

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

PATENT
ГАМА

Автомобильный 5/2007 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



Музей Политехнический

ЛЕГЕНДАРНЫЕ РАЛЛИЙНЫЕ ОРЕЛ
АВТОБУСЫ НА ЛАДОНИ
ГАМА — СДЕЛАНО В ГЕРМАНИИ
НЕПРОСТАЯ СУДЬБА ЗИС-150
БЕЛОРУССКИЙ "УРАГАН"
ВЫСТАВКИ В МОСКВЕ



WWW
AUTOMODEL
RU

G ADAM MANGOLD • FÜRTH/BAYERN

Генриindet 1882

FABRIK MECHANISCHER PATENTSPIELWAREN

Leopold-Str. 71

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 5/2007 МОДЕЛИЗМ

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@polyumus.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 несет ответственности за содержание
рекламных материалов.
Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авто-
ров статей.
Данное издание не может быть воспроизведено полно-
стью или частично без письменного разрешения изда-
теля. При цитировании ссылка обязательна.

© Автомобильный моделизм, 5(53)

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

Легендарные раллийные Opel, 2
Л. Суславичюс
Автобусы на ладони, 4
А. Демидов
Мир Детства, 8
Автомобили 1985 года – Opel Kadett 1.3N,
Renault 25 и Lancia Thema, 9
А. Бармасов
Gama – сделано в Германии, 11
Д. Лисин
Модель за 750 евро, 15
Л. Суславичюс
Автомобили в моделях, 17
Зарубежные новинки, 19
Отечественные новинки, 22
Непростая судьба ЗИС-150, 23
М. Соколов
Белорусский «Ураган». Часть II, 27
А. Колеватов
Моделистам на заметку, 33
Конкурс «Масштабная модель года», 34
Справочная информация, 35
Выставки в Москве в 2007 г., 38
Схемы окраски спецтехники, 3 стр. обл.

Дорогие друзья и коллеги!

*Начинается подписка на первое полу-
годие и на весь 2008 год. Подписка осуще-
ствляется только через редакцию.*

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

*Стоимость подписки составляет 390
руб. за полугодие или 780 руб. за год с пере-
сылкой по России.*

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

*Убедительная просьба, не затяги-
вайте с подпиской. Тираж в редакции
заканчивается через месяц после полу-
чения его из типографии.*

*Надеемся, что Вы останетесь с
нами.*

*Редакция журнала приносит свои из-
винения Михаилу Петрову. К сожалению,
в предыдущем номере журнала в матери-
але о немецких музеях не была указана
его фамилия, как автора материала.*

ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» осуществляется *только через редакцию журнала* перечислением почтового перевода в **390 руб.** (за полугодие) или **780 руб.** (за год) 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. – **130 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) or 60 for 6 issues (1 year) including mail (Russian language only)

В розницу старые и новые номера журнала можно приобрести:

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

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-магазины www.ritmopexx.ru; www.1001automodel.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

ЛЕГЕНДАРНЫЕ РАЛЛИЙНЫЕ О П Е Л



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

Проводившаяся в начале апреля прошлого 2006 года в «германской столице» городе Эссене традиционная выставка «ТехноКлассика» привлекла свыше 150 тыс. посетителей. Однако наиболее многочисленная толпа посетителей собралась в самый первый день выставки у стенда модельной фирмы «Schuco». И не столько из-за новых моделей, впервые представленных именно на «ТехноКлассике», сколько из-за необычных гостей на стенде фирмы. На нём посетители могли воочию увидеть звёзд раллийного спорта 70-х гг. прошлого века – неоднократного чемпиона по ралли Вальтера Рёрля (Walter Riorl), его напарника Йохана Бергера (Jochen Berger) и их автомобиль Opel Ascona A Rallye, выступавшая на котором оба именитых спортсмена с большим отрывом выиграли в 1974

г. чемпионат Европы по авторалли.

Легковой заднеприводный автомобиль Opel Ascona, дебютировавший в 1970 г., в производственной программе «Opel» занимал место между компактным Opel Kadett и автомобилем среднего класса Opel Rekord. После того, как в течение первых лет производства удалось вылечить «детские болезни» этого автомобиля, интерес к Opel Ascona проявила тюнинговая фирма «Irmischer», традиционно занимающаяся переделками «Опелей».

В чемпионате по авторалли 1973 г. Irmischer Ascona Rallye начал выступать с опозданием, однако выступавшие на ней Вальтер Рёрль и Йохан Бергер смогли победить в шести этапах и стали вице-чемпионами. После такого успешного дебюта зашевелилось и руководство

«Opel» – было решено, что Opel Ascona в следующем году будет официально представлять «Opel» в чемпионате Европы. С мощной поддержкой завода оба гонщика, выступая на более мощной, нежели в прошедшем чемпионате Opel Ascona A Rallye, без проблем обошли всех конкурентов и стали чемпионами Европы по авторалли 1974 г., а чемпионский автомобиль занял почётное место в заводском музее «Opel» в Рюссельхайме. Именно этот автомобиль украшал стенд «Schuco» на прошлогодней «ТехноКлассике». Посетители могли осмотреть автомобиль и тут же на месте приобрести его уменьшенную в 43 раза копию. Кстати, коллекционеры и фанаты автоспорта могли приобрести на выбор один из двух вариантов модели гоночного Opel Ascona – 1973 или 1974 года,





различающихся «боевой раскраской». Кому повезло, тот смог получить автограф Вальтера Рёрля или Йохана Бергера на коробке или даже на самой модели. Знаменитые гонщики расписывались также и на третьей новой модели из коллекции «Schuco» – спортивном купе Opel Commodore. Дело в том, что на первой гонке чемпионата Европы – Rally Monte Carlo – в 1973 г. они выступали именно на таком автомобиле с 6-цилиндровым двигателем. Выступление на мощном, но тяжёлом Opel Kommodor, который иногда из-за тяжеловатого управления называли просто «комодом», было весьма драматичным. Тормоза у Opel Kommodor отказали, но Вальтер Рёрль рискнул и прошёл горный участок, тормозя только двигателем. В конечном итоге тогда это принесло ему победу в своём классе.

Модели спортивных Opel изготовлены с характерной для продукции «Schuco»

прецизионной точностью. Открывающиеся двери или капоты у моделей не предусмотрены, но это только повышает их качество, придаёт достоверность их внешности. На моделях установлены характерные для раллийных автомобилей уширенные крылья, повторены все, даже мельчайшие надписи и эмблемы. Изготовитель воспроизвёл не только «батарейку» дополнительных фар на переднем бампере, «клетку» из труб внутри салона, защиту поддона картера двигателя, но и такую мелочь, как жёлтую петлю аварийного выключателя электропитания, выступающую из-под капота слева перед передним стеклом! Вот это копия!

«Schuco» выпустила также «гражданскую» модель Opel Ascona A, которая от моделей раллийных машин отличается даже кузовом – она имеет не две, а четыре двери. Да и тираж модели этого автомобиля куда больший – 2000 шт. против 1000 шт. гоночных. Модель имеет ярко зелёный цвет, каким тогда

окрашивались настоящие автомобили Opel Ascona A.

Коллекция «Schuco» не завершается вышеперечисленными моделями – нынешние пятидесяти-шестидесятилетние немцы с ностальгией вспоминают свои автомобили, на которых они ездили, будучи молодыми. Для них тиражами в 1000 шт. изготовлены модели весьма популярных тогда Opel Commodore V Coupe, Opel Manta A и Opel Ascona B в том же масштабе. Все модели окрашены в оригинальные цвета автомобилей Opel, применявшиеся в 70-е гг. XX в.

Но не только модели автомобилей, уже ставших историей, можно найти в каталоге «Schuco». Ничуть не меньше там моделей современных автомобилей. Но раз уж мы начали с Opel, то ими и закончим этот рассказ – приверженцам этой марки предлагаются модели современных Opel Vectra. И не только стандартных седанов или универсалов, но и весьма притягательных для коллекционеров их специальных версий, например, очень точную версию полицейского автомобиля, также до мелочей повторяющую оригинал...



АВТОБУСЫ НА ЛАДОНИ



Алексей ДЕМИДОВ,
г. Санкт-Петербург
Фото автора

Любой коллекционер, собрав несколько десятков, а то и сотен моделей, решает специализировать свою коллекцию в каком-то одном направлении. Кто-то собирает грузовики, кто-то спортивные автомобили, а кому-то хочется собирать автобусы. Но загвоздка состоит в том, что в наиболее распространённых в России автомобильных масштабах выбор автобусов небольшой, да и места они занимают много.

Любителям этой темы рекомендую обратить свой взор на «железнодорожный» масштаб 1:87 (H0) в котором выбор автобусной продукции весьма велик и разнообразен.

Подавляющее большинство российских коллекционеров масштабных моделей имеет достаточно скудное представление об автобусах в масштабе 1:87. В лучшем случае большинству любителей известны ещё с советских времён произведенные в ГДР модели автобусов Ikarus. В то же время за рубежом это направление коллекционирования очень развито и весьма популярно. Известно, что производится наибольшее количество моделей коммерческого транспорта в мире именно в восемьдесят седьмом масштабе — автобусы и здесь не стали исключением. Только в одной Германии в год выпускается несколько сотен масштабных моделей самых разнообразных автобусов.

Материалом для большинства моделей служит высококачественная пластмасса. Проектирование и изготовление пресс-форм и самих моделей производится на высокотехнологичном оборудовании с применением последних достижений компьют

терной техники. Отсюда высокая степень копийности и точности подгонки деталей, несмотря на миниатюрные размеры — длина модели стандартного двенадцатиметрового автобуса не превышает 14 см. При этом детализовка не уступает более крупным масштабам. Например, кресла в салоне туристического лайнера имеют подлокотники, а на приборной доске водителя чётко виден спидометр. В городских моделях имеются поручни и ручки на спинках сидений, а узел сочленения «гармошек» движется, как настоящий. Колёса «обуты» в натуральную резину с рисунком протектора, фары стеклянные. Дворники, зеркала, кондиционеры и прочие навесные детали — всё это делает модели максимально приближенными к оригиналу.

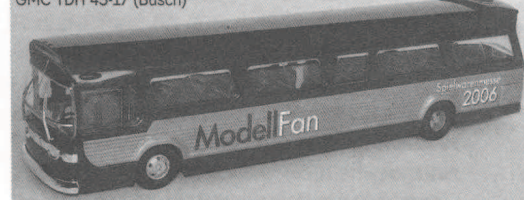
«Законодателем мод» в модельном автобусном мире является Германия. Множество крупных и мелких немецких фирм трудятся на поприще «автобусостроения». А начиналось всё с известной и ныне фирмы «Wiking», выпускавшей отдельные модели автобусов с конца 1960-х гг. Это были современные в то время Bussing Senator и Trambus, а также несколько модификаций Mercedes O302. Чуть позднее появились двухэтажный MAN SD200 и городской Mercedes O305. Выполнены они были достаточно примитивно, как и большинство моделей того времени и использовались в большинстве своем в качестве стендовых моделей на железнодорожных макетах и диорамах. Wiking'овские модели Bussing, Mercedes, MAN до начала 80-х годов прошлого века были, пожалуй, единственными представителями моделей автобусов в западных «хобби-шопсах». В восточной Германии на «народных предприятиях» «Espewe» и «Permot» делали неплохие миниатюрные копии венгерских Ikarus 31, 55 и 66-й серии, чешских Skoda, а также модели гэдэровских Robur и Barkas.

С начала 1980-х г. разработкой и выпуском моделей автобусов стали занимать такие известные фирмы, как «Herpa» и «Rietze». Наиболее известная из них фирма «Rietze» специализируется на современных туристических и городских автобусах. Фирма, основанная в 1981 г. на подъёме автомобильного моделизма в H0-масштабе в Германии (а значит и во всем мире, т.к. более 90% всех автомоделей в этом масштабе выпускаются именно там). До «Rietze» крупно-

Bussing D-38 (Wiking 15105)



GMC TDH 45-17 (Busch)



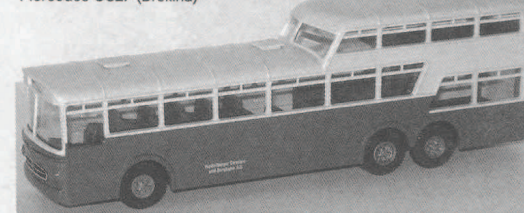
Jonckheere Deauville (Limo Cars 926)



Karosa 731 (SDV)



Mercedes O317 (Brekina)



масштабным выпуском миниатюрных автобусов, кроме упомянутого нами «Wiking» никто не занимался. В отличие от упрощённых викингских моделей (о более качественных моделях «Wiking» мы расскажем позже) фирма «Rietze» изначально сделала ставку на качество и высо-

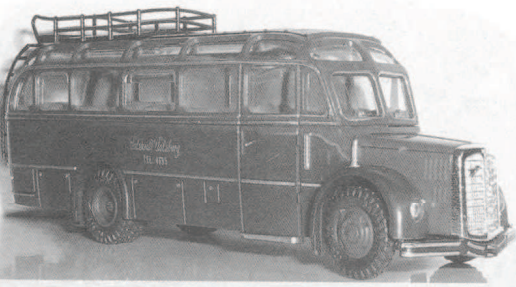
Man SU240 (Herpa)



Magirus 150 (Brekina)



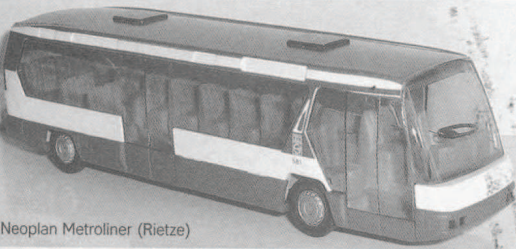
Laurer-Comet (Roco)



Mercedes O405 (Wiking)



Mercedes Tourismo (AWM)



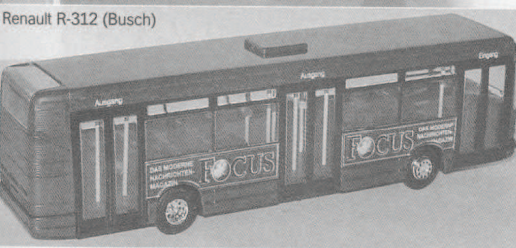
Neoplan Metroliner (Rietze)



Neoplan Skyliner 2 (Rietze)



Renault Iliade (Rietze)



Renault R-312 (Busch)

кую степень копийности своих моделей, благодаря технологии проектирования и производства к тому времени позволяли это.

Первыми автобусными моделями «Rietze» были Neoplan Cityliner и Mercedes O303. На тот момент это были только что выпущенные новейшие туристические лайнеры, и выпуск их миниатюрных моделей пришлось как нельзя кстати. Спрос на модели оказался огромен. С этого момента фирма «Rietze» чётко следует своей концепции производить модели автобусных новинок одновременно с выходом «в свет» своих настоящих прототипов.

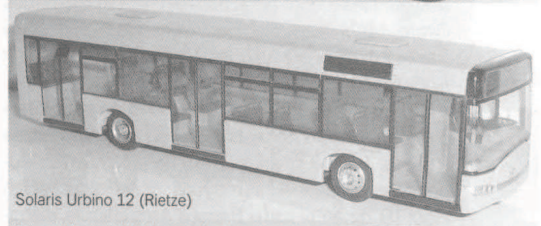
Итак, что же собой представляли первые «рицевские модели». Первое, что бросалось в глаза — это обилие вариантов окраски и её качество. Модели окрашивались по «национальному» признаку, то есть в цвета и логотипы большинства европейских и даже некоторых арабских туристических компаний, и естественно в цвета местных (германских) перевозчиков. Окраска надписей, эмблем, рисунков, логотипов и пр. производилась новейшим на то время методом тампонирования на изготовленный из цветной пластмассы (как правило, преобладающего цвета) кузов. Но бывали и исключения. Кузов из белой пластмассы полностью окрашивался несколькими плавными переходящими один в другой цветами, а затем на уже окрашенный кузов наносились мелкие значки и надписи. В совершенстве овладев обеими технологиями окраски моделей мастера из фирмы «Rietze» до сих пор остаются непревзойденными в этом деле, и по праву «рицевские» автобусы считаются по аккуратности и качеству окраски лучшими.

От окраски вернёмся к самим моделям. Прежде всего, следует отметить наличие хорошо проработанного внутреннего интерьера. Салон изготовлен из чёрного пластика. Спинки сидений имеют чётко выраженные подголовники. Правда, на этих моделях они ещё выполнены единой деталью. В центре салона располагается туалет и блок мини-кухни. Кресло экскурсовода выполнено в сложном виде. Прекрасно проработана приборная панель с чётко видимыми на ней циферблатами различных приборов и ручки переключения коробки передач. Боковые окна на моделях сделаны из очень тонкого прозрачного пластика «заподлицо» с корпусом и повторяют изгибы настоящих (что наглядно видно на модели Neoplan), стойки на них выдавлены и окрашены в чёрный цвет. Колёса на первых моделях состояли из двух частей — диска (у каждой модели он свой) и шины и изготавливались из пластмассы. Отличным дополнением к модели была передняя и задняя светотехника, сделанная из прозрачного цветного пластика, а также съёмный кондиционер на крыше. На отдельно прилагающемся литнике располагались дворники и зеркала заднего вида. Днище модели выполнено единой деталью с тщательно проработанными объёмными передним и задним мостами, карданным валом, бензобаком и запасным колесом. В целом первые «рицевские» модели выглядели очень достойно и не имели конкурентов.

