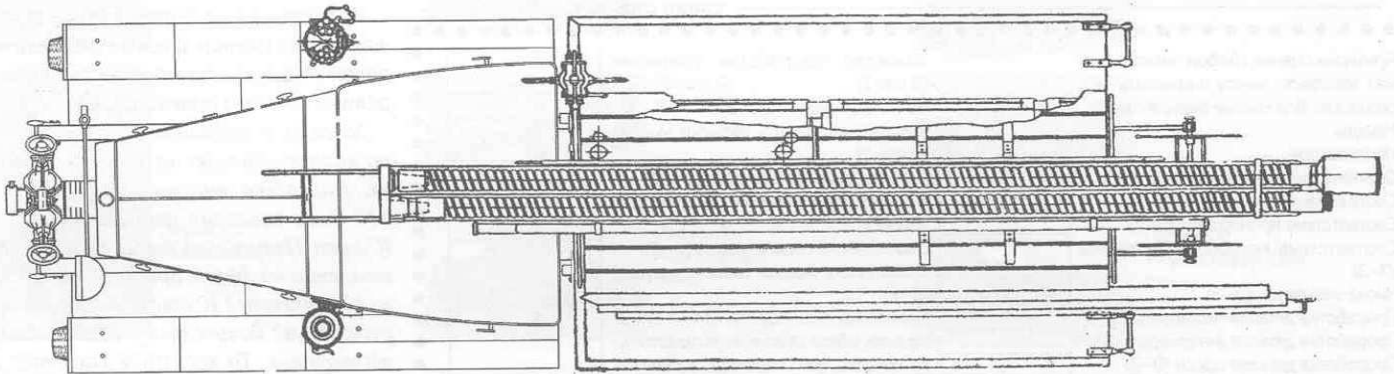
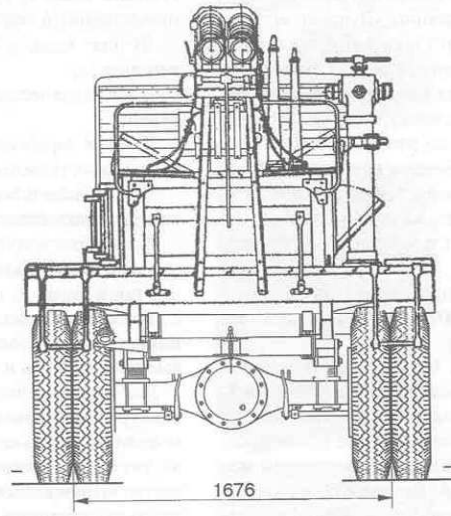
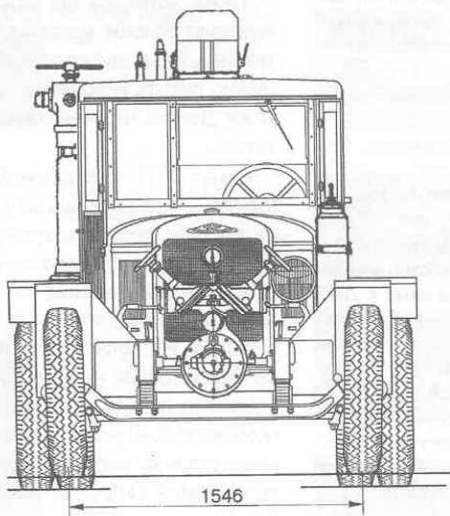
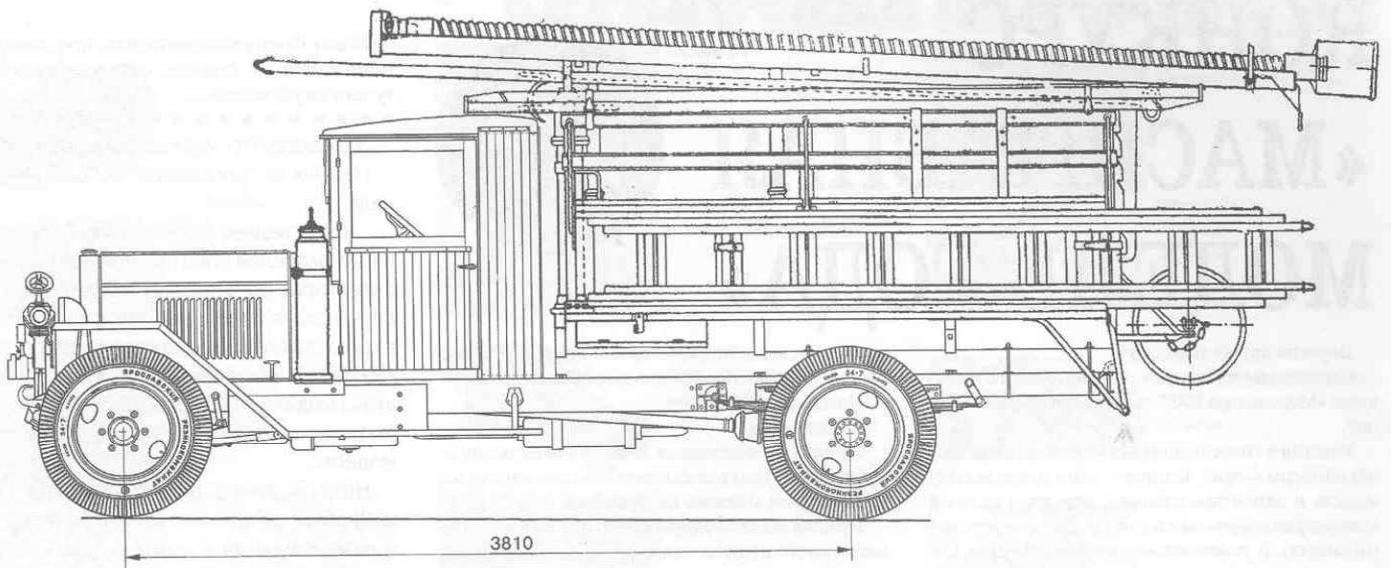
насосов, а в довесок прилагаются чертежи ПМГ-3, на которых в качестве базового автомобиля помещена «полуторка» военного образца с угловатыми сварными передними крыльями (запомните этот момент). Но, не смотря на редкость, ПМГ-3 был первой послевоенной серийной машиной Прилуцкого завода «Пожмашина». Поэтому до наших дней сохранилось несколько экземпляров этой машины в виде памятников и экспонатов ретро клубов. Но вернёмся к ПМЗ-6. Выше было уже указано, что в качестве шасси для этого упрощённого автонасоса служил ЗИС-5. Проводя аналогию с чертежами ПМГ-3 и описанием шасси ГАЗ-АА, можно сразу же сделать вывод, что, скорее всего, ПМЗ-6 базировался на трёхтонке ЗИС-5В военного образца с деревянной кабиной. С шасси разобрались, теперь пойдём дальше. Сердце автонасоса, помпа – центробежный одноступенчатый насос ПД-10. Конструкцию и внешний вид этого насоса можно без труда найти на страницах старых книг по пожарному вооружению. Насос установлен на сварной раме, прикреплённой к раме автомобиля. Вал редуктора насоса соединён с коленчатым валом двигателя промежуточным валом.

Кузов рассматриваемого ПМЗ-6, как сказано в книге, напоминает(!) кузов стандартной ПМЗ-1 – действительно только напоминает, но не имеет ничего общего. Посадка боевого расчёта – продольная, а сиденьями служат верхние ящики для пожарного оборудования. Оценивая конструкцию сохранившихся кузовов ПМГ-3, можно с уверенностью сказать, что в основании упрощённого кузова использовалась бортовая платформа со снятыми бортами. И вот на эту площадку, стянутую из продольных досок и прикреплённую к раме стрелянками, устанавливались деревянные ящики-сиденья. Сверху над ящиками на кронштейнах в трёх местах крепятся два желоба для всасывающих рукавов. Передние концы рукавов упираются в деревянные конуса, а задние закрепляются металлическими зажимами. Для съёма рукавов предусмотрены два троса с ручками. Вдоль левой стенки ящика, на специальных стойках закрепляется двумя ремнями лестница-трёхколенка. Лестница-палка, штурмовка и багор размещались на кронштейнах, на которые были уложены желоба для всасывающих рукавов. С правой стороны кузова размещался пожарный стендер. Причём, если стендер московского образца устанавливался вертикально, то ленинград-

ского – горизонтально. Выкидные (напорные) рукава располагались как на задней катушке, так и в ящиках. По этим скудным описаниям удалось сделать эскиз этого автомобиля. Конечно, он далёк от идеала, но может быть, кому-то в будущем повезёт больше, и мы сможем достоверно узнать, как же выглядел наш таинственный незнакомец – ПМЗ-6.

Вот, в общем-то, и всё, что удалось найти в литературе по ПМЗ-6. Стоит добавить, что не смотря на упрощённую конструкцию машины из-за отсутствия трансмиссии как на ПМЗ-1, малый вес насоса, его хорошую гидравлическую характеристику сборка автонасоса была некачественной, что нередко приводило к повреждению машины, а в зимнее время к обледенению ПД-10, так как отсутствовала система обогрева помпы.





Навесные полки "ЛОТТЕКС" для коллекционеров.

100% отсутствие пыли, труднодоступно для детей

Глубина – 150 мм, высота и ширина по желанию заказчика

Стоимость от 2000 руб. в зависимости от размера и комплектации

Магазин "Мир моделей" (ТК "Останкино", метро "ВДНХ") тел. 8-903-118-58-65 e-mail: auto-model@rambler.ru

КОНКУРС «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



Дорогие друзья и коллеги!
Сегодня мы публикуем условия участия в конкурсе «Модель года 2007» 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 2007 года» можно до 31 декабря 2007 г.

Результаты конкурса будут опубликованы в журнале «Автомобильный моделизм» № 2/2008.

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 кон-

курс, присылая информацию в журнал. Планируется конкурс и среди продавцов моделей.

Номинации:

Модель года;

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

Лучшая модель зарубежного автомобиля отечественного изготовителя;

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

Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя;

Лучшая отечественная фирма-изготовитель моделей;

Лучшая зарубежная фирма-изготовитель отечественных моделей.

Любая модель может быть представлена в нескольких номинациях.

В конкурсе могут принимать участие, как специально номинированные изготовителями модели, так и модели, впервые выпущенные в 2007 г., которые официально никто не номинировал. Единственное условие для участия – модель впервые должна быть изготовлена в 2007 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 выставляется модель.

линия отреза

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

Здравствуйте, уважаемая редакция!

На днях получил от вас второй номер журнала.

... В последнее время стало больше появляться моделей спецтехники: автокраны, экскаваторы, коммунальные машины и даже сельскохозяйственные тракторы (в №6/2006 г. было опубликовано фото модели трактора ДТ-75Б; позже мне стало известно, что выпущены модели тракторов ДТ-75 и Т-150). Было бы интересно узнать более подробно об этих моделях.

Нам бы тоже было интересно узнать подробнее об этой модели и её авторе, но к сожалению он с нами на связь не выходил. Все наши попытки найти его успехом не увенчались.

Также хотелось бы видеть на страницах журнала больше материалов на тему спецтехники. Раз выпускаются такие модели о них нужно писать и об истории танной техники тоже. Думаю, что меня поддержат многие читатели.

Статьи по специальной технике, тракторам и сельхозмашинам мы публиковать не против, но все упирается в их отсутствие и отсутствие авторов, готовых писать данные статьи, да еще и на безвозмездной основе.

Теперь несколько слов по итогам конкурса «Масштабная модель 2006 года».

Честно говоря, не совсем понятно, как в номинацию «Лучшая отечественная модель отечественного автомобиля» попала модель автомобиля ЗИС-110, выпущенная фирмой Spark.

Тогда самое с моделями в номинации «Лучшая отечественная фирма-изготовитель моделей». Насколько мне известно данные модели китайского производства.

Модели в указанные категории попали по нашему мнению на законных основаниях. Насколько ман известно модель ЗИС-110 была заказана фирмой VM.M Co Ltd (Санкт-Петербург) была заказана в изготовлении на фирме Spark. Куда после этого её отнести? К отечественным или зарубежным? Вопрос был решён в пользу отечественных. То же самое касается и лучшей фирмы. Сама фирма зарубежная, но в России давно действует подразделение Bauer-Moscow, которое и заказало изготовить модели на китайских заводах. И снова мы решили отнести данную продукцию к категории отечественной. Этот вопрос сейчас встает достаточно остро и не только в моделизме. Куда отнести продукции Самолор-НН, производящую автобусы, медицинские автомобили и некоторую другую спецтехнику на шасси зарубежных автомобилей? Они уже не иностранные точно, а насколько отечественные? А в какую категорию отнести модельстов из республик бывшего СССР? У нас рука не поднимается отнести их к зарубежным, хоть формально это и так.