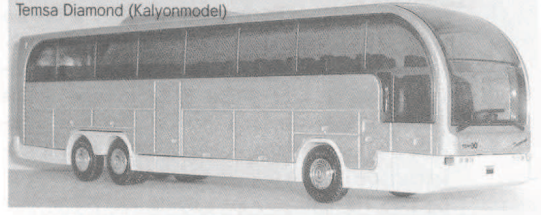
Позже были изготовлены модификации Neoplan. Трёхосный полутурный Cityliner, двухэтажный Skyliner и огромный двухэтажный, четырёхосный (!) монстр под красивым названием Megaspaceliner. Одновременно с этими модификациями Neoplan в программе «Rietze» появились модели другого знаменитого немецкого производителя автобусов — компании Setra Kasbohrer. Это были модели автобусов третьего поколения. Setra туристических модификаций 315HD и 315HDH



Setra 415NF (AWM)



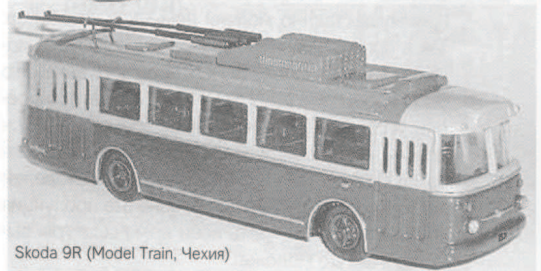
Solaris Urbino 12 (Rietze)



Temsa Diamond (Kalyonmodel)



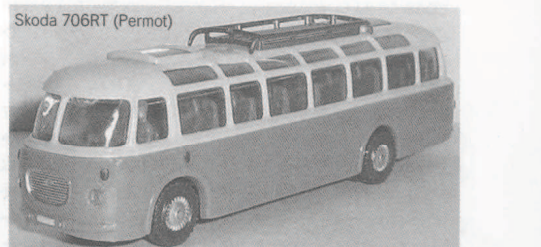
Van Hool T9 (Rietze)



Skoda 9R (Model Train, Чехия)

были изготовлены ещё по старой технологии с пластмассовыми колёсами, а городские и пригородные модификации (317, 319) уже имели резиновую ошиновку с чётко выраженным рисунком протектора. Начиная с этих моделей все «рицевские» автобусы обустраиваются в настоящую резину.

Позднее у большинства моделей появляются сидения, выполненные в виде отдельных деталей с ручками (на городских) и подлокотника-



Skoda 706RT (Permot)



Van Hool T815 (Limo Cars)

ми (на туристических), изготовленные из цветного пластика, что выгодно выделяло их на фоне остальных.

В модельном ряду фирмы появляется всё больше и больше различных модификаций туристических MAN, Mercedes, Setra и Neoplan. Это двух- и трёхосные, полутора- и двухэтажные лайнеры. Не отставало и производство моделей городских машин. Низкопольные и сочленённые Mercedes Citaro, MAN NL и Neoplan Centroliner достойно заняли свои места на полках у коллекционеров и любителей.

Помимо изготовления практически всех автобусов немецких производителей фирма «Rietze» с конца 1990-х гг. впервые (!) начала выпуск моделей иностранных автобусов: бельгийского Van Hool T9, французских Renault Ares и Iliade, шведских Scania Irizar PB и Volvo B12 600, а так же польского Solaris Urbino 12, тем самым значительно расширив круг своих потенциальных покупателей во всём мире. В настоящее время фирма «Rietze», являющаяся бесспорным лидером в производстве моделей автобусов в Н0-масштабе начала выпуск автобусов и в масштабе 1:43. На прилавки магазинов поступили первые металлические трёхосные Mercedes Travego нового поколения в новом для фирмы масштабе. Сей факт говорит о том, в скором времени и поклонники «сорок третьего» сумеют вдоволь насладиться замечательными моделями автобусов от фирмы «Rietze».

Сравнимыми по качеству выпускаемых моделей с фирмой «Rietze» являются такие известные фирмы, как «Herpa» и AWM, изготавливающие преимущественно модели немецких автобусов. Так в программе «Herpa» модели автобусов появились ещё в начале 80-х гг. прошлого века. Это были городские MAN SU-240 и Setra второй серии. К сожалению, в настоящее время их выпуск практически прекращён. Фирма AWM напротив из года в год стала увеличивать выпуск моделей автобусов и на сегодняшний день эта продукция составляет почти треть всей номенклатуры выпускаемых ею моделей.

Особняком стоят «Brekina» и «Busch». Фирма «Brekina», специализирующаяся на моделях автомобилей 1950-х — 1960-х гг., выпускает и автобусы этого времени. Наиболее интересными являются полуторазэтажный трёхосный Bussing President, небольшие автобусики NWF BS300 на железнодорожном ходу, а также автобусы Magirus (были и такие) и первая Setra S6 Kassbohrer. Брекиновские модели по качеству и детализировке сравнимы с моделями «Rietze» и являются единственными представителями ушедшей эпохи пассажирского транспорта 2-й пол. XX в. с её ничем несравнимыми обтекаемыми формами и обводами кузовов. Наглядным примером этого могут служить выпущенные в этом году модели автобусов Magirus 150 и Mercedes O6600H. На обеих машинах помимо тонкого литья и аккуратной окраски можно увидеть тончайшие металлизированные молдинги, хромированные колпаны на дисках колёс, прозрачную переднюю и заднюю светотехнику, а также хорошо читаемые логотипы и эмблемы производителей.



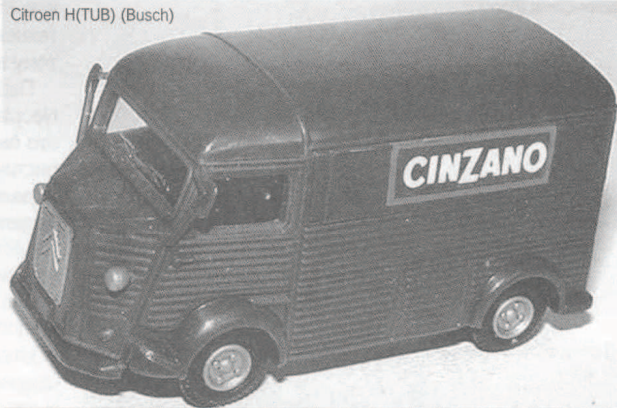
Volkswagen Transporter (Roco)

Единственным в Европе изготовителем моделей американских автобусов, в частности GMS, а также городских и туристических машин марки Renault является компания «Busch». Эта торговая марка ведёт свое начало от известной в начале 1980-х гг. фирмы «Praline», впервые выпустившей модель не германского автобуса. Ею стал французский туристический лайнер Renault FR-1. Позднее, после преобразования «Praline» в «Busch» лицензионное копирование французской марки было продолжено, и на свет появилась вторая мини-копия продукции Renault — модель R-312, долгие годы являющегося основным городским автобусом Франции. Отличительной особенностью этой миниатюры стали вертикальные стойки и поручни в салоне, ранее никогда не делавшиеся на моделях автобусов в этом масштабе.

Помимо вышеперечисленных фирм существуют множество мелких производителей, выпускающих, как правило, одну или несколько моделей. К наиболее интересным относятся: «Beka», S.E.S., SDV, «Bayern Modell», I.M.U., NZG-Modelle, «Limo Cars» и др. В частности, S.E.S. до сих пор выпускает любимые нами Ikarus двести пятидесятой серий, в том числе и троллейбусы на их базе. Чешская SDV изготавливает сборные модели Karosa семисотой и девятисотой серий. Производством миниатюрных копий аэродромных автобусов Cobus занимается NZG-Modelle. Не так давно появившаяся на обломках гэдээровских фабрик игрушек в восточной Германии фирма «Beka» продолжает «социалистическую» тему — она изготавливает модели автобусов Ikarus 180, когда-то всю «бороздивших» улицы советских городов. Испанская автомобильная фирма «ЕКО» радует местных любителей моделями Pegaso, а французская «Norev» (более известная в сорок третьем масштабе) недавно начала выпуск моделей в Н0-масштабе, в том числе и автобусов давно забытой марки Saviem. В Турции (!) благодаря стараниям фирмы «Kalyonmodel» появились на свет в рамках рекламной компании весьма приличные презентационные модели автобуса Temsa Diamond. Фирма «Limo Cars» из Бельгии воспроизвела местные Van-Hool T-815 и Jonckheere Deauville. Единственным миниатюрным голландским автобусом является Bova Futura, воплощенная в металле фирмой EFSI. Американский континент представлен компаниями «Pirate Models Ltd», делающей неплохие модели местных машин из металла и канадской «Promotex», выпускающей школьные автобусы International, выполненные в традиционной для «шульбуссов» жёлтой окраске с откидывающимся знаком «Stop» с левой стороны и многочисленной дополнительной светотехникой. Из всего этого многообразия по качеству моделей особенно выделяются (впрочем, как и всегда) германские производители.

На постсоветском пространстве изготовлением моделей автобусов занимаются украинские моделисты, уже знакомые нам по прошлым публикациям. В отличие

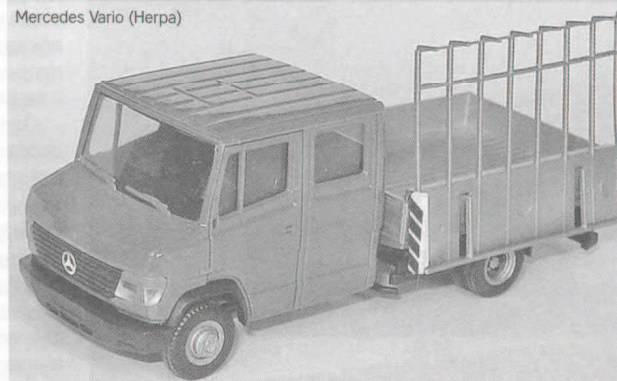
Citroen H(TUB) (Busch)



Ford Transit Feuerwehr (Rietze)



Mercedes Vario (Herpa)



от своих зарубежных коллег украинцы делают модели из эпоксидной смолы, что в конечном итоге при наличии неплохих пресс-форм приводит к ухудшению внешнего вида и качества моделей из-за более «толстого» и грубого литья. Сказывается и отсутствие современных производственных мощностей по окраске моделей и изготовлению стёкол. Вместо полноценных ветровых и боковых стёкол из прозрачного пла-

Volkswagen T1 (Brekina 3393)

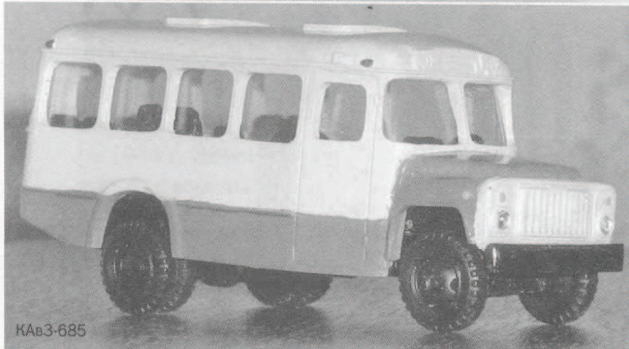


Volkswagen T2 pick-up (Brekina)





ЗИС-16



КаВЗ-685



ЗИЛ-158



ЗИС-127



ЛАЗ-695 «Украина»

стика в моделях используется обычная целлулоидная плёнка. Окраска моделей осуществляется аэрографом вручную, а мелкие детали красятся кисточкой.

Однако следует отдать должное энтузиастам отечественного пассажирского транспорта из Украины, сумевшим на-



ПАЗ-672 «Пингвин»

ладить, практически при полном отсутствии интереса и спроса, мелкосерийное производство моделей автобусов в этом масштабе. Впечатляет и широкая гамма производимых моделей. Наши «братья славяне» умудряются производить в полуподпольных условиях модели практически всех советских автобусов. В их числе есть и довоенные капотные ЗИС-16 и послевоенные ЗИС-154, ЗИЛ-158, а также более поздние ЛиАЗ-677 и «горбатый» ЛАЗ, многочисленными модификации ПАЗиков и КаВЗов.

Не упущен из виду мировыми производителями масштабных моделей и класс микроавтобусов. Здесь также господствуют германские компании. Ими охвачен практически весь спектр производимых моделей от первых Volkswagen Transporter и Ford Transit до современных Mercedes Sprinter и Iveco Daily. Наглядным примером тому служат модели фирмы «Негра». Помимо традиционных пассажирских модификаций Mercedes Sprinter, Mercedes Varjo, Volkswagen T-2, Volkswagen LT2, а также Volkswagen T-4 в её программе есть реанимобили и пожарные автоцистерны с удлинённой кабиной, соответствующей окраской и светотехникой на базе этих микроавтобусов. К наиболее экзотичным «микрикам» относится стекловоз Mercedes Varjo с двойной кабиной и витринными стёклами на специальных держателях по бортам кузова. Знаменитые микроавтобусы марки Volkswagen копируют сразу несколько фирм. Так «Brekina» делает первое и второе поколение этих машин. Компания «Росо» производит третье поколение Volkswagen Transporter кроме традиционного пассажирского, ещё и в грузовом варианте, ну а все последующие поколения вплоть до самых современных изготавливает «Негра». Таким образом, на примере этой марки прекрасно видно, что коллекционеры имеют возможность собрать у себя дома на полке всю линейку этих замечательных автомобилей. Все вышеперечисленные модели микроавтобусов ничуть не уступают своим «большим братьям». Их так же отличает, несмотря на свои миниатюрные размеры, детальная проработка кузова, салона и великолепная детализировка.

Значительный вклад в производство моделей микроавтобусов внесла уже упомянутая выше фирма «Busch». В её программе присутствуют достаточно экзотические «микрики», например такие, как «глазастый» DKW или «курносый» Citroen H(TUB) — известный нам по старым французским фильмам о незадачливом полицейском с Луи Де Фюнесом в главной роли. Не обойдём вниманием производителей моделей и другой не менее знаменитый автогигант — Ford. Миниатюрные микроавтобусы этой марки выпускает целый ряд фирм. Самый эффектный из них, пожалуй, Ford Transit первого поколения от «Brekina» с его очень запоминающейся внешностью и превосходным воплощением в миниатюре, а новейшая модификация этого автобусика уже появилась в исполнении хорошо нам известной фирмы «Rietze».

К сожалению, такой вид обществен-

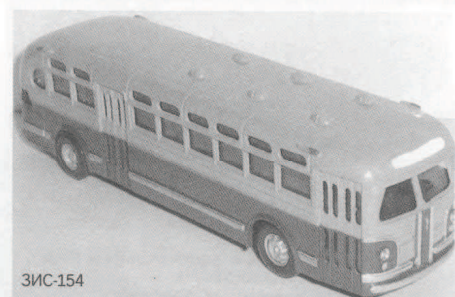


ЗИС-155

ного транспорта как троллейбус очень мало распространён в странах западной Европы. Отсюда и практически полное отсутствие производства его моделей (и не только в восьмидесятилетнем масштабе). Однако несколько фирм работают в этом направлении. Это «Model Train» из Чехии, изготавливающая троллейбусы Skoda 7, 8 и 9, а также Tatra T-401. Немецкая железнодорожная фирма «Brawa» производит одну единственную действующую модель сочленённого троллейбуса с 16-вольтовым двигателем внутри, питающимся от прилагаемой подвесной контактной сети с опорами и блока питания. Вышеупомянутая S.E.S. из восточной Германии на базе «гармошек» Ikarus делает известные в Москве троллейбусы СВАРЗ-Ikarus, выпускавшиеся на МТРЗ в начале 1990-х гг. Компанией «Brekina» с прошлого года небольшой серией выпускается троллейбус на базе Bussing 4000T. Вселяет надежду и деятельность мелких украинских фирм в этом направлении. Ими освоен выпуск немецких машин 1940-х гг. уже канувших в историю марок, таких как Krass-Maffey и Henschel-Schumann. По некоторым данным готовятся к выпуску некоторые модели отечественных троллейбусов, в частности МТБ-82 и ЗиУ-5.

Подводя краткие итоги нашего обзора автобусных моделей, следует отметить, что крупные производители ежегодно расширяют свой модельный ряд, делая ставку на новинки года, тем самым, давая возможность коллекционерам иметь у себя на полке модель, вышедшую одновременно со своим прототипом. Также растёт количество мелких фирм, продукция которых не менее интересна моделистам.

Всё это многообразие видов и окрасок моделей автобусов, а также их небольшие размеры и стоимость делают это направление масштабного моделирования очень интересным и увлекательным.



ЗИС-154



ПАЗ-672

МИР ДЕТСТВА

Прошедшая в начале октября выставка «Мир детства» преподнесла коллекционерам масштабных моделей несколько сюрпризов, как ожидаемых, так и нет.

Прежде всего, хочется отметить фирму «Бауэр», которая в своей серии «Autobahn» выпустила в масштабе 1:43 долгожданные модели автомобилей ВАЗ-2104 и ВАЗ-2106 в различной цветовой гамме и микроавтобус ГАЗ-2217 «Соболь» и микрогрузовик ГАЗ-2310 «Соболь» (бортовой с тентом и фургон). Так же была представлена целая серия моделей, отдалённо напоминающих ЗИЛ-4331. Как нам сказали представители фирмы, масштаб у неё не определён (где-то между 1:50 и 1:43), но кабина изготовлена на основе кабины ранее выпущенного «Бычка». Что было совсем уж неожиданным, так это появление пяти моделей отечественных автомобилей в масштабе 1:72 (ГАЗ-3110, Шевроле-Нива, УАЗ-3162 «Симбир», Лада-Калина, ВАЗ-2112) в различной цветовой гамме. Так же в планах фирмы выпуск этих моделей в наборах в окраске машин специального назначения, что в прочем относится и к моделям в масштабе 1:43.

Следующей заинтересовавшей нас фирмой стала «Премьер Игрушка». Правда в масштабе 1:43 у неё ничего не было, зато была представлена модель ВАЗ-2111 в масштабе 1:36 и прототипы пяти моделей в масштабе 1:60 (ГАЗ-3110, УАЗ-Хантер, ГАЗ-13, ВАЗ-2106 и Лада-Калина) Все модели будут выпускаться в различной окраске. Более подробно о них мы расскажем в следующем номере, так же как и о новинках фирмы «NewRay» (дистрибьютор фирма «Берадо») и Hongwell (Cararama).



Новинки от «Бауэр» в масштабе 1:72



Новинки от «Премьер игрушки» появятся в начале 2008 г.