Сергей СКАЧКОВ, г. Нелидово

- Критерии оценки (Любой читатель может заполнить анкету и прислать её в редакцию. Все мнения будут учтены):
- Модель
- Изготовитель
- Соответствие прототипу (0–5)
- Соответствие масштабу (0–3)
- Соответствие пропорциям (0–3)
- Соответствие материалу прототипа (0–3)
- Число элементов (0–3)
- Проработка деталей экстерьера (0–3)
- Проработка деталей интерьера (0–3)
- Проработка деталей шасси (0–3)
- подрессоривание колёс (0 или 1)
- Наличие поворачивающихся колёс (0 или 3)
- Материал кузова (металл – 2, смола или пластмасса – 1, др. – 0)
- Наличие вариантов кузова и т.п. (0 или 1)
- Материал фар и сигналов (прозрачность, соответствие цветов) (0–3)
- Наличие детализировки под не открывающимися элементами (0 или 3)
- Наличие детализировки под открывающимися элементами (0 или 2)
- Наличие открывающихся элементов (0–2)
- Наличие двигающихся и съёмных элементов (0–2)
- Наличие специальных эффектов (фары, сигнальные огни, звук) (0–2)
- Материал покрышек (резина – 3, смола – 2, др. – 0)

- Качество проработки покрышек (0 или 1)
- Качество покраски (0–3)
- Наличие вариантов окраски модели (0 или 1)
- Наличие декалей/тамповки (0–2)
- Соответствие исторической окраске (0 или 1)
- Соотношение цена/качество (0–2)
- Доступность модели (объём выпуска) (0–2)
- Эксклюзивность модели (0 или 1) (например, 1 балл за модель из одного куска металла, или собранную в бутылке, или миниатюрную, или из драгоценного металла)
- Наличие аналогов модели (0 или 1) (1 балл, если это первая модель данного прототипа)
- Доказанность наличия прототипа (наличие фото, чертежей) (0 или 1)
- Наличие сопутствующих элементов (чемоданы, знаки и т.п.) (0 или 1)
- Наличие номерных знаков соответствующего временного периода (0 или 1)
- Элементы игрушки (инерционный двигатель и т.п.) (минус 1 балл за каждый элемент)
- Дополнительные баллы члена жюри (0–2)
- Дополнительные баллы Председателя жюри (0–3)

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



Citroen C2
Black
Norev



Citroen C2
black
Norev



Citroen C3
La Vie Est Belle Dutch Publicity
FB Car Models



Citroen C3 Phase 1
Norev



Citroen C3 Phase II
Norev



Citroen C3 Pluriel
«Pic & Croq Maxi» Tour de
France 2005
Norev 155385



Citroen C3 Pluriel
Cafe Grand Mere Tour de
France 2004
Norev



Citroen C3 Pluriel
Norev



Citroen C3 Pluriel
Norev



Citroen C3
Politie Kastje
FB Models



Citroen C3
restyling light green met
Norev 155340



Citroen C3
solido 1575



Citroen C3 XTR
2005 silver
Norev 155330



Citroen C4
Charb



Citroen C4
6-Places Limousine Luxe
Teknoby



Citroen C4
1930 «Michelin»
solido 82104



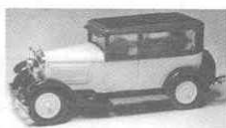
Citroen C4
BacheO



Citroen C4
Charb



Citroen C4
Chopped Hot Rod
Solido conversion RobB



Citroen C4
ConInt



Citroen C4
Croisiere Blanche
RR Miniatures



Citroen C4
Depan



Citroen C4
Faux Cabriolet
Verem



Citroen C4
fourgon 1930 «Michelin»
Solido 150833



Citroen C4
fourgon «Michelin en Toute
Securite»
Solido 150835



Citroen C4
fourgon «Michelin»
Solido 1508340



Citroen C4
Kegresse Feu des Forets
MMT



Citroen C4
Kegresse
Micarola



Citroen C4
Kegresse Sapeurs Pompiers
Depanneuse
Micarola



Citroen C4
Kegresse Sapeurs Pompiers
Micarola



Citroen C4
Limousine



Citroen C4
Plateau 1930 «Michelin»
Solido 150392



Citroen C4
Pompiers



Citroen C4
Pontoï



Citroen C4
Roadster
B-kits



Citroen C4
Torpedo Capote 1928
Dubray



Citroen C4
Torpedo Decapote
Dubray



Citroen C4F
1930 «Perrier»
solido 4448



Citroen C4F
Charbonnier
Solido

МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ СИТРОЕН

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



Citroen C4F
Commerciale Citroen
Assistance Verem + Citroen
Depannage
Solido



Citroen C4F
Familiale
Universal Hobbies



Citroen C4F
Fourgon «Michelin»
Solido



Citroen C4F
fourgon «Kodak»
solido 4429



Citroen C4F
«Perrier»
Solido 150270



Citroen C4F
Plateau Brasseur Vin Bor &
Plateau Ridelles Bidona
MVI kit



Citroen C4F
Plateau Sur Chassis Long
Solido conversion RobB



Citroen C4F
Sapeurs Pompiers
Beche Reservoir de l'Eau
Micarola



Citroen C4F
Sapeurs Pompiers Citerne
Solido 4422



Citroen C4F
Sapeurs Pompiers Pontoise
Citerne
Micarola



Citroen C4F
Sapeurs Pompiers Service
Incendie Departemental
Verem



Citroen C4F
Sapeurs Pompiers
Solido



Citroen C4F
Sapeurs Pompiers
Solido



Citroen C4
Berline 2004
bronze persan
Norev 155413



Citroen C4
Berline Toit Transparent
Norev



Citroen C4
Coupe
Norev



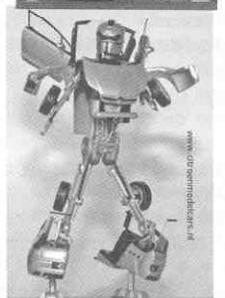
Citroen C4
Coupe Toit Transparent
Norev



Citroen C4
Hybride HDi
Salon De Geneve 2006
Norev 155420



Citroen C4
Sport 2006 Presentation
Norev 155415



Citroen C4
Robot Marpytoys
kit build and enhanced
RobB



Citroen C15
Pompiers
Eligor



Citroen C15
SAMU
Eligor (Rob Baesjou)



Citroen C25
Ambulance Croix Rouge
Norev (Marpytoys)



Citroen C25
Assistance Rally de Monte
Carlo
Miniracing



Citroen C25
Benne Basculante Peter
IJpema



Citroen C25
Camper
Marpytoys



Citroen C25
NGZ



Citroen C25
Police CRS
Norev transformation RobB



Citroen C25
Pompiers
MVI



Citroen C25
Pompiers
NGZ (Rob Baesjou)



Citroen C25
Vehicule de Secours Routier
Norev (RobB)



Citroen e27



Citroen C35
Assistance Talbot Monte
Carlo 1981
Miniracing



Citroen C35
Depannage
Mercury



Citroen C35
Tissier Pompiers
Esdo



Citroen C35
Tissier SMUR
Esdo



Citroen C35
Van Heuliez
Millesime

МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ CITROEN



КОМПАКТ-ДИСК

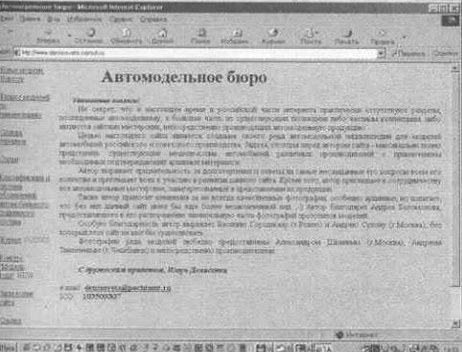
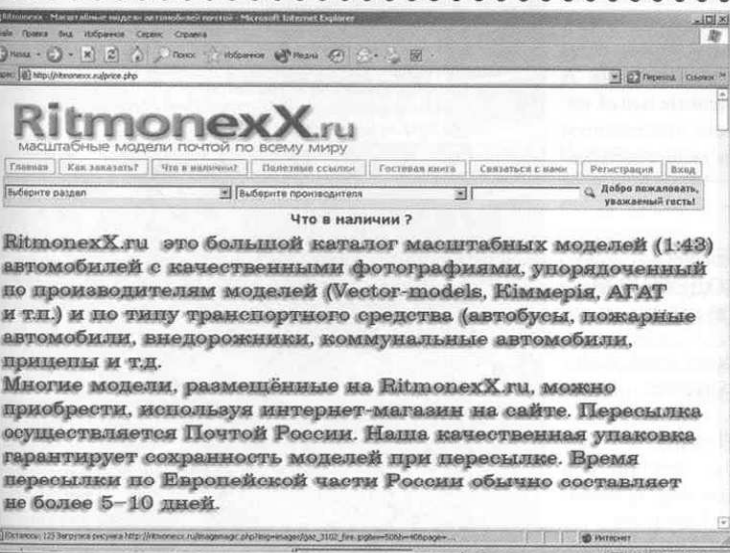
Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

Содержание:

1. Полноцветная версия журналов «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2000–2006 гг.
2. Обновлённые и дополненные слайд-шоу (каталоги) моделей: Minichamps; Bauer и Welly.
3. Adobe Acrobat Reader (программа для просмотра PDF-файлов).

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

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



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 архивными материалами и фотографиями.

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

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

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

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

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несёт.

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

- Предлагаю модели отечественных изготовителей (Компаньон-моделс, Промтрактор и др.). И.Ю.Любимов, 129110, Москва, а/я 15
- Продаю фото городского транспорта и ж/д на CD. Более 25 дисков по 100-500 фото. Каталог в САК. Денис Денисов. 300012, Тула, ул. Н.Руд-

нева, 25/13-5, тел. +79105584086, e-mail: pant@klax.tula.ru

- Обменяю римейки, модели советского производства на равноценные. Ваш спрос, предложения. Дидыч Ярослав. Украина, 79041, г. Львов, ул. Окружная, д. 47, кв. 19, e-mail: polyak@mens.com.ua

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



ЛОКОТРАНС

Издается в России с 1993 г.

ИНФОРМАЦИОННЫЙ АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
МОДЕЛИЗМА

Подписка через редакцию: II полугодие 2007 г. – 670 руб.
Оплата почтовым переводом: РОССИЯ 140100, Московская обл.,
г.Раменское, а/я 38, Ивониной Ирине Александровне
www.lokotrans.info e-mail: lokotrans@telecont.ru

ПАНТОГРАФ ЖУРНАЛ О ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ
 Периодическое издание для тех, кто интересуется трамваем, троллейбусом, автобусом, метро

Формат: А5. 40 иллюстрированных страниц в цветной обложке

Подписной сезон продолжается!

Продолжается подписка:

на второе полугодие 2007 года (3 номера) – 210 рублей
 на 2007 год (6 номеров) – 375 рублей

Оплата почтовым переводом на адрес:
 300012, г. Тула, ул. Николая Руднева, д. 25/13, кв. 5.
 Денисову Денису Николаевичу.

В графе «Сообщения» укажите пожалуйста Ваш адрес!

НОВОСТИ МОДЕЛЬНОГО РЫНКА
 СТАТЬИ О МОДЕЛЯХ
 ТОРГОВЫЙ РСА
 ТЕСТЫ СРАВНЕНИЯ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ
 КАТАЛОГИ МЕЛКОТРАЖНЫХ ФОРМ
 ФОРУМ



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

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 _____



«Автомобильный моделизм» № 8/2001, статья Л.Сусливюса «Немецкие армейские вездеходы», ч. 3 «Лёгкий единый» легковой автомобиль Mercedes G5 в музее техники г. Шпаер;



«Средний единый» легковой автомобиль вермахта Horch-40 (Kfz.15) в музее техники г. Синсхайм;



«Тяжёлый единый» легковой автомобиль вермахта Horch-1A (Kfz.18) в музее г. Синсхайм.



Рядом стоит вариант 4x2 – Mercedes L1500S;

Здравствуйте, уважаемая редакция!
 В 2003–2005 гг. мне довелось побывать в Германии и Франции и посетить там несколько автомобильных и технических музеев, о которых я давно собираюсь поведать коллегам-читателям на страницах журнала. Но вдруг мне пришла в голову мысль сделать это не «в обычной форме» (музей такой-то, представляет то-то), а представить музеи «через» определённые экспонаты: машина такая-то, выставлена в таких-то музеях. Какие именно машины? Те, о которых в разные годы рассказывалось или упоминалось на страницах «Автомобильного моделизма». Правда, я интересуюсь, в основном, военной тематикой, поэтому представлю военные машины. Притом, «старинные», которые сейчас не увидишь ни на улице, ни даже в репортажах из «горячих точек», т.е. увидеть эту технику «живьём» можно разве что в музеях да на выставках авто-старины. А читатели, думаю, получат дополнительный иллюстративный материал к давним публикациям журнала и узнают сразу о нескольких интересных музеях.