Что-то похожее на ЗИЛ-4331



НОВЫЙ МАГАЗИН МОДЕЛЕЙ

автомобилей, железных дорог, коллекционных фарфоровых кукол и игрушек для детей

Большой выбор коллекционных автомобилей от современных до ныне не существующих модельных фирм, а также модели ручной работы

Адрес: Москва, Алтуфьевское шоссе, д.27
ТЦ «Персей» в Отрадном, павильон №93
С 10.00 до 20.00 без выходных



www.automodelist.ru, тел. 988-76-04*193

Мир Коллекционных Моделей

1001 автомобиль

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



Добро пожаловать в Удивительный Мир Масштабных Коллекционных Моделей!

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

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

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

Москва

Интернет магазин

+7(495) 762 56 74
+7(916) 614 33 15

www.1001automodel.ru
e-mail: info@1001automodel.ru

Автомобили 1985 года – Opel Kadett 1.3N, Renault 25 и Lancia Thema



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

Opel Kadett 1.3N

В европейском конкурсе «Автомобиль 1985 года» немецкий Opel Kadett 1.3N занял первое место с 326 баллами. Opel Kadett 1.3N (легковой автомобиль первой группы малого класса по российской классификации) выпускался с октября 1984 г. Новое семейство Kadett состояло из нескольких моделей с различной комбинацией кузовов, двигателей и коробок передач.

Во многих странах Opel Kadett был признан машиной, цена которой оптимально соответствует качеству и функциональным особенностям. Возможно, поэтому выпуск автомобиля был налажен не только в Германии, но и в Южной Корее (Daewoo Racer), и в США (Pontiac Le Man). На Opel Kadett устанавливалась большая гамма силовых агрегатов: дизель объёмом 1,6 л и пять бензиновых (1,297, 1,4, 1,6, 1,8 и 2,0 л). На выбор устанавливались автоматическая или механическая коробки передач.

А вот как одной фразой охарактеризовал Opel Kadett английский автомобильный журнал «Autocar and Motor»: «Запоминающийся только своим тяжёлым рулём».

Opel Kadett оставался в программе до 1991 г. В 1992 г. ему на смену пришла Astra.

Масштабные модели Opel Kadett:

- Opel Kadett «ADAC» Gama 1106
- Opel Kadett «AVD» Gama 1118
- Opel Kadett Caravan «Liebherr» Gama 1112



Opel Kadett Caravan «Nagel» Gama 1124

Opel Kadett Coupe green metallic 1/43M Politoys-Polistil 510

Opel Kadett E 1984 green Minichamps 400045900

Opel Kadett E Caravan 1984 red Minichamps 400045910

- Opel Kadett E GSI cabriolet JMM O06
- Opel Kadett Gama 1105



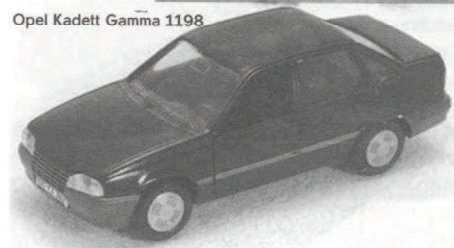
Opel Kadett Gama 1199

Opel Kadett GL Caravan red Gama 1199



Opel Kadett

Opel Kadett GLS 4-doors sedan 1985 gray metallic Gama 1198



Opel Kadett Gamma 1198

Opel Kadett GLS AVD 5-doors white violet Gama 1195

Opel Kadett GSI #17 Tour de Corse 1987 CB Com CBCK822

Opel Kadett Gsi cabriolet opens Gama 1135



Opel Kadett GSI 3-doors cabriolet white Gama 1196

Opel Kadett GSI Gr.A Tour de Corse 1987 Starter KITS ST0335

Opel Kadett Rallies Italia Gama 1163

Opel Kadett rennversion Dealerteam Gama 1122

Opel Kadett rennversion Luk Gama 1120

Renault 25

В европейском конкурсе «Автомобиль 1985 года» второе место с 261 баллом занял французский Renault 25.

Хэтчбек Renault 25 с двигателями рабочим объёмом от 2 до 3 л мощностью 64–144 л.с. стал преемником моделей среднего класса Renault 20 и Renault 30.

А вот как одной фразой охарактеризовал Renault 25 turbo английский автомобильный журнал «Autocar and Motor»: «Всё портит запоздалое включение турбо-

наддува».

В ноябре 1992 г. Renault 25 заменил Renault Safrane – самый комфортабельный и просторный Renault.

Масштабные модели Renault 25:



Renault 25 1990 light grey Norev 512952



bronze metallic



green metallic



light green metallic

Renault 25 Solido 1339



Renault 25



Renault 25 Solido SO1504



Renault 25TX «Meribel» Tungstene 1990 Norev 512950



Renault 25TX Taxi G7 1988 Norev 7711227783

Lancia Thema

В европейском конкурсе «Автомобиль 1985 года» третье место с 191 баллом заняла итальянская Lancia Thema.

Появившаяся в 1984 г. модель среднего класса Lancia Thema представляла собой улучшенную копию комфортабельного переднеприводного седана FIAT Scroma (в 1969 г. Lancia вошла в состав концерна FIAT). Lancia Thema оснащались бензиновыми и дизельными двигателями рабочим объёмом от 1995 до 2849 см³ мощностью от 115 до 150 л.с. Многие детали шасси Lancia Thema были идентичны не только FIAT Scroma, но и SAAB 9000.

А вот как одной фразой охарактеризовал Lancia Thema 8.32 английский автомобильный журнал «Autocar and Motor»: «Прекрасный автомобиль в непослушном шасси».

В 1989 г. появилось семейство Lancia Dedra, занявшее промежуточное положение между моделями малого класса Lancia Delta и Lancia Thema. В 1994 г.

Lancia Thema была заменена новым поколением комфортабельных автомобилей семейства Lancia Карра.

Масштабные модели Lancia Thema:



Lancia Thema 1-series beige metallic limited Replicar 008VTHB.S1

Lancia Thema 3-series blue metallic limited Replicar 008B.THS.S3



Lancia Thema 832 Ferrari Giocher GRTH8-32
Lancia Thema berlina 1-serie Giocher GRTHS
Lancia Thema berlina KIT PB Model PBK063
Lancia Thema Ferrari KIT PB Model PBK065



Lancia Thema green metallic Norev 783021
Lancia Thema limousine KIT PB Model PBK028

Lancia Thema Lusso 2-serie Giocher GRTHL
Lancia Thema SW KIT PB Model PBK064



Lancia Thema S1 limousine Presidential silver Replicar 006A.THF.LIMO

Lancia Thema station wagon 3-series black met limited Replicar 007A.THSW.S3

Lancia Thema SW 1992 Elite Models L-01

Lancia Thema Turbo IE 1988 blue met Edison Giocattoli 802221

Lancia Thema 1st series IE turbo gold met Giocher TH1



Lancia Thema 1-series taxi yellow Giocher TH1TX



Lancia Thema 2-series 16 IE red Giocher TH2



Lancia Thema 3-series blue met Replicar 008B.THS.S3



Lancia Thema Ferrari 8.32 2-ser red met Replicar 006A.THF.S2



Lancia Thema turbo IE 1988 blue met Edison Giocattoli 802221



Lancia Thema Turbo IE 1988 Phase 2 blue met Norev 882221



Lancia Thema turbo IE 1988 green met Edicola



Lancia Thema SW 1st series blue PB Model



Lancia Thema Ferrari 8.32 SW-Gianni Agnelli personal car silver Replicar 007A.TSWG



Lancia Thema SW 1st series IE turbo gold met Giocher TH1



Lancia Thema

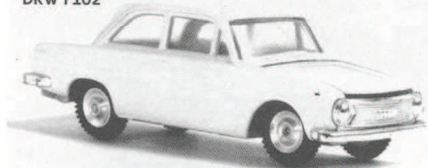
GAMA – СДЕЛАНО В ГЕРМАНИИ

Дмитрий ЛИСИН (г. Томск)

lischita@mail.ru

Фото из архива автора

DKW F102



BMW 2000S coupe



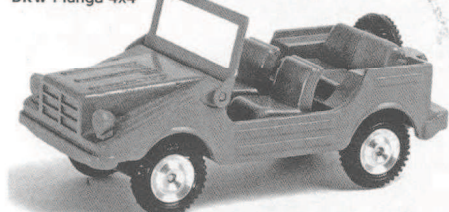
В наши дни производством масштабных моделей занимается большое количество предприятий, мастерских и энтузиастов. Все шире и шире становится ассортимент, всё более детально проработаны копии любимых автомобилей. Но многих коллекционеров привлекают не современные копии, а масштабные модели, которые были созданы в 50–60-х гг. XX в. Им близка их история, детализировка и дух старины. Всё больше и больше моих коллег интересуется моделями таких фирм, как Dinky Toys, Corgi Toys, Dugu, Safir, Rami, ZISS, Gama и др. Именно об истории компании Gama мне и хочется рассказать.

2 января 1881 г. в городе Фурт (Furth), располагавшемся чуть севернее игрушечной столицы

Buick Electro coupe 1959



DKW Munga 4x4



BMW 700 coupe

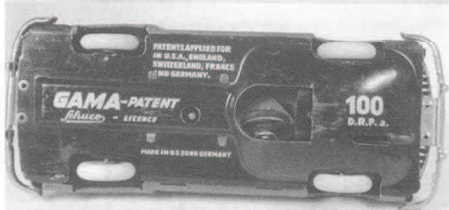
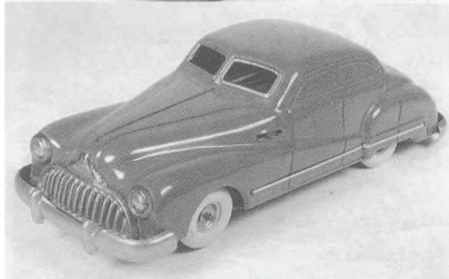


Германии старинного немецкого города Нюрнберга (Nurnmberg), Георг Мангольд (Georg Adam Mangold), сновал собственную компанию и назвал её Gama, соединив первые буквы своего имени и фамилии. Ремесленные рабочие вновь созданной фабрики изготавливали механические игрушки из жести разной степени сложности и стоимости (в основном фигурки людей или животных). Самые сложные и дорогие продавались в шикарных магазинах игрушек Нюрнберга, вызывая восхищение у взрослых и заставляя быстрее биться сердца детей.

В 1920 г. фирма Gama перешла от отца-основателя к его сыну — Хансу Мангольду, что, впрочем, никак не отразилось на специализации фирмы. Вторая мировая война прервала мирную деятельность компании, работать было некому, да и незачем. В середине 1945 г. с началом восстановления разрушенной Германии дело Gama было начато заново. В первые послевоенные годы было не до игрушек. Чтобы как-то существовать, фирме пришлось заняться выпуском галантерейных товаров: пуговиц, пряжек, а также ложек и других столовых принадлежностей и электроплиток. Эти, и подобные им товары, были необходимы встающей на ноги стране. Совсем скоро фирма возобновила производство жестяных игрушек. Интересно то, что игрушки мастерили из вторсырья, изготовленного из переработанных консервных банок, оставшихся в большом количестве от американских оккупационных войск. Несколько лет напряжённой работы принесли свои плоды. Помогла и денежная реформа, которая была проведена в Германии в 1948 г., давшая возможность многим компаниям «возродиться из пепла».

В течение 1950-х гг. происходило сильное расширение ассортимента электромеханических изделий, разнообразных игрушек и сопутствующих товаров. Именно в это время сотрудники компании Gama обратили внимание на рынок моделей автомобилей. И первыми копиями автомобилей от Gama были Buick и Volkswagen, изготовленные из жести и состоявшие всего из нескольких деталей. Их отличало только правдоподобное остекление, которое было нарисовано на жестяном кузове модели, остальная проработка просто отсутствовала. Эти игрушки были достаточно большими и выпускались в масштабах от 1:20 до 1:14 до начала 1970-х гг., когда рынок уже всё больше и больше смещался в сторону металлических моделей в масштабе 1:43. С течением времени качество игрушек

Benz Victoria



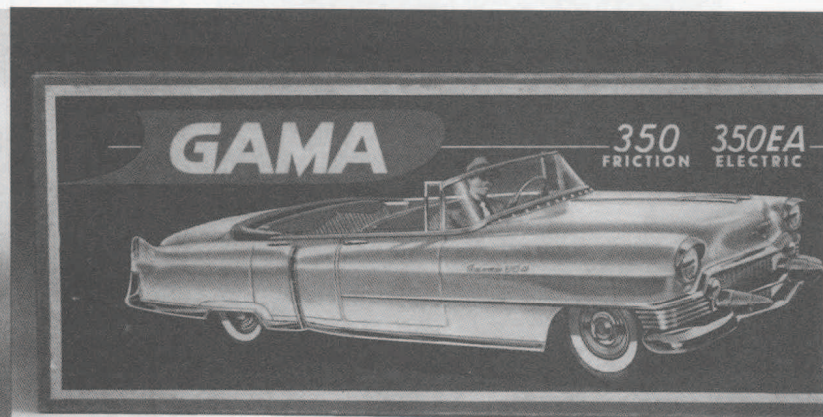
Cadillac (Gama 300)



Gama значительно улучшилось, в основном, благодаря сотрудничеству с японской компанией Marusan, которое началось с создания прекрасной копии автомобиля Cadillac 1954 г. В каталоге немецкой компании эта копия называлась просто — Gama 300.

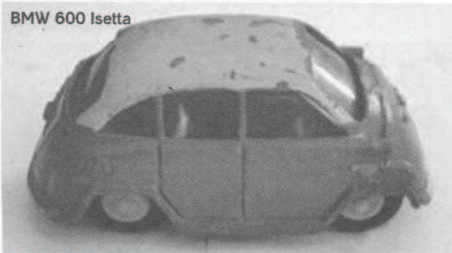
В конце 1950-х гг. пластик начал вытеснять жёсть, которую использовали для изготовления корпусов моделей, но до конца вытеснить её он не смог, так как жёсть всё ещё применяли для

Cadillac (Gama 350)

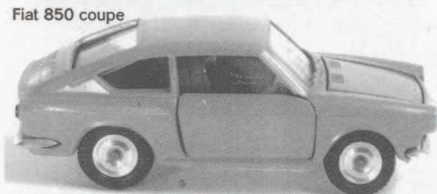




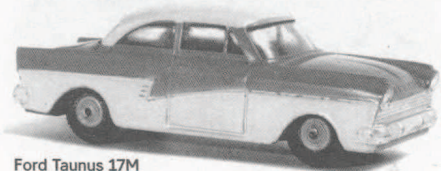
Mercedes 220SE



BMW 600 Isetta



Fiat 850 coupe



Ford Taunus 17M



Mercedes 600 short

изготовления внутренних интерьеров моделей автомобилей (рисунок наносился методом литографии), движущихся деталей или имитации двигателей.

В 1959 г. всё больше стала осваиваться технология изготовления масштабных моделей из цинкового сплава методом литья под давлением. В этом году фирма Gama представила на ярмарке игрушки свои первые модели автомобилей: Volkswagen Kafer, Ford 17M и Opel Rekord. Основным недостатком первых моделей Gama оказался их масштаб, который был не постоянным. Например, многие копии производились в масштабах от

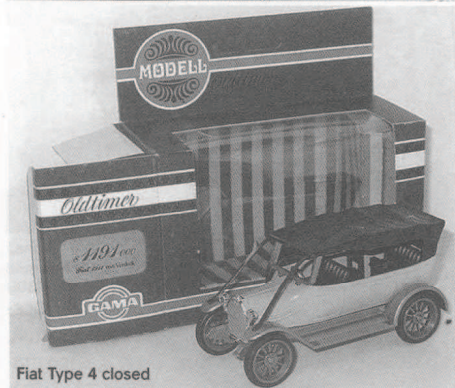
1:39 до 1:70 и меньше. Так же их отличало наличие жестяного дна и остекления, изготовленного из прозрачного пластика. Да и стоили они в то время гораздо дороже, чем выглядели. Миниатюры были не проработанными, но у них было очень важное преимущество — ни одна из существовавших в то время компании не производила подобные модели, поэтому коллекционеры с радостью добавляли в свои коллекции новые автомобили. Справедливости ради, хочется отметить, что компания Gama никогда не стремилась повысить качество своих масштабных моделей, а шла по пути уменьшения их стоимости, что, по мнению руководства фирмы, делало модели более доступным для потребителей: коллекционеров или детей. Сегодня подобные модели добавляются к своим собраниям коллекционеры, которым интересна история масштабных моделей, а так же и те, кто хочет приобрести копии интересных автомобилей по умеренной и скромной цене, но это не касается некоторых редких экземпляров.

Первые модели, проданные в 1959–1960 гг., показали, что спрос на такую продукцию довольно высок, и в течение последующих лет фирма постоянно расширяла ассортимент своих миниатюр. Чего только стоит копия сельскохозяйственного трактора Fiat 25HP. На протяжении многих лет это была единственная модель данного итальянского транспортного средства. В отличие от других немецких производителей, выпускавших только Volkswagen Beetle и игнорировавших производство копий других автомобилей, Gama первой выпустила копию BMW 600 (версию знаменитой Isetta) с четырьмя сиденьями, затем появилась копия купе BMW 700 и купе Buick Electro (1959).

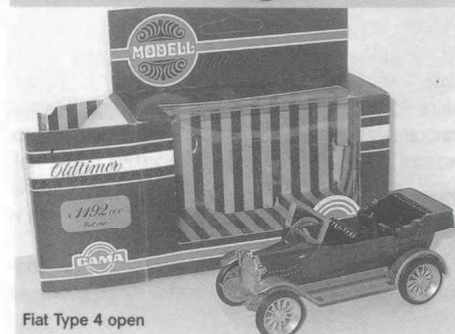
Следующие новинки появились в 1960/61 гг. и это были Renault Floride с открывающимися элементами и DKW F102 (последний автомобиль с трёхцилиндровым двухтактным двигателем инженеров из Ингольштадта (Ingolstadt), который позднее был доработан и получил четырёхцилиндровый четырёхтактный двигатель и новое имя Audi 1700).

Очень интересными моделями были купе Ford Taunus 12M и Ford Taunus 20MTS с жёсткой крышей — модели имели богатую отделку хромом. Также интересна копия короткобазного Mercedes-Benz 600, выпущенная в то время, когда английские компании Corgi Toys и Dinky Toys начали производство копии Mercedes Pullman. Модель также была богато отделана хромом, даже больше чем английские миниатюры. В этот же период Gama выпустила измененную версию Mercedes 220SE с открывающимся капотом. Модель получила назва-

Ferrari Testarossa



Fiat Type 4 closed

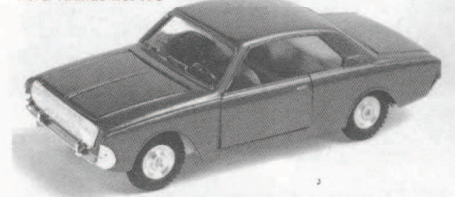


Fiat Type 4 open

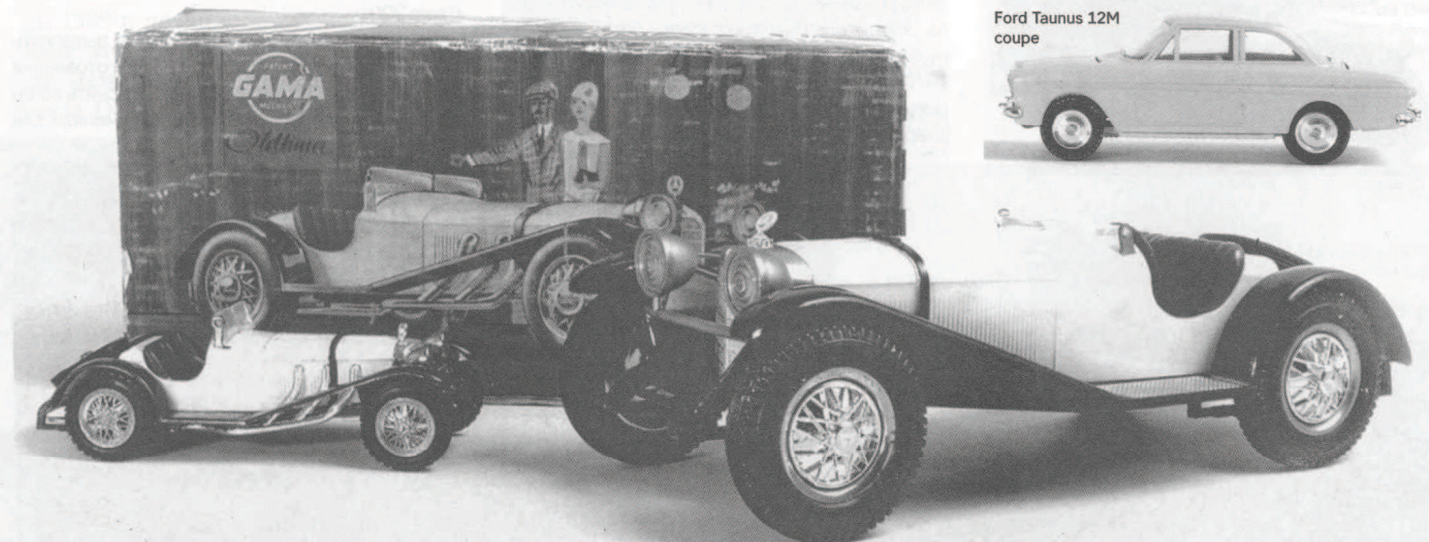
Ford GT40



Ford Taunus 20MTS

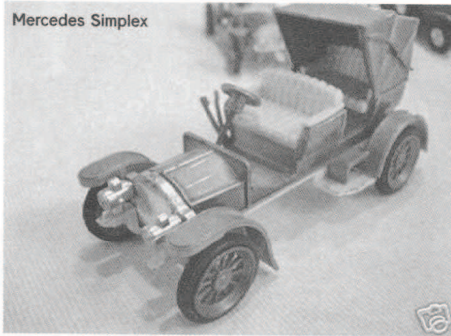


Ford Taunus 12M coupe

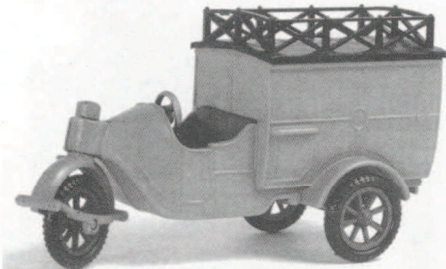


Mercedes SSK в масштабах 1:43 и 1:24

Mercedes Simplex



Motocarro



Opel Admiral



Opel Darracq



Opel Darracq with figurine

Opel Record A (1963) и Opel Record B



ние Mercedes 230S, но на днище указывалось старое — Mercedes 220SE.

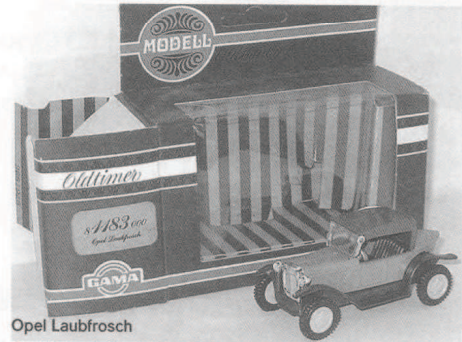
Сотрудники Gama не обошли своим вниманием и легендарный Jeep, его копия была в каталоге фирмы достаточно долгий период, а модели предлагались в различных модификациях. Также к военным копиям была добавлена очаровательная модель DKW Munga, так как она была светло-зелёного цвета, то многие коллекционеры добавляли эту модель и к собраниям гражданских автомобилей.

Помимо вышеуказанных миниатюр в каталоге компании Gama были широко представлены масштабные модели лёгких коммерческих автомобилей, но в основном их многочисленные версии были основаны на базе Volkswagen Bulli. Это были и автомобили для доставки воды, и пожарные лестницы, пикапы и другие. Некоторые из этих миниатюр имели открывающиеся двери, на других была нанесена различная реклама и одна или две модели (на данный момент очень редкие) были изготовлены по специальному заказу в рекламных целях.

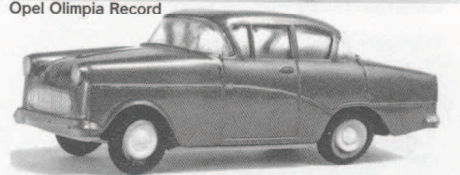
В 1964 г. под влиянием успешных европейских модельных компаний, таких как Rio, Dugu, Norev, Safr и естественно Corgi Toys и Dinky Toys, фирма Gama изготовила несколько миниатюр старинных автомобилей, которые просуществовали в её каталогах до 1969 г. Так появилась серия «Mini», сохранившая это название до наших дней. Правда в 1960-е гг., эта серия называлась «Mini-Mod». Именно под этим названием появились модели старинных автомобилей Benz Victoria, Benz Vis-a-Vis, три модификации автомобилей Peugeot, Opel Laubfrosch, что по-русски означает «лягушонок», и многие другие. Эти модели были сделаны очень просто, масштаб их также «гулял», и они серьёзно проигрывали в детализации моделям компаний конкурентов. Этому мешали «игрушечные» корни фирмы, да и расторопность менеджмента оставляла желать лучшего. Эта расторопность проявлялась в том, что было принято решение не производить что-то новое, а лишь повторить уже существующие масштабные модели. Например, Fiat Type 4 1911 г. был точной копией модели итальянской фирмы Politoys, только в отличие от последней изготавливался из пластмассы. Лучше получилась модель Mercedes-Benz SSK, которая появилась в 1965 г., причём было выпущено два варианта этой модели — в масштабах 1:43 и 1:25. Это была последняя модель из серии старинных автомобилей. Позже эти модели были выделены в отдельную серию «Oldtimer» — автомобили прошлого и многие из них выпускались фирмой Trix-Mangold GmbH без изменений до нач. 90-х гг. XX в.

Наиболее современными и лучшими по качеству считаются модели Gama, которые производились именно в масштабе 1:43. Между 1965 и 1968 гг. специалисты компании выпустили копии достаточно редкого купе Fiat 850, несколько раз-

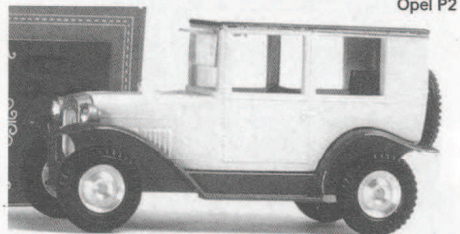
Opel Kadett Rally coupe



Opel Laubfrosch
Opel Olympia Record



Opel P2



Peugeot 1892



NSU Prinz



Porsche 911

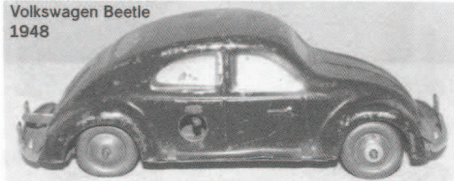


Renault Floride

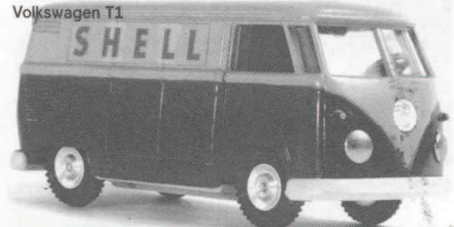


Volkswagen 1600TL

Volkswagen Beetle 1948



Volkswagen T1



личных версий Opel Admiral, купе Opel Kadett Rally и привлекательного Opel Rekord A (1963) с открывающимся люком. Передняя и задняя часть этой модели позже была позднее изменена, в результате чего получилась новая миниатюра — Opel Rekord B (1965) с новым блоком фар и решёткой радиатора.

Рассказывая о моделях компании Gama, хочется отметить ещё две интересные миниатюры, которые были в её каталоге. Это Ferrari Testarossa и рекордный автомобиль Fiat Abarth, изготовленные по лицензии известной французской компании Solido. Их корпуса были абсолютно идентичны французским версиям, но имели типичные колёса Gama с хромированными плоскими дисками и крупными протекторными покрывками, а на днище в качестве производителя была указана немец-

кая компания.

Кроме моделей в масштабах 1:45 и 1:43, в середине 1970-х гг. появились несколько моделей в масштабе 1:25 и 1:24. В эти годы модели автомобилей фирмы Gama изготавливались всё ещё достаточно упрощенно, с минимальным количеством мелких деталей и с обобщением формы кузова и салона. Практически у всех моделей открывались двери (у 4-дверных только передние) и багажники. Открывающиеся капоты были всего на нескольких моделях, на основной же массе капоты делали «глухими», что избавляло от необходимости имитировать двигатель, — хитрый подход, правда? Эти технологические особенности стали традицией, и на самых поздних моделях Gama вы сможете открыть дверцы и багажник, но капот — никогда.

«Золотыми» для компании Gama являются 1980-е гг. Именно в это время произошло объединение компаний Gama и Trix (в то время известный производитель моделей железнодорожной техники), в результате было создано совместное предприятие со штатом около 500 чел. В то же время руководство Gama приобрело компанию Schuco, которая не смогла пережить финансовые трудности. Однако прославленная торговая марка из Нюрнберга продолжала использоваться, как и всё приобретённое оборудование и оснастка. Под торговой маркой Schuco фирма Gama выпустила большое количество игрушек, в том числе и модели автомобилей в масштабе 1:43.

Конкуренция с новыми модельными фирмами и развитие моделизма в целом привели сотрудников фирмы Gama к необходимости улучшения качества своих моделей, более точному соблюдению размеров и масштабности, проработке мелких деталей. В результате этого модели, выпущенные в конце 1980-х — нач. 1990-х гг., стали значительно лучше соответствовать прототипам, что заставило коллекционеров взглянуть на фирму Gama по-новому. В 1992 г. среди новинок появляется модель Opel Frontera. Интересна она тем, что впервые на своих моделях фирма Gama установила резиновые шины с рельефным протектором — до этого у всех моделей колёса изготавливались полностью пластмассовыми. Улучшилось качество окраски кузовов, часто встречается окраска металлик. Ассортимент моделей постоянно увеличивался. Интересно отметить, что фирма Gama, пожалуй, единственный производитель, предлагавший около 30 разных моделей Opel. Столько Opel не делала ни одна другая фирма.

Но история иногда преподносит сюрпризы, когда повторяет себя с точностью до наоборот. В 1988 г., когда торговая марка Schuco очень сильно позабылась коллекционерами, один очень состоятель-



Peugeot 1896



Peugeot Vis-a-Vis 1901

ный американский бизнесмен, мечтавший её возродить, стал искать фирму для создания форм масштабных моделей серии «Micro-Racers». Оказалось, что один из создателей этих форм и оснастки Werner Nutz, не уничтожил их, а собрал все и сохранил, но к тому времени он уже умер. Тем не менее, формы не пропали и были выкуплены у вдовы герра Nutz. Благодаря этому опять начался выпуск оригинальных моделей Schuco. Сегодня компания Schuco очень известное и успешное предприятие, в отличие от Gama, которая исчезла после того как Trix-Mangold GmbH, была поглощена в 1996 г. компанией Marklin (Марклин).

Так закончилось существование компании Gama, но её масштабные модели ещё живы и долго будут желанным пополнением настоящих коллекций.

Использованная литература:

Gerhard G Walter. Tin Dream Machines (German Tinplate toy cars and motorcycles of the 1950—1960, New Cavendish books, London;

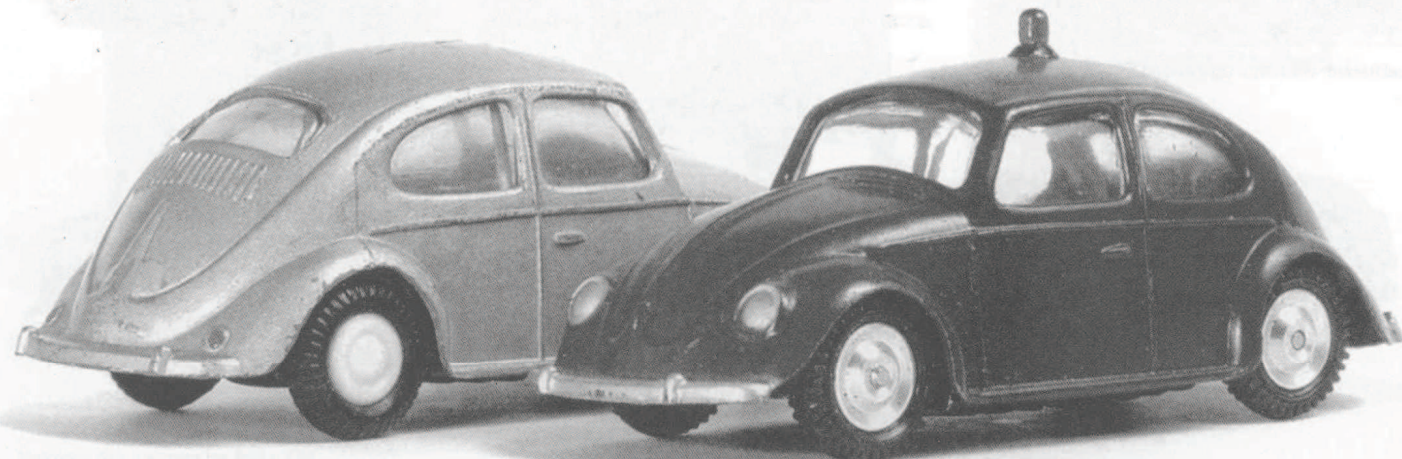
Naboru Nakajama. Model cars of the world, Hoikusha, Japan;

А. Страхов-Баранов. Gama — история и современность, журнал М-Хобби №3/1994;

Bruno Libero Boracco. Gama, Miniauto&Collectors magazine, №15/2006;

Материалы сети Интернет.

Volkswagen Beetle



МОДЕЛЬ ЗА 750 ЕВРО



Люциус СУСЛАВИЧЮС
г. Вильнюс (Литва)

Фотом «Terex», «Westar Mining» и «EMD Models»

свал приобрела канадская горнодобывающая фирма «Westar Mining» и до 1990 г. эксплуатировала его на своём угольном разрезе в Британской Колумбии. После этого судьба уникального автомобиля несколько лет оставалась неопределённой. К счастью, самое простое решение – порезать его на металл как поступили бы с состарившимся гигантом оборотистые предприниматели где-нибудь на постсоветском пространстве, канадцам как-то не при-

шла в голову. Они поступили иначе – подарили ставший ненужным Titan Палате коммерции и горного дела небольшого городка горнорабочих Спарвуда (Sparwood). А жители городка подаренный им Terex 33-19 Titan поставили на специально оборудованной площадке рядом с автомагистралью № 3, превратив его в центр притяжения туристов. Сейчас в Спарвуде для того, что бы поглазеть на гигантский грузовик, сфотографироваться у его огромных колёс ежегодно приезжают десятки тысяч туристов из США и Канады. Заодно оставляют в магазинчиках и забегаловках городка сотни тысяч долларов.

Но давайте вернёмся к модели. Её, используя техническую документацию фирм «Terex» и «Westar Mining», разработала американская модельная фирма «EMD Models», а производят модели с прошлого года очень качественно, с ювелирной точностью работающие китайские мастера. Очень тщательно детализированная модель собрана из латунных деталей, имитирующих почти всё, что можно увидеть, осматривая настоящий Titan: поручни, лестницы, оградительные цепочки и кабину, петли для монтажа кузова, болты крепления колёс, разные кронштейны и прочие мелкие детали. Передние колёса – поворотные, имеются детали подвески и выдвигающиеся цилиндры подъёма кузова, кабина застеклена.