Итак...

ЖЕЛЕЗНЫЕ «ГЕРОИ» «АВТОМОБИЛЬНОГО МОДЕЛИЗМА» в МУЗЕЯХ ГЕРМАНИИ

Для начала – перечень «действующих лиц»: Auto und Technik Museum Sinsheim (г.Синсхайм);

Technik Museum Speyer (г.Шпаер);
 Panzer Museum Munster (Музей при танковой школе г. Мунстер, обращаю внимание, не Мюнстер, а Мунстер, без точек над буквой «u»);
 Westwall Museum Pirmasens (пос. Пирмасенс).



«Лёгкий единый» легковой автомобиль Mercedes G5 в музее техники г. Шпаер;



«Автомобильный моделизм» № 9/2001, статья Л.Сусливюса «Немецкие армейские вездеходы», ч. 3 «Тяжёлый единый» легковой автомобиль вермахта Horch-1A (Kfz.18) в музее г. Синсхайм.



Как пишет в своей статье Л.Сусливюс, в середине войны ему на смену пришли Steyer 1500 и Mercedes L1500A, тоже имеющиеся в музеях Синсхайма и Мунстера. Mercedes L1500A в Синсхайме;



«Автомобильный моделизм» № 1/2004, статья Л.Сусливюса «Немецкие артиллерийские тягачи...». В музее техники г. Синсхайм – полупусеничный 1-тонный тягач Demag D7 (Sd.Kfz.10) – базовый вариант Sd.Kfz.10 с тентом и без.

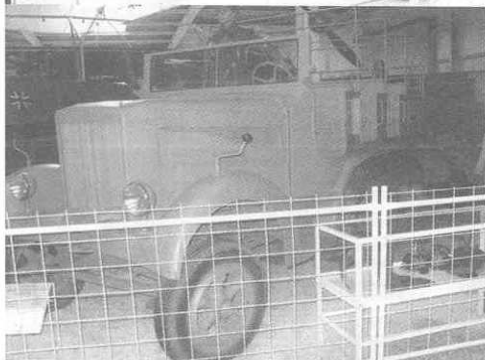


Auto und Technik Museum Sinsheim. Общий вид



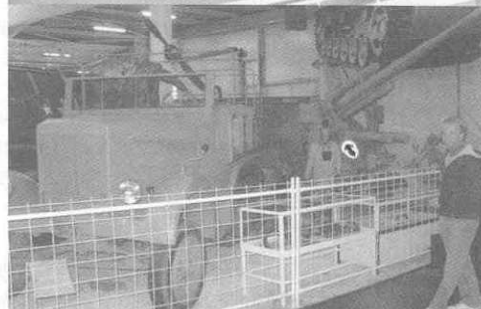
В музее техники г. Синсхайм — полугусеничный 1-тонный тягач Demag D7 (Sd.Kfz.10) — базовый вариант Sd.Kfz.10 без тента.

зенитная самоходная установка (ЗСУ) Sd.Kfz.10/4 с 20-мм автоматической пушкой Flak-38.



И опять возвращаемся в Синсхайм, чтобы увидеть полугусеничный 8-тонный тягач Krauss Maffei KM-11 (Sd.Kfz.7) — базовый вариант Sd.Kfz.7 с тентом и без.

сверху справа на фото на заднем плане — основной «прицеп» тягача Sd.Kfz.7 — 88-мм зенитная пушка Flak-36 «восемь-восемь», ставшая в начале войны грозой новых советских танков Т-34 и КВ: только она могла на любой дистанции пробить их броню.



ЗСУ Sd.Kfz.7/1 со счетверённой установкой 20-мм автоматических пушек. Впереди стоит мотоцикл BMW R75.



Автомобиль Volkswagen Käfer («Жук»), далее в центре — полугусеничный тягач с ЗСУ HLK16 (Sd.Kfz.11)



Немецкий трактор Lanz D7506, далее стоит автомобиль Horch 40 (Sd.Kfz.15) и гусеничный тягач OST (RSO)



4.3.5 Информационные надписи должны быть на русском языке, и могут быть дублированы на государственном языке республики в составе Российской Федерации.

4.3.6 Написание букв на русском языке и цифр – в соответствии с приложением Б (кроме надписей «ДПС», «ВАИ», «03»), а на других языках – согласно ГОСТ 10807.

При нанесении надписей «ДПС», «ВАИ», «03» ширина штриха букв и цифр должна быть в полтора раза увеличена по сравнению с приведенными в приложении Б при одновременном сохранении пропорций их ширины и высоты.

6. Требования к специальным световым и звуковым сигналам

6.1 Оснащение сигналами

6.1.1 Транспортные средства оперативных и специальных служб оснащаются специальными световыми и звуковыми сигналами в порядке, определенном нормативными правовыми актами.

6.1.3 Проблесковый маячок должен устанавливаться на крышу транспортного средства или над ней. При этом угол видимости специального светового сигнала в горизонтальной плоскости, проходящей через центр источника излучения света, должен быть равен 360°.

Проблесковые маячки в других местах транспортного средства устанавливать не допускается. Способы установки проблескового маячка должны обеспечивать надежность его крепления на всех режимах движения и торможения транспортного средства.

Примечания

1. Допускается установка на одно транспортное средство более одного проблескового маячка.

2. Для транспортных средств на шасси грузовых автомобилей, а также транспортных средств Госавтоинспекции и Военной автоинспекции, сопровождающих колонны транспортных средств, допускается уменьшение угла видимости проблескового маячка до 180°, при условии видимости его со стороны передней части транспортного средства.

6.1.4 Допускается применение проблесковых маячков, конструктивно объединенных в одном корпусе с излучателем звука специального звукового сигнала при условии обеспечения соответствия каждого устройства в отдельности требованиям настоящего стандарта. Такие объединенные устройства должны устанавливаться на крыше транспортного средства и приводиться в действие с помощью одного блока управления.

6.2 Требования к световым сигналам

6.2.1 Проблесковые маячки транспортных средств оперативных служб всех видов должны быть синего цвета.

На транспортных средствах Госавтоинспекции и Военной автоинспекции дополнительно с проблесковыми маячками синего цвета могут применяться маячки красного цвета.