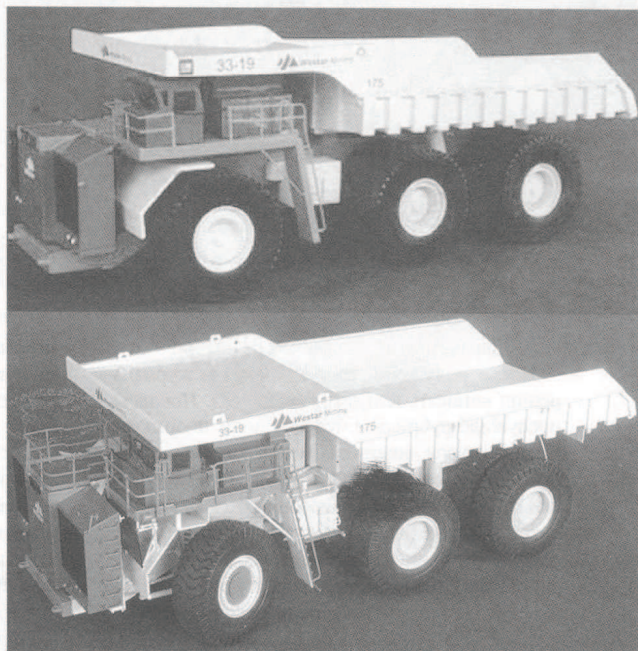
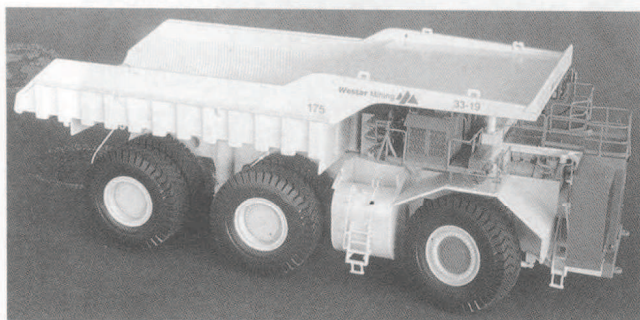
Модель предлагается в двух вариантах окраски – светло-зелёном (заводская окраска) и бело-синем фирмы «Westar Mining», причём

последняя модификация для большей достоверности предлагается со снятыми боковинами отсека двигателя. Теперь виден также макет мощнейшего, в оригинале развивавшего 3300 л.с. двухтактного дизеля



Нужно быть или очень богатым, или совершенным фанатом автомоделей, чтобы заплатить 750 евро за модель грузовика, длина которого всего-то 23,1 см. Но в мире всё же нашлось целых 500 чел., попадающих под одну из вышеназванных категорий коллекционеров, без колебаний выложивших именно эту сумму. Ну что ж, заплатить самую высокую цену за самую маленькую модель самого большого в мире грузовика наверняка стоит – не только приобретаешь ценное изделие, но и становишься своеобразным членом клуба коллекционеров уникальных моделей. Ведь модель, о которой ведётся рассказ – это уменьшенная в 87 раз копия изготовленного в 1974 г. 350-тонного самосвала Terex 33-19 Titan, вручную изготовленную из металла. Это вам не десятками и сотнями тысяч отливаемые из пластика модельки фирм «Brekina», «Wiking» или «Негра», пусть и очень качественные, очень подробные, однако доступные каждому коллекционеру.

Трёхосный Titan длиной 20,1 м, шириной 7,6 м и высотой 6,9 м, с полным кузовом весивший труднообразимые 650 т, был впервые показан в 1974 г. на специализированной выставке «Mining Expo», проходившей в Лас-Вегасе. Гигантский само-



МИР АВТОМОБИЛЕЙ

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

ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА

АДРЕСА МАГАЗИНОВ:

ТЦ «Останкино», зал. В, 2 этаж, пав. 3
Москва, ул. 1-я Останкинская, д. 55
(Метро ВДНХ)

тел.: 8-903-118-58-65

e-mail: auto-model@rambler.ru

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



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



General Motors типа V16, до этого применявшегося только в железнодорожных локомотивах. Это исполнение модели дорожке базовой модификации примерно на 30 евро.

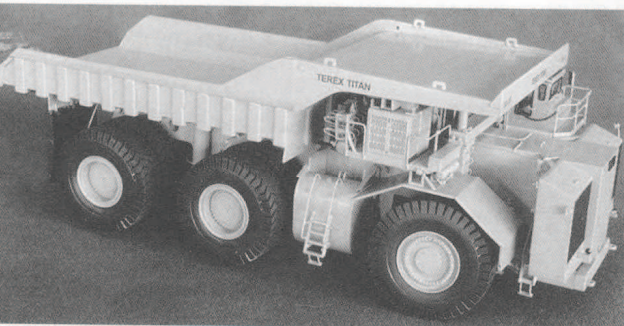
Как утверждают эксперты модельного бизнеса, серия в 500 шт. – это предел для моделей такой ценовой категории. Даже при таком количестве нельзя дать гарантию, что вся партия будет приобретена коллекционерами за теперешнюю сумму. Дорожка – 1000 евро – стоит только исполненная в том же масштабе модель экскаватора

Orenstein und Koppel RH400. Реально было построено всего 4 таких экскаватора, каждый чуть-чуть иной. Их моделей китайцы изготовили от 50 до 150 шт. каждой. Итак, в этом случае мнение о низком качестве китайских изделий никак не оправдано – осмелюсь предположить, что кроме трудолюбивых китайских мастеров такие великолепные модели не сделает никто.

Для тех, кто не осилит цену «китайской миниатюры», есть и более демократичная альтернатива супермодели – Terex 33-19 Titan стоимостью всего около 100 долл. Эта модель такая же красивая, зелёная, только к сожалению, куда больше по размерам – у неё масштаб 1:50. Так сказать, модель для обычного, рядового коллекционера. Поэтому, несмотря на более крупный масштаб, детали-



ровка этой модели проще, да и изготовлена она по другой технологии, пригодной для массового производства.



ПИСЬМА НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ

Здравствуйтесь, уважаемая редакция!

После получения третьего номера журнала решил написать вам письмо ещё раз. Поводом послужила рубрика «Отечественные новинки». Честно говоря «новинки» разочаровали – практически ничего нового (за исключением моделей В. Волчанецкого и «Херсон-модель»). А фото некоторых уже были опубликованы ранее.

Какова причина «дефицита» новинок в рубрике? Насколько мне известно, студия «Синтез» приступила к изготовлению моделей МАЗ 500-го семейства (МАЗ-500, МАЗ-500А, МАЗ-503А и МАЗ-504В), а Лаборатория минимodelей освоила модели ГАЗ-51 первых выпусков (обр. 1946 г.), УралЗИС-354 (газогенераторный). Где-то в Подмоскowie (изготовителя не знаю) пачали выпуск моделей гусеничных тракторов (помимо ДТ-75Б освоили ДТ-75, ДТ-75Н и ДТ-75НБ). Очень хотелось бы увидеть в журнале фото всех выше-названных новинок (а также и другие).

Нам бы и самим хотелось увидеть все перечисленные модели и не только эти, но к сожалению ни фирмы-изготовители, ни читатели фотографии новинок нам не присылают. Большинство фотографий новинок, которые публикуются в журнале сделаны нами в магазинах по их продаже, а в них поступает далеко не всё. Также касается и планы выпуска моделей. Все наши обращения к изготовителям оказались мало результативны.

Глядя на снимки моделей фирмы «Агат» невольно думаешь, что основное направление их работы – разработка новых надписей-тамповок (причём зачастую не существующих в реальной жизни) и нанесением их на модели (в основном 20–30-летней давности). Я имею в виду модели «Москвичей» и «Жигулей», освоенные в производстве ещё в 1970–1980-е гг.

И если модели с надписями «С днём рождения!» или «40 лет АвтоВАЗ» можно расценить как сувенирные или подарочные, но никак не для коллекционеров моделей автомобилей, то такая надпись, как «Прокуратура России» на модели РАФ-2203 образца 1076 г. – это ведь пол-

ный абсурд!!! К сожалению, это не единственный пример подобного «творчества».

В последнее время отсутствуют и эти «новинки» – «Агат» временно остановлен и что будет с ним далее неясно.

Приветствую новое начинание – материал, посвящённый окраске транспорта специального назначения. Надеюсь, что производители моделей возьмут её на заметку (ведь у того же «Электрона» практически ни одна модель пожарного автомобиля не окрашена правильно).

Неплохо было бы продолжить эту тему и рассказать на страницах журнала об окраске транспорта специального назначения периода СССР разных лет (дабы не было курьёзов вроде пожарного ГАЗ-АА в разных исполнениях, но с белыми дверцами кабины).

Мы не против продолжить эту тему, т.к. и нам, как и многим читателям журнала мало нравится окраска некоторых моделей автомобилей, в т.ч. и специального назначения. Постараемся найти материалы по советскому периоду, а может быть нам помогут наши читатели и не только с автомобилями специального назначения в СССР, но и в странах СНГ.

Несколько слов о моделях грузовиков отечественного производства 1950–1960-х гг. (данная тема больше всего интересует меня – как в масштабных моделях, так и в истории автомобиля). Фирмы-изготовители зачастую используют довольно «экзотические» цвета для окраски моделей грузовых автомобилей данного периода. В результате чего на полках коллекционеров появляются разных оттенков бежевые ЯАЗ-200, ГАЗ-

51А, УралЗИС-355М; серо-голубые ЗИС-ММЗ-585; васильковые ЗИЛ-164 и т.д. и т.п. Но, как известно, в те годы грузовики окрашивали в **тёмно-зелёный** цвет (именно в тёмно-зелёный, а не в хаки, как многие считают). Конечно, были выставочные, экспортные автомобили другого, более жизнерадостного цвета, а так же перекрашенные в автохозяйствах и на предприятиях, но всё же тёмно-зелёный цвет в данном случае преобладал. Считаю, что так должно быть и с вышеупомянутыми моделями.

Посылаю несколько фотографий с автомобилями. Будем очень рады, если они пригодятся.

*Сергей Скачков,
г. Нелидово, Тверская обл.*



ПУМ-1 на шасси ГАЗ-3307. Фото Илья Скачков

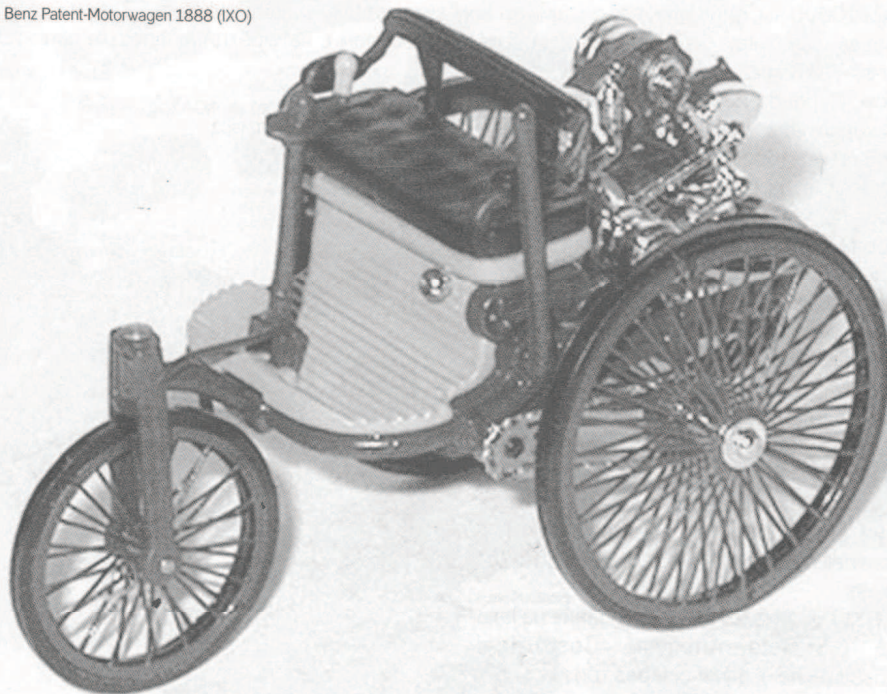


ЗИЛ-157КД. Фото Илья Скачков

BENZ PATENT MOTORWAGEN

В торговом реестре города Мангейм в 1885 г. появилась фирма «Benz & Co, Rheinische Gasmotoren Fabrik». Компаньон фирмы Карл Бенц начал строить дорожный автомобиль, который должен был приводиться в движение газолиновым мотором. Бенц использовал для этой цели трёхколесное шасси со спицевыми колёсами и резиновыми оброчками. Промышленный двухтактный двигатель, производимый на его фабрике, делал лишь 120–180 об/мин., что было явно недостаточно для приведения в движение какой-либо машины. Затем Бенц создал четырёхтактный двигатель мощностью 0,75 л.с. при 400 об/мин. Двигатель объёмом 950 куб. см имел вместо золотника клапаны, а, кроме того, батарейное зажигание и замкнутое охлаждение. Он размещался между задними колёсами, имел горизонтально расположенное маховое колесо. Спереди располагалось маленькое колесо, лёгкое в управлении. Привод, как и в велосипеде, передавался двояной цепью. Автомобиль весил 263 кг и развивал среднюю скорость 16 км/ч. Осенью 1885 г. Бенц совершил пробную поездку на первом в мире автомобиле, шуточно прозванном «Бензинка», а в 1886 г. его фирма получила первый патент на автомобиль с газолиновым двигателем.

Benz Patent-Motorwagen 1888 (IXO)



Благодаря Эмилио Роденеру, парижскому представителю фирмы Бенца, его автомобили стали более известны во Франции, чем в Германии. Жена Бенца, госпожа Берта, и два её сына пришли к мысли, что автомобиль Бенца нужно популяризовать также и в Германии. Однажды утром тихо, чтобы не разбудить отца, они вывели машину из гаража, завели двигатель и отправились в расположенный за 90 км Форишайм, где жила их бабушка. На водительском месте сидел 15-летний Эжен, рядом — его мать, а за ними — 14-летний Ричард. Вечером Карл Бенц получил депешу: «Удачи в Форишайме!»

На промышленной выставке в Монако в 1888 г. усовершенствованный второй экземпляр Patent MotorWagen получил золотую медаль. Бенц в «л своей автомобиль по улицам Монако, получив первые водительские права на свете. Они были выданы 1 августа 1888 г. в Бадене.

В 1888–1893 гг. было выпущено 15 единиц этой машины. Оригинальный экземпляр первого Benz Patent MotorWagen хранится в музее «Daimler Benz» в Штутгарте — Унтертюркхайме.

BENZ VICTORIA

Одной из причин слабого торгового успеха первого автомобиля Бенца был тот факт, что он был трёхколесным. Поэтому, в частности, с 1891 г. Бенц работал над решением проблемы управления двумя передними колёсами. Двумя годами позднее он нашёл решение в виде вертикального стержня с укрепленным на нём рычагом. Свои идеи он запатентовал. Это сделало возможным создание нового автомобиля, на этот раз уже на четырёх колёсах. Свой успех Бенц увековечил в названии нового типа машин — «Victoria».

Качества автомобиля были проверены не только на городских улицах, но и на более длинных трассах. В 1894 г., когда граф де Дион организовал в Париже первые автогонки Париж—Руан, в Либерецах (Чехия) фабрикант барон Теодор Либиг стартовал на своей Victoria. Вместе с другом он решил преодолеть путь из Либерец через Мангейм в Реймс и обратно. Со скоростью 13,5 км/ч он в первый день доехал до городка Вальдхайм, находящегося в 195 км от Либерец.

Машина была в состоянии ехать с максимальной скоростью 22 км/ч. Следующие остановки были сделаны в Айзенберге и Айзенахе. На четвёртый день наступил самый трудный этап — езда без остановки до Мангейма, места, где родилась Victoria. Этот этап длился 26 часов. Карл Бенц лично приветствовал барона и дал бал в его честь на своём предприятии. На следующий день трасса вела их в Гондорф, где состоялся более продолжительный отдых.

Автомобиль прошёл уже 1000 км, было истрачено 140 л бензина и 150 л воды для радиатора. Из Гондорфа гонщики двигались в более спокойном темпе в Реймс, оттуда назад в Либерец. Benz Victoria, на котором барон Либиг проехал 2500 км, имела одноцилиндровый двигатель. Диаметр цилиндра — 130 мм, ход поршня — 150 мм, объём — 2000 куб. см, максимальная мощность — 4 л.с. при 400 об/мин. Четырёхтактный, охлаждаемый водой двигатель был размещён сзади и приводил в движение заднюю ось с помощью двух плоских лент и двух цепей. Ручной тормоз действовал на задние колёса с оброчками из резины. Собственная масса автомобиля — 650 кг, а длина — 2,9 м. Цена этой машины колебалась от 3800 до 4200 золотых марок.

Victoria была любимым автомобилем Бенца. В разных версиях — «визави», «фазтон», выпускалась до 1899 г.



Модели:
Benz Victoria 1893 DUGU 1 (на фото)
Benz Victoria 1893 Gama 1182
Benz Victoria 1893 cream gold GAMA 975

ITALA 55/45HP

Инженер Биджио (Bigio) в 1904 г. основал в Турине фирму, которая на протяжении целой четверти века была пионером в конструировании автомобилей, а своими успехами прославила нарождающуюся автомобильную промышленность на весь мир.

Создателем первого автомобиля этой фирмы был известный конструктор Маттео Черано (Matteo Ceirano). Его автомобиль имел четырёхцилиндровый двигатель объёмом 4502 куб. см. Маттео Черано с самого начала старался придать своим автомобилям спортивный характер. Одним из первых в мире, Черано применил для привода карданный вал вместо цепей и ремней.

Самый большой успех фирмы «Itala», благодаря которому её имя вписано в историю автомобилизма, был рейд Париж—Пекин. Князь Сципио Боргезе (Scipio Borghese) со своим механиком Эттоме Гвиццарди (Ettore Guizzardi) и журналистом Луиджи Барзини (Luigi Barzini) победил на Itala в этом тяжёлом, трудном и полном неожиданностей походе, продолжавшемся с 10 июня по 10 августа 1907 г. по трассе длиной 16000 км, опередив следующий за ним автомобиль марки Spyker на 12 дней.

Победоносная Itala 35/45 была серийным автомобилем с четырёхцилиндровым двигателем. Диаметр цилиндра составлял 130 мм, ход поршня — 140 мм, а рабочий объём — 7433 куб. см. Перенос передачи на задний мост происходил через конусную муфту и четырёхступенчатую коробку передач с помощью приводного вала. Передняя и задняя оси были подвешены на полуэллиптических перьевых рессорах. Расход топлива составлял 1 л на 3 км пробега. Колёса на деревянных спицах имели покрышки марки «Пирелли». В кузове находились дополнительные резервуары и не было крыльев. 300 л бензина и 100 кг масла в резервуарах хватало Itala всего на 950 км, поэтому вдоль всей трассы находились склады топлива. Кроме того, Боргезе вёз с собой ящик инструментов, запасные части и агрегаты, дюжину покрышек с камерами. Исторический автомобиль сегодня выставлен в «Museo dell'Automobile Carlo Biscaretti di Ruffia» в Турине.

В 1931 г. фирма изменила название на Itala SACA («Societa Anonima Costruzioni Automobilistiche»), однако через три года прекратила существование.

Модели:
Itala Raid Pechino-Parigi 1907 RIO40020 (на фото)
Itala Raid Pechino-Parigi 1907 RIO2



THOMAS FLYER

В день рождения президента Линкольна, 12 февраля 1908 г., на нью-йоркской площади собралось свыше 50 тыс. чел. Однако это не была манифестация в честь государственного мужа, а старт гонок Нью-Йорк—Париж на трассе длиной 13000 миль, проходящей через три континента.

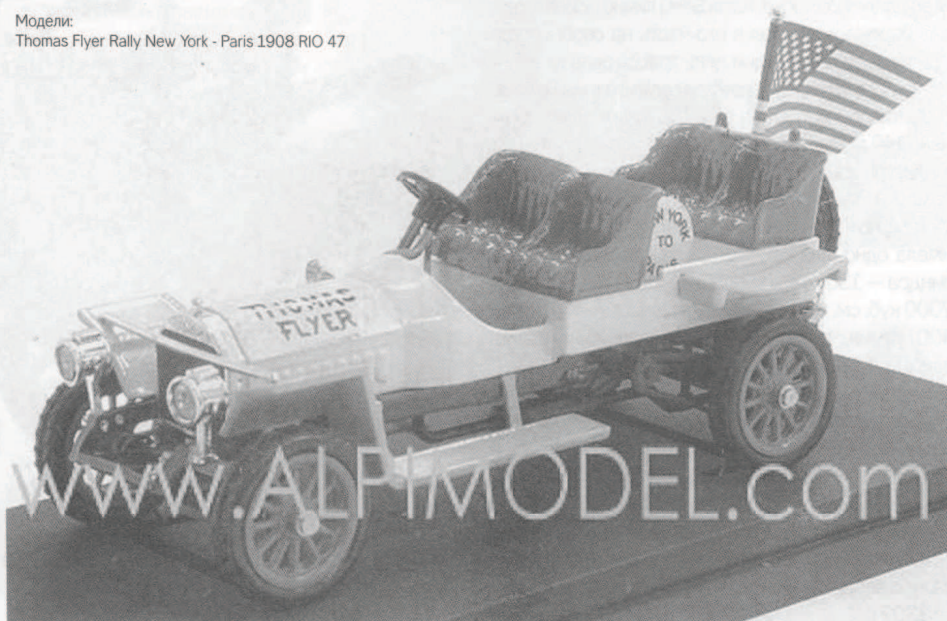
На старт вышло шесть машин: американский Thomas, немецкий Protos, итальянский Züst и французские марки — De Dion, Motobloc и Sizaire Naudin. В гонках, часть которых проходила вдоль Транссибирской магистрали, Георг Шустер (Georg Schuster) одержал победу на автомобиле Thomas Flyer 6-70. Время победителя — 168 дней.

Автомобиль-победитель был изготовлен американской фирмой, основанной в 1899 г. Эрвином Россом Томасом (Erwin Ross Thomas) в Буффало. В 1900—1902 гг. фирма производила двигатели для мотоциклов. В 1902 г. она выпустила первый автомобиль с двухцилиндровым двигателем, а впоследствии стала применять трёх-, четырёх- и, наконец, пятицилиндровые двигатели. С 1905 г. модели этой фирмы носят название «Thomas Flyer». Цена модели «36» с четырёхцилиндровым двигателем объёмом 9400 куб. см и мощностью 60 л.с. составляла в 1907 г. 4000 долл.

Шестицилиндровый Thomas Flyer 6-70 имеет двигатель с диаметром цилиндра и ходом поршня равными 140 мм. Объём двигателя — 2936 куб. см, а его мощность — 72 л.с. Четырёхступенчатая коробка передач соединена с задним мостом карданным валом, в отличие от более слабого Thomas Touring, у которого задние колёса приводились в движение цепным приводом.

В 1909 г. счастье стало отворачиваться от фирмы. Предприятием заинтересовался Эжен Майер (Eugen Mayer). Это однако не спасло фабрику, выпускающую солидные, но не очень тщательно изготовленные автомобили. В 1919 г. она прекратила своё существование.

Модели:
Thomas Flyer Rally New York - Paris 1908 RIO 47



ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Alfa Romeo 147 3-doors 2005 red Minichamps 400120561



Alfa Romeo Giulietta Polzia stradale 1959 IXO Junior cixj000055



Audi Q7 2006 Mugello blue Schuco 04753



Austin Mini pick-up white Oxford mp002



Bentley Arnage T 2004 lim ed Minichamps: grey violet b1384; cypress b1386



BMW X5 4.8i 2007 dark green metallic Auto Art 55156



Citroen C-airplay concept 2005 pearl white gift box Norev 155603



Datsun Sunny 1000 1966 blue Ebbro 43845



Alfa Romeo 159 Guardia Di Finanza 2007 grey Fordine fo-29



Alfa Romeo Giulietta SS 1959 M4: red 7013; silver 7015; white 7014



Audi Quattro coupe red Vitesse 20776



Austin Mini van AA Service (old Logo) Oxford mv006



Bentley Azure 2006 Meteor blue lim ed Minichamps b1469



BMW X5 4.8i 2007 silver Auto Art 55155



Citroen CX Prestige 1979 blue Metal Minichamps 400111401



Delahaye 135 Figoni Falashi 1936 blue/cream/red leather Provence Miniatures hecpma002



Alfa Romeo 159 Race Control 2006 Minichamps 400120590



Alfa Romeo Junior Z1600 1974 red Spark Model s0613



Audi Quattro S1 Drive Train 1987 Minichamps 400014500



Austin Mini van AA Service Oxford mv010



Bentley Continental GTC 2006 lim Minichamps: silver lake b1470; dark sapphire b1471



Borgward Isabella Polizei Norev 820030



Citroen CX Prestige 1979 dark blue Minichamps



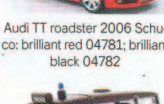
Delahaye 135 Figoni Falashi 1936 blue/cream/red leather Provence Miniatures hecpma003



Alfa Romeo 1750 torpeda 1930 blue/black RIO 4200



Alfa Romeo SZ Coda Tronca 1961 red BBR av02



Audi TT roadster 2006 Schuco: brilliant red 04781; brilliant black 04782



Austin Mini van "At The Going Down" Oxford mv018



Bentley Flying Spur 2005 lim Minichamps: dark sapphire b1463; silver tempest b1462



Cadillac BLS 2006 dark grey metallic Norev 910025



Citroen DS19 break Pinder 1972 Cirque Jean Richard Solido 15128600



Divers Petit Train Interlude ORTF Maurice Brunot Norev 100030



Alfa Romeo 1750 torpeda 1930 red/black RIO 4199



Alpine A310 1976 copper metallic Minichamps 400113500



Austin J2 bus Police Oxford ja004



Austin Mini van "Flanders Field" Oxford Mv017



Bentley State Limousine 2002 Queen Elizabeth II VAR 00103



Car Trailer grey Minichamps 400905020



Citroen DS19 coupe Ricou 1958 dark red metal Norev 157028



DKW 3-9 cabriolet picnic diorama Schuco 2277



Alfa Romeo 2600 spyder 1964 black Minichamps 400120630



Alpine A610 1992 red vernis Norev 7711420546



Austin J2 camper dark blue Oxford ja003



Austin Mini van "Lest We Forget" Oxford mv015



Berlet TBO15 6X4 Turbo 1956 blue Norev 690020



Chevrolet Bel Air coupe 1950 cream/dark red Motor Max 73111c



Citroen DS19 presidential Vitesse 23549



DKW Munga 4 Pompieri Starline 509824



Alfa Romeo 33.2 stradale 1967 blue lim Technodel tta06a



Aston Martin DB9 2003 toro red met Minichamps 400137324



Austin J2 fourgon "Wall's Ice cream" Oxford ja001



Austin Mini van Post Office Telephones Oxford mv013



BMW 2000CS 1967 light blue met Minichamps 400025020



Chevrolet Captiva 2006 dark blue metal Norev 900050



Citroen HY 60 Anniversary du Citroen H Eligor Autos 101110



Dodge Charger SRT8 2006 black crystal pearl Norev 950005



Alfa Romeo 33.2 stradale 1967 Prova M4 7016



Aston Martin DBRS9 2006 black launch version Minichamps 400061301



Austin J2 Paralainian Oxford ja005



Austin Mini van RAC Road Service Oxford mv008



BMW 320i 1989 black with motor Minichamps 431024000



Citroen 2CV blue Solido 20129100



Citroen ID break "RTF Radio" 1963 Norev 158066



Dodge Durango New Britain Police 2005 Spark



Alfa Romeo 33.2 stradale 1967 red lim ed 50ps Technodel tta06b



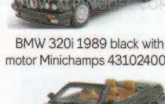
Aston Martin V8 Vantage 2005 goodwood green Minichamps 400137424



Austin J2 van Royal Mail Oxford ja002



Austin Mini van Rail Express Parcels Oxford mv011



BMW 3-series convertible 2007 monaco blue Auto Art 55177



Citroen 2CV blue Solido 20129100



Citroen ID19 break Ambulance Solido 151052U0



Dodge Viper SRT-10 convertible 2005 red Norev 950025



Alfa Romeo 33.3 SC Turbo "Prova" M4 7007



Audi A2 2000 blue metallic Minichamps 00748005



Austin Mini van Remembrance Sunday Oxford mv016



Austin Mini van Royal Mail Express Parcels Oxford mv012



BMW 3-series convertible 2007 white Auto Art 55176



Citroen 2CV Traction "Gauloises" Imagine 001



Citroen Juvaquatre van 1952 Gendarmerie blue Solido 04307



Dodge Viper SRT-10 coupe 2006 blue with white stripes Norev 950020



Alfa Romeo 8C 2007 black M4 7025



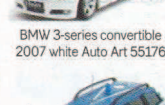
Audi A4 2004 black metallic Minichamps 5010404133



Austin Mini break Traveller blue Oxford MT001



Austin Mini van Royal Mail Express Parcels Oxford mv012



BMW 3-series Polizia 2000 blue white Fordine fo-40



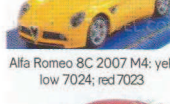
Citroen C25 van DDE Norev 155980



Citroen SM Tissier Porte Auto blue Classiques 1040



Ferrari 166 Inter 1949 blue metallic/silver BBR bbr133a



Alfa Romeo 8C 2007 M4: yellow 7024; red 7023



Audi A4 2004 blue metallic Minichamps 5010404123



Austin Mini pick-up "Batman Special ice cream" Oxford mp009



Austin Mini van Royal Mail Express Parcels Oxford mv012



BMW 3-series convertible 2007 white Auto Art 55176



Citroen C3 Pluriel "Eurotyres" Tour de France 2006 Norev 155386



Citroen Traction Avant 11B Taxi 1938 red/black Solido 15125400



Ferrari 166 Inter cabriolet Stabilimenti Farina 1949 light blue BBR bbr173c



Alfa Romeo 8C Competizione 2003 red metallic Minichamps 403120523



Audi A4 Avant 2007 black Minichamps 5010404233



Austin Mini pick-up "Wall's Ice cream" Oxford mp008



Austin Mini van Securicor Oxford mv020



BMW 733i 1977 silver Minichamps 431023101



Citroen C3 XTR 2005 sand metallic Norev 155331



Citroen Traction Avant 11CV/22CV Norev



Ferrari 212 Export 1951 closed roof red BBR bbr121d



Alfa Romeo 8C Competizione 2007 black Salon de Geneve Spark s0394



Audi A6 Allroad Quattro 2007 Auto Art 5010506623



Austin Mini pick-up green Oxford mp003



ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Ferrari 250GT Collins 1957
ABC: black (ch.0655GT) 216n;
green (ch.0655GT) ABC 216v



Fiat 500 limousine - Fiat 500
Club Italia white grey resin
MG-Model funny03



Ford Escort Mk.II Sport Diamond
white Vitesse 24826



Lamborghini Diabolo SE30
1994 red Looksmart LS268A



Mazda MX-5 tuned Mazda-
dasped sunlight silver Auto Art
55991



Mercedes O3500 bus Bay-
ern-Express 1954 Minichamps
439360009



Morris Mini Cooper Royal Mail
Oxford min005



Morris Minor van "Oxford" Ox-
ford mm001



Ferrari 275GTS 1964 BBR: grey
met bbr182c; white bbr182b



Fiat 500 pick-up light blue
MG-Model funny01a



Ford Galaxy 2006 silver Mini-
champs 400085300



Lamborghini Diabolo SE30 Jota
1994 black met Looksmart ls267a



Mazda MX-5 tuned Maz-
dasped winning blue Auto Art
55992



Mercedes O6600 panorama-
bus blue/cream Schuco 2745



Morris Mini Paul Smith lim Vi-
esse 29505



Morris Minor van "Pink Paraf-
fin" Oxford mm037



Ferrari 330GTC coupe 1966
yellow Best 9335



Fiat 500 pick-up white MG-
Model funny01a



Ford Mustang GT - USA Stall-
ing Police 2005 IXO moc069



Lamborghini Diabolo SE30 Jota
1994 purple met Looksmart
ls267b



Mercedes 200 Feuerwehr
Leinfelden-Echterdingen 1980
Minichamps 430032292



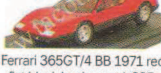
Mercedes Ocean Drive (Mer-
cedes promo) Spark b66961993



Morris Mini van Police Oxford
mv019



Morris Minor van Police Ox-
ford p008



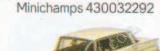
Ferrari 365GT/4 BB 1971 red/
flat black Looksmart ls295a



Ford S-Max 2006 black metal-
lic Minichamps 400085400



Lamborghini Diabolo SE35 yellow
Looksmart ls66



Mercedes 300SE long 1965
white Minichamps 400035200



Mitsubishi Colt CZT illusion
blue Vitesse 29186



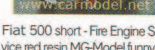
Morris Minor Gasser 1952 Cop-
per brown met Brooklin rod15



Morris Minor van Post Office
Oxford mm028



Ferrari 365GTB/4 Daytona 1969
Red Line: red r1074; yellow r1075



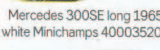
Fiat 500 short - Fire Engine
Service red resin MG-Model funny04



Ford Taunus 1981 silver IXO
Junior cixj000053



Lamborghini Gallardo 2004
silver Minichamps 400103501



Mercedes 600SEL 1991 black
met Minichamps 400035400



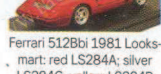
Mitsubishi Lancer 2006 stone
grey Vitesse 29225



Morris Minor High Top "Currys
the Friendly People" Oxford
mm031



Morris Minor van Post Office
Oxford mm015



Ferrari 512Bbi 1981 Look-
smart: red LS284A; silver
LS284C; yellow LS284B



Fiat 5000 1960 set green/white/
red -35" Anniversary Brumm-
(with Italian flag) Brumm trio500



Ford Transit Supervan 3 1995
Spark S0283



Lancia Astura 1935 silver/
black Edison 801721



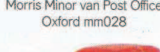
Mercedes A200 silver metallic
Welly 43006SWS



Mitsubishi Lancer Evo.IX flame
red Vitesse 29212



Morris Minor Ice Cream Wall's
Ice Cream Oxford mm033



Morris Minor van "Television
License Investigation" Oxford
mm020



Ferrari Enzo 2002 blue metal
Tour de France Kyosho 5001bl



Ford Anglia set Post Office/
Television Oxford 24



Ford V8 Taxi Montevideo
1960 IXO Junior Cixj000054



Lancia Aurelia B24 cabriolet
1954 red Edison 801921



Mercedes A-class 2005 "AVD
Pannenhilfe" Schuco 4493



Mitsubishi Lancer grey Vitesse



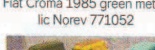
Morris Minor set Post Office/
Television Oxford 22



Morris Minor van "Ty Hafan"
Oxford mm025



Ferrari Enzo 2002 scuderia
red Kyosho 5001pr



Ford Anglia van Assistant
Monte Carlo A Map With Gaps
Oxford ang015



Hanomag Kommissbrot Taxi
green/black Schuco 2976



Lancia Flaminia coupe GT
1960 silver Edison 802021



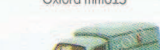
Mercedes B-class (Mercedes
promo) Minichamps: polar silver
b66962217; spring source
blue met b66962219; cosmos
black b66962218



Morris Airport Set Oxford 18



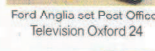
Morris Corner Shop set Coop/
Ever Ready/Moulinex Oxford 19



Morris Minor van AA Road
Service Oxford mm016



Ferrari Michalak Cindiro 1989
Alezan ac14



Honda T360 pick-up 1963
Ebbro 43842



Lancia Thema 1984 brown
metallic Norev 783022



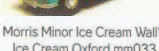
Mercedes CL-class 2006
white Auto Art 56243



Morris J2 Bristol City & Marine
Ambulance Corps Oxford jm003



Morris Emergency set Oxford 20



Morris Minor van ATV Colour
Production Oxford mm022b



Nissan Fairlady Z Roadster
2005 black Ebbro 43790



Ferrari F430GT Presentation
2006 lim ed Tecnomodel Ita04a



Iveco Magirus ALP 375 Eligor
Camions 113002



Land Rover Defender Horse-
box Police Royal Parks Con-
stabulary Vanguards 09710



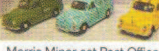
Mercedes F300 concept 1997
silver metallic Spark s1013