Цвета покрытия наружных поверхностей транспортных средств оперативных служб		
Вид оперативной службы	Основные цвета	Цвета декоративных полос
Скорая медицинская помощь:		
а) автомобили линейной службы	Лимонный Белый*(2)	Красный Красный
б) автомобили специализированной помощи (реанимобили)	Лимонный	Красный Красный
Противопожарная служба		
Милиция, Госавтоинспекция*(3)	Красный Белый	Белый Синий Голубой
Военная автомобильная инспекция:		
а) легковые автомобили, маломестные автобусы	Светло-серый «Белая ночь»	Светло-голубой
б) полноприводные легковые и грузопассажирские автомобили	Защитный Белый	Светло-голубой Голубой
в) грузовые автомобили и мотоциклы	Защитный	Светло-голубой Голубой
Служба специальных перевозок Банка России*(5)	Песочный Светло-бежевый Серо-бежевый Кремевый	Трехцветный: «Белый-синий-красный»*(4)
Служба специальных перевозок Гохрана России	Песочный Светло-бежевый Серо-бежевый Кремевый	Трехцветный: «Белый-синий-красный»*(4)
Аварийно-спасательные службы*(6):		
а) предотвращения и помощи при чрезвычайных ситуациях и гражданской обороны	Белый	Оранжевый*(6)
б) прочие аварийно-спасательные службы	Золотисто-желтый желтый	красный
Служба специальной связи Минсвязи России	Синий	Белый
Прокуратура	Синий	Красный
Налоговая полиция*(3)	Белый	Ярко-зеленый
Главное управление исполнения наказаний Минюста России	Темно-зеленый	Белый

*(1) Имеется контрольный образец, устанавливающий норму цветности.

*(2) Допускается по согласованию с заказчиком.

*(3) Для автомобилей УАЗ милиции и Госавтоинспекции допускается использование в качестве основного цвета «песочный»; для других марок и моделей легковых автомобилей милиции, Госавтоинспекции и ФСНП России допускается использование в качестве основного цвета «светло-серебристого» типа «металлик» в соответствии с контрольным образцом.

*(4) Цвета декоративной полосы размещают полосами одна под другой, равными по ширине.

*(5) По разрешению Главного управления исполнения наказаний Минюста России допускается нанесение окраски, выполненную предприятием-изготовителем транспортного средства с нанесенными декоративными полосами на боковые поверхности, и не иметь опознавательной надписи.

*(6) На автомобилях служб предотвращения и помощи при чрезвычайных ситуациях и гражданской обороне вдоль оси симметрии декоративной полосы наносит дополнительную полосу синего цвета шириной не более 1/4 ширины контрастирующей полосы.

Таблица 2

Информационные надписи и опознавательные знаки

Вид оперативной службы	Информационная надпись и опознавательный знак	Высота букв, мм, не менее
Скорая медицинская помощь	«03», номер больницы, гаража, эмблема «Красный Крест»*(1)	60
Противопожарная служба	Номер пожарной части	200
	Наименование города, эмблема МЧС России, буквенно-цифровое обозначение автомобиля*(2)	60
Милиция	«МИЛИЦИЯ», буквенно-цифровое обозначение автомобиля, наименование города*(3)	60
Госавтоинспекция	«МИЛИЦИЯ», «ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ», наименование города*(3) или «МИЛИЦИЯ», наименование города, «ДПС»*(3)	60, 200
Военная автомобильная инспекция	«ВОЕННАЯ АВТОИНСПЕКЦИЯ», «ВАИ»*(4), геральдический знак – эмблема Вооруженных Сил Российской Федерации*(5)	60, 200
Служба специальных перевозок Банка России	«Банк России»*(6)	60
Служба специальных перевозок Гохрана России*(7)	Не регламентируют	60
Аварийно-спасательные службы:		
а) предотвращения и помощи при чрезвычайных ситуациях и гражданской обороны*(7)	Информационные надписи не регламентируются; эмблема МЧС России*(8)	60
б) прочие аварийно-спасательные службы	«АВАРИЙНАЯ СЛУЖБА», наименование службы, номер части, гаража	60
Служба специальной связи Минсвязи России*(7)	Не регламентируют	60
Прокуратура*(7)	Эмблема Прокуратуры России, «ПРОКУРАТУРА РОССИИ»	60
Налоговая полиция*(7)	«НАЛОГОВАЯ ПОЛИЦИЯ», геральдический знак – эмблема ФСНП России	60
Главное управление исполнения наказаний Минюста России*(7)	Эмблема Минюста России, «ГУИН МИНЮСТ РОССИИ»	60

*(1) Номенклатура дополнительных информационных надписей и опознавательных знаков определяется органами здравоохранения; эмблему «Красный Крест» по ГОСТ 19715 наносят на боковых поверхностях автомобилей в качестве опознавательного знака. Ее также наносят на крышу симметрично продольной оси транспортного средства в местах, обеспечивающих ее видимость сверху. Эмблема на крыше автомобиля по яркости должна быть не менее яркости декоративных полос, а по размерам – вписываться в квадрат со стороной не менее 400 мм.

*(2) На автомобили и автобусы Государственной противопожарной службы Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий наносят эмблему МЧС России, размер, место положение и начертание которой определяет МЧС России.

*(3) На боковые поверхности автомобилей и автобусов допускается также наносить дополнительные знаки, надписи, изображение Государственного герба Российской Федерации или гербов республик в составе Российской Федерации, края, области, автономного образования, городов Москвы и Санкт-Петербурга или геральдического знака (эмблемы) Министерства внутренних дел Российской Федерации. Размеры гербов или геральдического знака не нормируют.

*(4) Надпись «ВОЕННАЯ АВТОИНСПЕКЦИЯ» наносят на боковые двери легковых и грузопассажирских автомобилей, маломестных автобусов, а также задние части грузопассажирских автомобилей, маломестных автобусов; надпись «ВАИ» – на капоте и крышке багажника легковых автомобилей, ветровом щитке обтекателя и задние части бокового прицепа к мотоциклам, а также на капоте полноприводных легковых и грузопассажирских автомобилей, маломестных автобусов и боковые двери кабины грузовых автомобилей.