Morris J2 van Dudley Zoo +70"
Anniversary- Vanguards 10602



Morris Minor van British Cal-
edonian Airways Oxford mm008



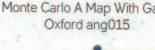
Nissan Micra C+C Tour de
France 2006 Bretzel AnceI/Hop-
la, Vive l'Alsace! Norev 420131



Nissan Sunny 1000 1966 blue
Norev 800235



Ferrari Michalak Conciso 1994
Alezan ac03



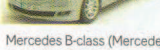
Ford Anglia van POMPIERS
Incident Oxford ang022



Lancia Ypsilon 2004 cream
Norev 782004



Mercedes CL-class coupe
2006 Auto Art: black 56242;
silver 56241



Morris J2 London Ambulance
Oxford jm004



Morris Minor van "Fleet Support
Southdown" Oxford mm021



Nissan Gloria 2000GL-E 1977
black Dism 7418



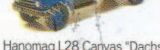
Morris Minor van "Hevertson
Tobaccoists" Oxford mm023



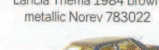
Fiat 500 1965 white Mini-
champs 400121600



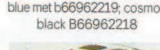
Jaguar XJS coupe 1980 Co-
ball blue metallic Minichamps
400130422



Lister Storm 1993 dark green
Metal Spark Model s0630



Mercedes L911 canvas
"Konigsbacher Bier" Premium
ClassiXXs 12055



Morris J2 van GPO Post Office
Telephones Oxford jm001



Morris Mini break "Singer" Ox-
ford mt002



Mercedes LA911 fourgon Polizei
Premium ClassiXXs 12003



NSU R080 1972-50 Jahre
Wankelmotor- Minichamps
436015408



Fiat 500 2007 Norev: dark blue
met 770030b; black 770030c;
green met 770030g; red 770030r;
white 770030v; yellow 770030y



Ford Anglia van POMPIERS
Leicestershire & Rutland Oxford
ang012



Lamborghini Diabolo SE30
1994 purple metallic Look-
smart LS268B



Maserati Bora 1972 blue Mini-
champs 400123402



Mercedes 200 Feuerwehr
Leinfelden-Echterdingen 1980
Minichamps 430032292



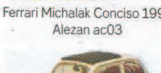
Morris J2 van British Rail
Oxford mm030



Morris Minor van "Fleet Support
Southdown" Oxford mm021



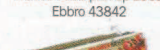
Morris Minor van "Hevertson
Tobaccoists" Oxford mm023



Fiat 500 2007 Mondomotors
mm53014: red; black; silver;
yellow



Ford Anglia van POMPIERS
Leicestershire & Rutland Oxford
ang012



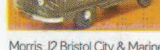
Lamborghini Diabolo SE30
1994 purple metallic Look-
smart LS268B



Maserati Bora 1972 blue Mini-
champs 400123402



Mercedes 200 Feuerwehr
Leinfelden-Echterdingen 1980
Minichamps 430032292



Morris J2 van British Rail
Oxford mm030



Morris Minor van "Fleet Support
Southdown" Oxford mm021



Morris Minor van "Hevertson
Tobaccoists" Oxford mm023



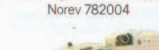
Fiat 500 2007 Mondomotors
mm53014: red; black; silver;
yellow



Ford Anglia van POMPIERS
Leicestershire & Rutland Oxford
ang012



Lamborghini Diabolo SE30
1994 purple metallic Look-
smart LS268B



Maserati Bora 1972 blue Mini-
champs 400123402



Mercedes 200 Feuerwehr
Leinfelden-Echterdingen 1980
Minichamps 430032292



Morris J2 van British Rail
Oxford mm030



ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ

Фото www.rtmonexx.ru, редакции и фирм-изготовителей



Раллийный МАЗ на трейлере (Конверсия)



КДМ на шасси ГАЗ-53 зимний вариант (Компаньон-Моделс)



КДМ на шасси ГАЗ-53 летний вариант (Компаньон-Моделс)



ГАЗ-3302 (Борцов)



ГАЗ-21 «Волга», такси ГДР (VMM Co Ltd, vmm 005-01)



КраЗ-255Б (Россия-Украина)



КраЗ-255Б (Россия-Украина)



ЗИС-110 (Kherson-Models)



Фигурки (Универсал)



Фигурки (Универсал)



Прицеп-дача (МиниКлассик)



Studebaker US6 (МиниКлассик)



КраЗ-255Б (Россия-Украина)



УАЗ-452В Marlboro (Тантал)



УАЗ-452В ВАИ (Тантал)



УАЗ-452А Медпомощь (Тантал)



Я-6 (Волчанецкий)



Мотороллер «Муравей» (Универсал)



КамаЗ-44108 (Богданов, конверсия)



АЦ-5-40(43101) (Филиппов, конверсия)



ВТ-26 на шасси КамаЗ-43114 (Филиппов, конверсия)



АЦЛ-3-40/17 на шасси КамаЗ-43118 (Филиппов, конверсия)



КС-3575А на шасси Урал-4320 (Филиппов, конверсия)



АЛ-30(131)-Л21 на шасси ЗИЛ-131 (Филиппов, конверсия)



ПГА-325 на шасси ЗИЛ-131 (Филиппов, конверсия)



ВАЗ-2101 чехословацкой полиции IXO fox003



АА-15/80-100/3 на шасси МЗКТ-790912 (Новиков)



КраЗ-260 (Новиков)



КраЗ-5133ВЕ (Новиков)



КраЗ-6322 (Новиков)



АКТ-30.40 на шасси КраЗ-6322 (Новиков)



Самосвал КраЗ-65032-061 (Новиков)



Автокран армейский 8Т210 (Новиков)



МАЗ-500 (Новиков)



МАЗ-503 (Новиков)



Хот-род фирмы «РаллиСибирь» Омск (Шпак Ко, конверсия)

НЕПРПОСТАЯ СУДЬБА ЗИС-150



Михаил СОКОЛОВ (г. Барнаул)
Фото и иллюстрации из архива автора

История отечественного автомобилестроения состоит не только из прорывов и побед, но и — что вполне естественно — из промахов и поражений. В этом смысле весьма показательна история появления на свет первой послевоенной грузовой базовой модели Московского автозавода им. Сталина.

От «5-го» к «150-му»

История отечественного автомобилестроения состоит не только из прорывов и побед, но и — что вполне естественно — из промахов и поражений. В этом смысле весьма показательна история появления на свет первой послевоенной грузовой базовой модели Московского автозавода им. Сталина.

Когда в 1933 г. первые серийные ЗИС-5, заменившие АМО-3, начали сходиться с конвейера, конструктивно это были уже не вполне новые машины. Американцы успели изрядно шагнуть вперёд, так что даже внешне их грузовики приобрели более скруглённые плавные очертания. Поэтому уже в 1934 г. на Московском автозаводе им. Сталина был спроектирован и построен образец экспериментальной машины ЗИС-5Э с такой же, как и у ЗИС-5 грузоподъёмностью в 3 т, представлявший собой дальнейшую его модернизацию. На двигателе ЗИС-5Э был установлен верхний карбюратор и увеличена степень сжатия. Значительной переработке подверглись механические тормоза — был введен вакуумный усилитель. Кабина стала трёхместной, металлической, но пока ещё собиралась на деревянном каркасе. Шины-пневматики высокого давления 34x7 дюймов были заменены баллонами 8,25x20. ЗИС-5Э прошёл испытания и несколько лет находился в эксплуатации под наблюдением конструкторско-экспериментального отдела завода. Общий пробег машины достиг 50000 км и дал хорошие результаты. Однако растущее народное хозяйство и мировой опыт настоятельно требовали увеличения грузоподъёмности выпускаемых машин.

В мае 1935 г. на пост главного конструктора на правах помощника начальника конструкторского отдела ЗИС был назначен Евгений Иванович Важинский — один из тех, кто довёл неплохие параметры АМО-3 до отличных показателей ЗИС-5. Два года спустя он стал заведующим отделом шасси в ранге заместителя начальника конструкторского отдела. В том же, 1937 г. этот отдел спроектировал новый грузовик, более со-

вершенный по сравнению с ЗИС-5. К осени 1937 г. был изготовлен его опытный образец, обозначенный как ЗИС-15.

Грузоподъёмность ЗИС-15 достигала 5000 кг на хороших дорогах и 3500 кг на грунтовых. На машине стоял существенно усовершенствованный по сравнению с ЗИС-5 двигатель. Степень сжатия на нём довели до 5,3, поэтому мощность возросла на 12,5% (82 л.с.).

Кабину сделали цельнометаллической, трёхместной, обтекаемой формы с современным на тот момент оперением. Коробка передач оставалась 4-ступенчатой, а привод тормозов — механическим, но также дополненным вакуумным усилителем. Автомобиль получил новую усиленную раму (двух вариантов) и 100-литровый бензобак.

Всего было построено три опытных образца «15-го», с базами в 3,8, 4,1 и 4,4 м, и грузоподъёмностью в 3,5 т на грунте и 5 т на шоссе. Соответственно базе изменялась и длина грузовой платформы. Из-за увеличения базы карданный вал пришлось сделать двойным, с промежуточной опорой. Первый опытный образец (1937 г.) имел прямое наклонное ветровое стекло, а два последующих — составное из 2-х частей V-образное. Образцы ЗИС-15 комплектовались шинами 36x8 дюймов.

Испытания ЗИС-15 велись с нагрузками в 3,5 т на дорогах различного типа и с грузом в 5 т на усовершенствованных шоссе.

Итогом их стало заключение, что мощность двигателя в 82 л.с. для машины такого класса уже маловата, ну а в остальном результаты испытаний были положительными. Увы, в 1938 г. арестованный по ложному обвинению В.И.

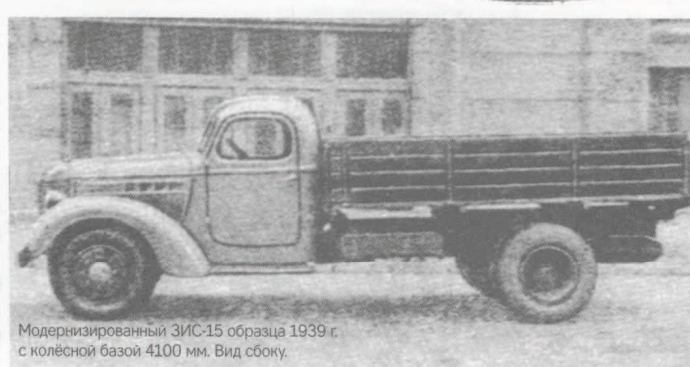
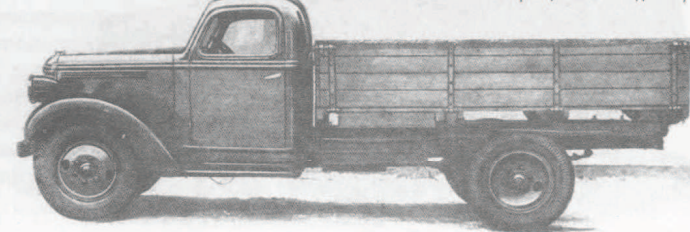
Первый вариант ЗИС-15 образца 1937 г.



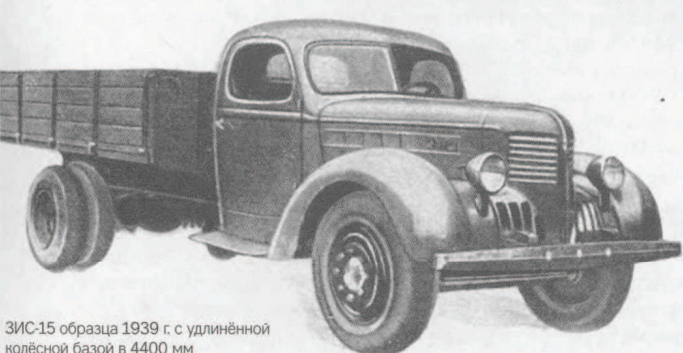
Изменённый ЗИС-15 образца 1938 г. с колёсной базой 3810 мм.



ЗИС-15 образца 1938 г. Вид сбоку.



Модернизированный ЗИС-15 образца 1939 г. с колёсной базой 4100 мм. Вид сбоку.



ЗИС-15 образца 1939 г. с удлинённой колёсной базой в 4400 мм

Важинский погиб, поэтому в течение последующих двух лет конструкторские работы над опытным автомобилем ЗИС-15 велись уже без него.

В 1939 г. была создана новая 5-скоростная коробка передач. Пятая ускоряющая передача появилась под влиянием американского автопрома, где на грузовиках она активно использовалась для экономии топлива при перегонах по шоссе «порожняком» на дальние расстояния. Однако, при наших тогдашних дорогах, оставлявших желать много лучшего, и отсутствии «обратных» дальних рейсов, ускоряющая передача вряд ли была так уж необходима.

При использовании двигателя с алюминиевым поршнем его мощность достигла 90 л.с. при 2700 об/мин. Внешний облик автомобиля также претерпел изменения. Согласно последней моде «утюжок» облицовки радиатора «вырастал» прямо из плоскости крыльев, снабжённой отдушниками. Поздние ЗИС-15 с базами 4100 и 4400 мм уже не «ходили» на колёсных дисках от ЗИС-5, а имели новые специально разработанные, крепившиеся на 8-ми шпильках.

Возможно, это тоже было излишней мерой, т.к. в последствии от длиннобазного 5-тонного варианта отказались, а 4-тонный вполне «держали» бы и 6-шпильковые диски типа ЗИС-5 с более мощными шинами (живой пример этого — появившийся в 1960-х гг. ГАЗ-53А с аналогичными 6-шпильковыми «газовскими» дисками). Однако с этого момента и по сей день, все грузовики данного класса производства ЗИС—АМО—ЗИЛ комплектуются колесными дисками под 8 шпилек.

В 1940 г. длиннобазный вариант новой машины выставляли в павильоне Всесоюзной промышленной выставки (ВПВ, ныне — ВВЦ) в Москве и уже полным ходом готовили к серийному производству. На базе ЗИС-15 намечалось выпус-

кать целое семейство автомобилей: грузовик повышенной проходимости ЗИС-24, трёхосный ЗИС-23, газогенераторные ЗИС-25 и ЗИС-28, седельный тягач ЗИС-26, автобус вагонной компоновки ЗИС-17. Однако начавшаяся Великая Отечественная война не позволила реализовать эти обширные планы. Лишь в 1943 г. удалось продолжить работу над новым грузовиком. Тогда же, один из вариантов «15-го» (ЗИС-15К с более короткой базой) после доработок стал именоваться как прототип ЗИС-150.

Странно, но в современной литературе говоря о ЗИС-15, почти всегда ведут речь почему-то только о варианте 1938 г. (который, к тому же имел обычную базу ЗИС-5 — 3810 мм) и совершенно забывают об образце 1937 г. и разнотипных образцах 1939 г.

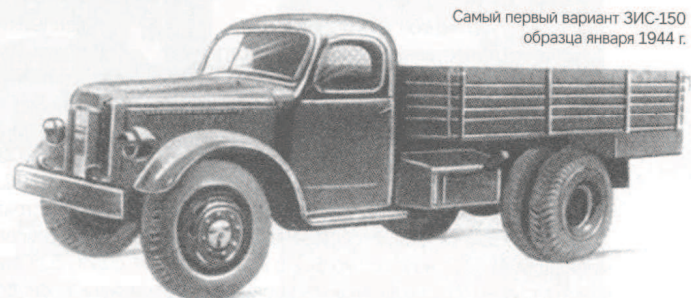
Первоначально намечавшаяся частичная модернизация ЗИС-5 уже перед войной уступила место принципиальной и глубокой. А в апреле 1943 г., когда завод вновь приступил к разработке конструкции послевоенного грузового автомобиля, в стране уже имелся большой опыт знакомства с различными новейшими зарубежными моделями (ленд-лизскими и трофейными). Это обстоятельство, безусловно, накладывало свой отпечаток на дальнейшие работы по созданию ЗИС-150.

В СССР из США наряду с другой техникой было завезено несколько сотен автомобилей International серии «К». Эта коммерческая капотная серия была запущена в производство в 1940 г. Наиболее известными её представителями стали 3-тонный «К7» (4x2) с верхнеклапанным 6-цилиндровым двигателем, мощностью 84–88 л.с., 5-ступенчатой КПП и пневмогидравлическим приводом тормозов, и «КР11», представлявший собой его 5-тонный вариант со 112–114-сильным мотором, 4089 мм базой, усиленной ходовой частью и шинами 10,00-20. Стандартный «КР11» (4x2), имевший габариты 6375x2464x2210 мм (предлагался также с базами в 4547 и 5004 мм), и трёхосный «КР8» (6x4) производились в 1941–1943 гг. и, как утверждает целый ряд источников, поступали в СССР малыми партиями в виде самосвалов и шасси для «катюш». Именно «КР11» привлек внимание конструкторов ЗИС при дальнейшей работе над ЗИС-150.

Ведущим конструктором грузовика стал главный конструктор ЗИС Борис Михайлович Фиттерман, а основную работу по двига-

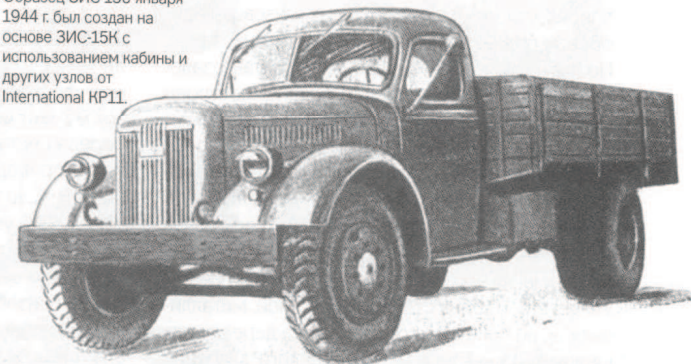


Длиннобазный ЗИС-15 образца 1939 г. в составе колонны, подготовленной к праздничному выезду в честь 15-летия советского автопрома. НАТИ, 18 ноября 1939 г.