*(5) Геральдический знак – эмблему Вооруженных Сил Российской Федерации наносят на легковые автомобили и маломестные автобусы военной автомобильной инспекции на передние боковые двери под



Рис. А15. Цветографические схемы транспортных средств милиции и Госавтоинспекции



Рис. А16. Цветографические схемы транспортных средств милиции и Госавтоинспекции

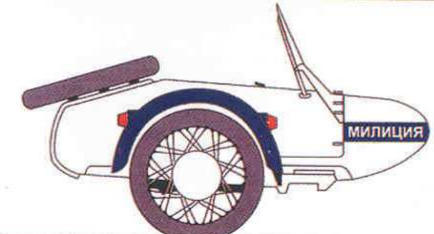
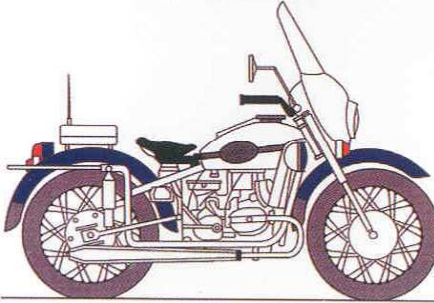


Рис. А17. Цветографические схемы транспортных средств милиции и Госавтоинспекции



Рис. А18. Цветографические схемы транспортных средств Военной автомобильной инспекции

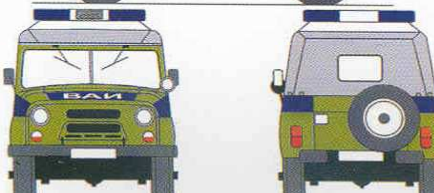


Рис. А19. Цветографические схемы транспортных средств Военной автомобильной инспекции



Рис. А20. Цветографические схемы транспортных средств военной автомобильной инспекции



Рис. А21. Цветографические схемы автомобилей службы специальных перевозок Банка России



Рис. А22. Цветографические схемы автомобилей службы специальных перевозок Банка России



Рис. А23. Цветографические схемы автомобилей службы специальных перевозок Банка России



Рис. А24. Цветографические схемы автомобилей службы специальных перевозок Гохрана России



Рис. А25. Цветографические схемы автомобилей службы специальных перевозок Гохрана России

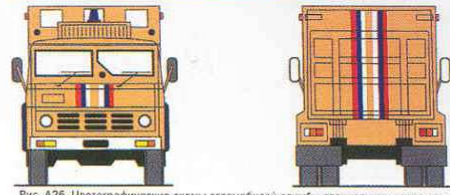


Рис. А26. Цветографические схемы автомобилей службы специальных перевозок Гохрана России

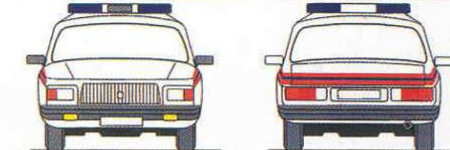


Рис. А27. Цветографические схемы автомобилей служб предотвращения и помощи при чрезвычайных ситуациях и гражданской обороны

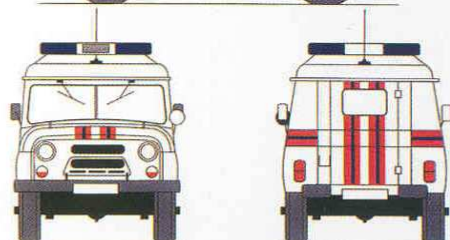


Рис. А28. Цветографические схемы автомобилей служб предотвращения и помощи при чрезвычайных ситуациях и гражданской обороны

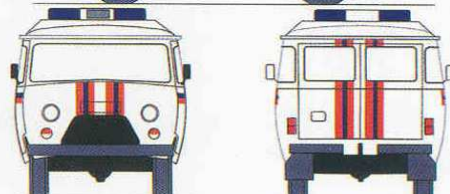


Рис. А29. Цветографические схемы автомобилей служб предотвращения и помощи при чрезвычайных ситуациях и гражданской обороны

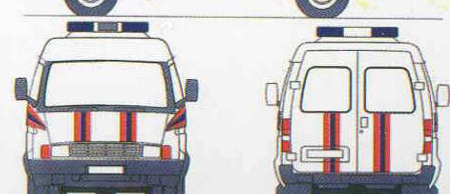
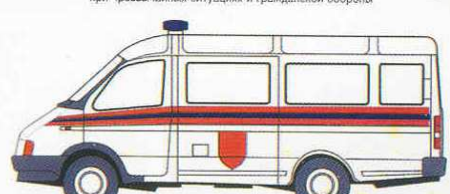
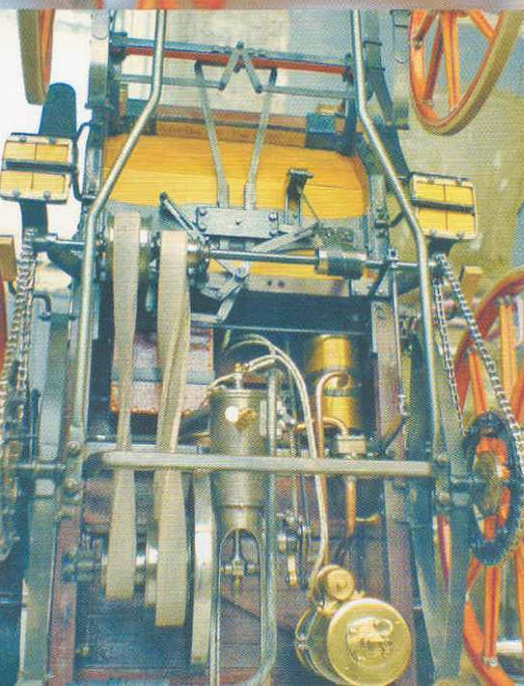
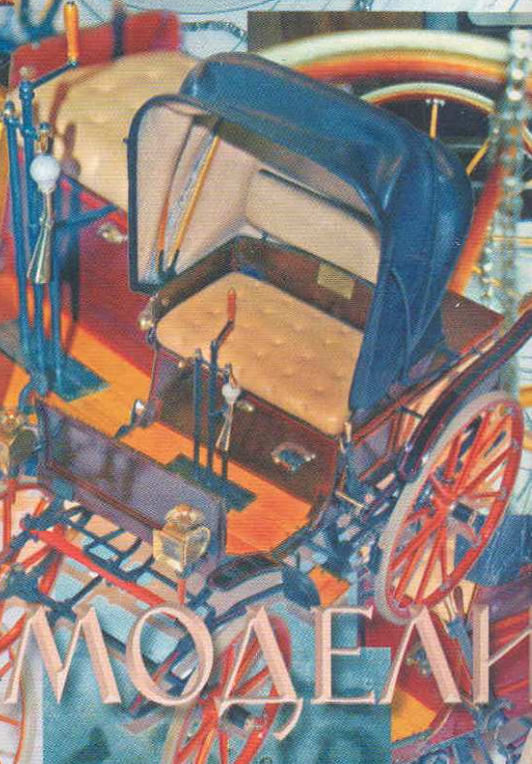
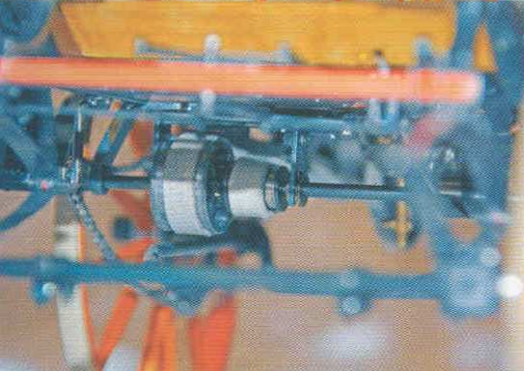
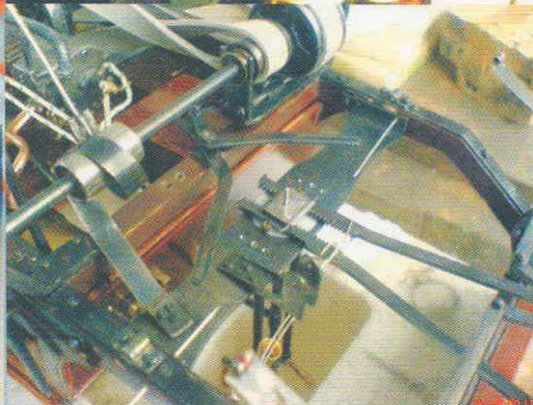
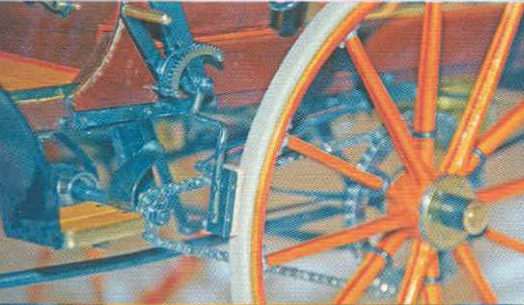
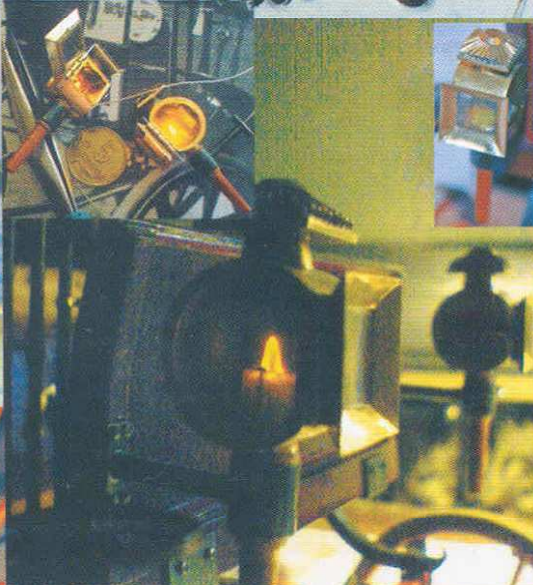
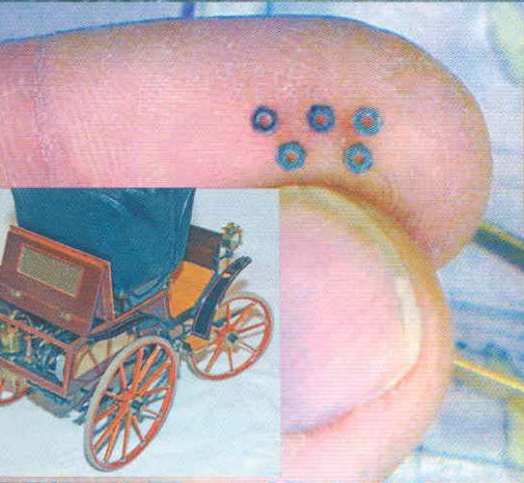
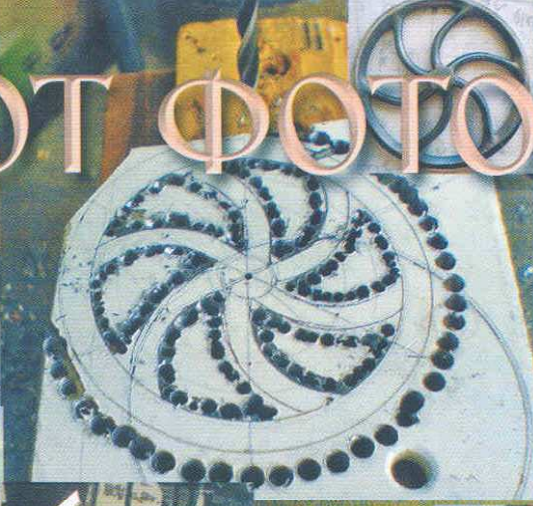
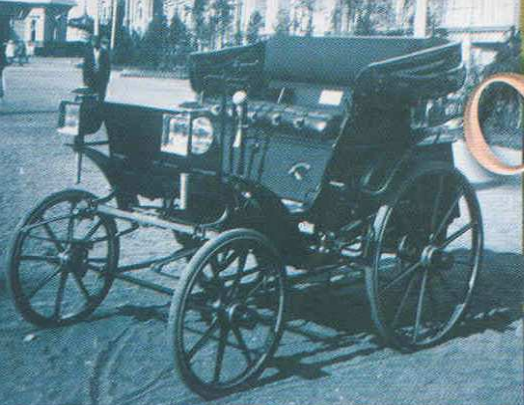


Рис. А30. Цветографические схемы автомобилей служб предотвращения и помощи при чрезвычайных ситуациях и гражданской обороны

ОТ ФОТОГРАФИИ



И МОДЕЛИ

VM.M Co. Ltd.

ДИСТРИБЬЮТОР № 1 в РОССИИ



а/я 64 Санкт-Петербург
195274 РОССИЯ
тел. / факс: (812) 336-48-98
e-mail: mail@vmmodels.ru
www.vmmodels.ru



Москва

Магазин № 1

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

Model Cars Heritage



Интернет-Магазин

www.modelcarsheritage.spb.ru

Санкт-Петербург

МАШИНКИ

на Моховой, 31
и в главном зале
Московского вокзала
тел.: (812) 579-83-62
Лучший выбор моделей
во всех масштабах