Самый первый вариант ЗИС-150 образца января 1944 г.

Образец ЗИС-150 января 1944 г. был создан на основе ЗИС-15К с использованием кабины и других узлов от International KP11.



Длиннобазный ЗИС-15 образца 1939 г. выставленный в павильоне Всесоюзной Промышленной Выставки в 1940 г.



Несмотря на импортные заимствования, ЗИС-150 образца 1944 г. имел оригинальную внешность с плоской облицовкой.



Полноприводный ЗИС-150П, построенный на основе ЗИС-150 образца января 1944 г.

телю и КПП выполнил Григорий Георгиевич Михайлов. Над доводкой «150-го» трудились также Георгий Александрович Феста, В.Ф. Родионов, Г.С. Хламов, Пескапель и др.

Ситуация на заводе в то время была такова, что сильно раздумывать, прикидывать, просчитывать варианты, что лучше для грузовика, а что — нет, было просто некогда. Основные конструкторские силы были брошены на создание нового правительственного лимузина ЗИС-110, которому придавалась первостепенная важность, а грузовиком занимались уже по «остаточному принципу» (в плане времени, затрат и людских ресурсов), под девизом: «скорей-скорей». Поэтому нет ничего удивительного в том, что создатели пошли по пути наименьшего сопротивления, взяв всё, что можно, с зарубежных образцов, а остальное доделывали «по месту». И это, увы, конечно же, не могло не сказаться на качестве работ и конечном результате.

Достаточно сказать, что за всё время подготовки к производству было собрано всего лишь три (!) опытных образца машины (случай, достойный книги Гиннеса). На них вели всю доработку, а испытания и вовсе проводились лишь на двух из них. В январе 1944 г. появился первый автомобиль (по сути — переделанный ЗИС-15 с широким использованием деталей International KP11 — кабина, шины 9,00-20 с протектором «ёлочкой», карбюратор с двигателя «Геркулес», многие мелкие узлы).

Причём, если на части дошедших до нас фо-

ЗИС-150 образца 1945 г. с добавлением капота и оперения от International KP11.



Поступавший по ленд-лизу International KP11 (вверху) и ЗИС-150 образца 1945 г. (внизу). За исключением элементов ходовой части и разных платформ, машины внешне практически идентичны.



Более позднее фото ЗИС-150 образца 1945 г. с уже установленной на нём деревянной кабиной.



Второй опытный образец ЗИС-150 на заводских испытаниях.

тографий первоначальный прототип ЗИС-150 всё же сохранял свое «лицо» — имел оригинальный капот с вертикальными луврами на боковинах и почти плоскую облицовку радиатора, то на других (с ноября 1944 г.) он выглядел совсем уж «американизированным», с капотом и оперением, переставленным прямоехонько с «KP11» (количество горизонтальных рёбер облицовки — 12). Так что только по колёсам от позднего ЗИС-15 и можно было угадать в этой машине изделие ЗИС. Поразительно, но именно в этом наиболее «американском» виде машину наряду с другими опытными моделями выставляли в 1945 г. на той же ВПВ в Сокольниках.

В заводских анналах первый вариант ЗИС-150 (с плоской облицовкой) фигурирует как «модельный образец, по которому конструкторы определили тип машины», что ещё раз доказывает заокеанское происхождение доброй половины его узлов и деталей, хотя называть его полной копией «KP11» всё же неправильно — слишком многое делалось не «по образу и подобию», а просто «на глазок». Интересно, что литая из ковкого чугуна балка заднего моста (типа «банджо») располагалась развёсками крепления редуктора не строго вертикально, а была развёрнута на 45° вверх—назад. Благодаря этому решению, заимствованному у американского аналога и горизонтально расположенный редуктор с главной передачей и, главное, карданный вал удалось сместить выше к раме. Опытные образцы и серийные машины первых лет выпуска (до 1951 г.) имели именно такую конструкцию заднего моста.

Кстати, именно на основе первого варианта с плоской облицовкой летом 1944 г. построили единственный полноприводный ЗИС-150П с защитным ограждением облицовки, дополнительным правым бензобаком, двумя запасными колёсами за кабиной и «отъехавшей» ввиду этого назад бортовой платформой с тентом. При той же базе ЗИС-150П отличался несколько большей длиной, колёс переднего моста и изрядно прибавил в весе. Передний ведущий мост и раздаточную коробку для этой машины пришлось употребить опять же гото-

вые, импортные. Передний мост представлял собой балку и картер, взятые от заднего моста и перевернутые «вверх ногами» на 180° со смещением вправо по оси. Его дополнили ШРУСами, цапфами и т.д. под установку поворотных колёс.

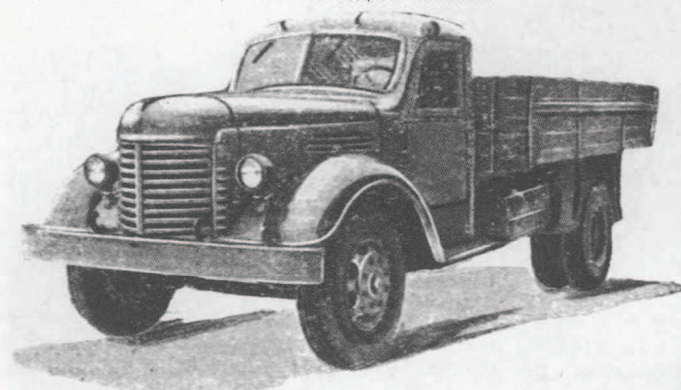
При любом упоминании о ЗИС-150П обычно пишут, что машина оказалась неудачной, тяжёлой, и поэтому вопрос был пересмотрен в пользу создания полноприводной «трёхоски». Это не совсем верно. Дело в том, что идея варианта 4x4 была чисто заводская, а военные уже изначально ратовали за создание «советского Студебекера» 6x6, и поэтому к ЗИС-150П никакого интереса не проявили. Мало того, что войсковых испытаний «150П» вообще не проводилось, но даже и о каких-либо испытаниях, проведенных заводом, никаких документов, отчётов и сведений не сохранилось. Поэтому категорично судить о том, насколько хорош или плох был ЗИС-150П, попросту невозможно — для этого нет никаких данных.

После Победы конструкция ЗИС-150 подверглась значительному пересмотру. Уже тогда стало ясно, что в разрушенной войной стране стальной лист будет в сильном дефиците, поэтому то, что можно сделать из дерева — надлежит производить именно из него. Была разработана угловатая, но всё же достаточно обитаемая кабина на деревянном каркасе, обшитая фанерой. Поэтому импортные кабины от International, установленные изначально на первый и второй (уже появившийся к тому времени) образцы, были заменены комбинированными деревянно-металлическими кабинами (в большей степени — деревянными).

Кроме того, «довоенные» колёсные диски с ЗИС-15 заменили новыми с восемью маленькими окнами, схожими по внешнему виду с дисками тяжёлых версий немецкого Opel Blitz. Появились отечественные шины размером 9,00-20 с протектором шоссейного типа. В верхней части крыльев установили маленькие подфарники. Что касается облицовки, то она хотя и вышла из рук жестянщиков ЗИСа, всё равно являлась практически полной копией облицовки «KP11». Да и двутавровый передний буфер по-прежнему загибался назад по краям и имел защитные брызговики сверху. Таков был второй опытный образец, на котором были «проведены заводские испытания и проверена конструкция всех узлов».

Интересна и дальнейшая судьба этой машины. Дело в том, что в начале 1947 г. этот образец № 2 был передан в Днепропетровск на созданный там автозавод ДАЗ и после дальнейшей доработки стал первым образцом грузовика ДАЗ-150. Его кабину сдвинули на 200 мм вперёд, увеличив размеры платформы, и спроектировали совсем другие капот (аллигаторного типа) и угловатое, но рациональное оперение, напоминающее, кстати, появившееся много-

Образец ЗИС-150 № 2 после установки на него деревянной кабины.



го позже оперение ГАЗ-3307.

Третий образец, о котором мы знаем довольно мало, «засветился» уже в послевоенное время. Он имел практически серийную деревянную кабину с более узкой, чем на втором образце, каймой оконных проёмов дверей, более открытые спереди крылья, капотные боковины с единственным горизонтальным лувром, изменённую облицовку радиатора всего с пятью выразительными горизонтальными ребрами (вместо 11 узких ребер у образца № 2). На этом «экспериментальном образце (№ 3, с гос. номером МЖ 98-70), уже мало отличающемся от серийного, были проведены испытания на износ и долговечность работы деталей и узлов машины». Известно также, что этот образец наряду с первым (пока ещё односкатным) опытным образцом ЗИС-

151 принимал участие в праздничной демонстрации 7 ноября 1947 г. В его кузове с флагами и транспарантами ехали автозаводцы. Но, увы, и этому варианту не суждено было стать серийным. К производству был принят грузовик с внешностью, почти полностью, до сантиметров, повторявшей облик заокеанского International.

В отличие от ЗИС-15, прототипы ЗИС-150 имели одинаковую базу в 4000 мм, длина которой ограничивалась 2026-миллиметровым единым карданным валом. Создании удлинённых модификаций посчитали излишней роскошью, что для тогдашних условий представляется вполне естественным, а вот глупый и непродуманный отказ от двойного карданного вала с промежуточной опорой имел затем весьма серьёзные негативные последствия для всей машины.

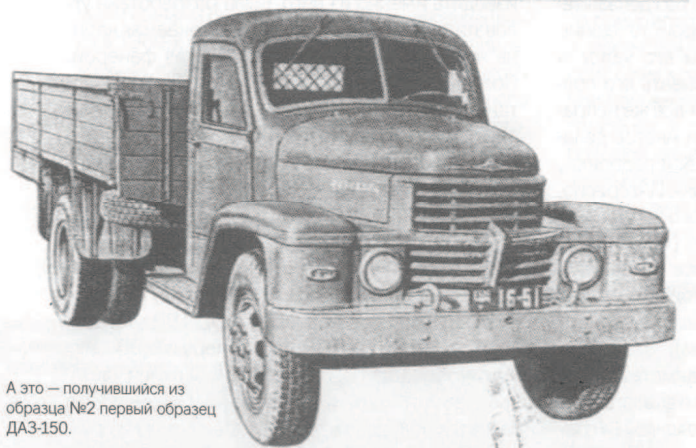
Отношение к двум испытываемым образцам ЗИС-150 было несколько странное — излишне бережное, по принципу: «не дай бог что-то ломается!». Казалось бы — на их долю должен был выпасть невероятно большой объём разнообразных дорожных и стендовых испытаний для выявления всех слабых мест. Но этого не было даже и близко. Напротив, машины прошли лишь небольшие пробеги со «щадящими» нагрузками. Да и поломки, почти неизбежные при этом, совсем не приветствовались, скорее наоборот. Так что, по сути, это были в большей степени выставочные, а не испытываемые образцы.

В свете всего вышперечисленного становится понятным, почему на конвейер московского ЗИС после войны встала самая сырая, недоработанная и неудачная конструкция за всю историю предприятия (этот факт впоследствии признавали ветераны завода), получившая в процессе эксплуатации такое количество нареканий и жалоб, какое не смогли заглушить ни громкая аббревиатура (автомобиль «ЗИС» в то время по определению не мог быть плохим!), ни Сталинские премии, полученные за его разработку вовремя подсутившимися создателями. Но речь об этом — ещё впереди.

Образец ЗИС-Образец ЗИС-150 № 2 на ДАЗе. 150 № 2 на ДАЗе.



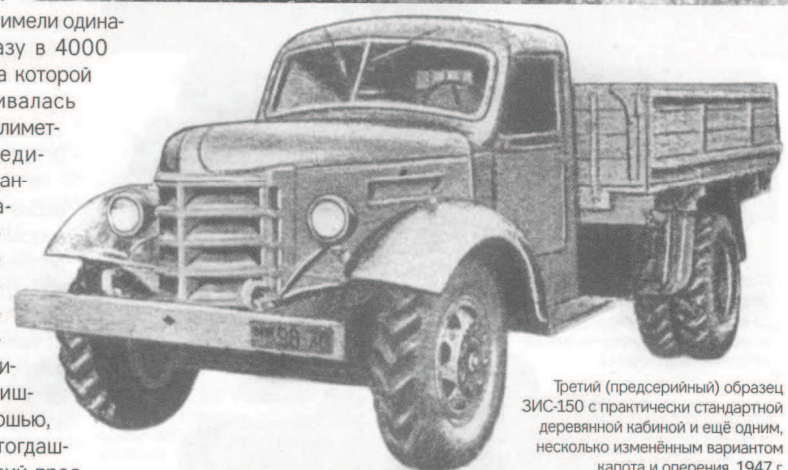
На втором образце ЗИС-150 кроме кабины уже появились новые 8-оконные диски и отечественные шины, но он ещё заметно отличался от серийного.



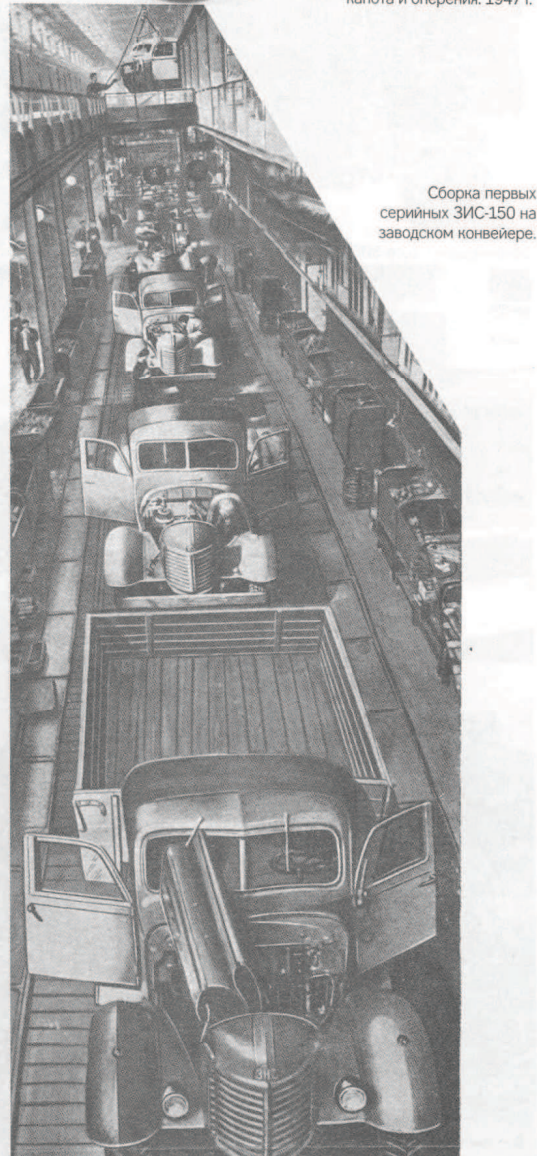
А это — получившийся из образца №2 первый образец ДАЗ-150.



Серийный ЗИС-150 образца 1947–1950 гг. с деревянной кабиной.



Третий (предсерийный) образец ЗИС-150 с практически стандартной деревянной кабиной и ещё одним, несколько изменённым вариантом капота и оперения. 1947 г.



Сборка первых серийных ЗИС-150 на заводском конвейере.

БЕЛОРУССКИЙ «УРАГАН»

ЧАСТЬ II



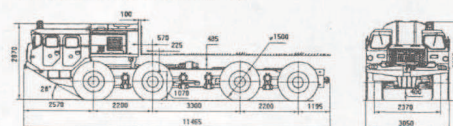
Андрей КОЛЕБАТОВ,
г. Орлов, Кировской обл.
Фото и рисунки из архива автора

Прежде чем продолжить рассказ о многочисленном семействе четырёхосных автомобилей МАЗ-543, хотелось бы обратить внимание читателей на одно любопытное обстоятельство. Хотя уникальные машины Минского завода колёсных тягачей не обделены уважительным отношением со стороны современной автомобильной прессы и практически в каждом номере любого автомобильного журнала вы обязательно встретите информацию об очередной новинке многоосного грузовика с маркой МЗКТ, прародитель всех этих машин почему-то все время остаётся «в тени». Конечно, нельзя сказать, что о легендарном «Урагане» напрочь забыли. Время от времени краткие упоминания встречаются в юбилейных обзорных материалах. Но, собственно говоря, этими скромными сухими строчками всё и ограничивается. Более подробную информацию вы наверняка увидите. Даже в заводском издании «МЗКТ — история создания новой техники» (Изд-во «Артефакт», Минск, 2003), где представлены почти все оригинальные модели многоосных машин, о многих модификациях МАЗ-543 попросту забыли. Что уж говорить о знатоках отечественной автомобильной техники, многие из которых даже не подозревают о существовании отдельных вариантов удивительного колёсного вездехода, а тем более о конструктивных отличиях этих машин. Отчасти такое положение дел можно объяснить существовавшим долгое время строгим режимом секретности. Ведь большей частью все разработанные модификации МАЗ-543 предназначались, прежде всего, для Вооружённых Сил и не имели широкой огласки в открытых средствах массовой информации. Многие из этих машин и сегодня исправно несут нелёгкую службу во многих армиях мира, в то время как современные перспективные шасси МЗКТ-7930, призванные заменить устаревшие МАЗ-543, так и не получили широкого распространения. Добавим к этому, что колёсное шасси МАЗ-543 являлось отправной точкой для создания всех последующих многоосных тягачей МЗКТ и на фоне их сложных конструктивных решений выглядит уже не так мощественно и современно, чтобы сегодня рекламировать его достижения. Поэтому постараемся хотя бы частично устранить историческую несправедливость и воздать должное замечательным автомобилям легендарного семейства МАЗ-543, получившим в народе уважительное имя

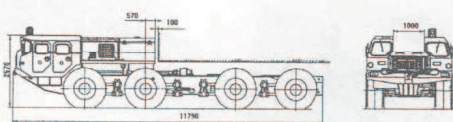
«Ураган».

Безусловно, колёсное шасси МАЗ-543 было оптимальным и специально разработанным вариантом базы для размещения оборудования подвижных ракетных комплексов (для чего, собственно, оно и создавалось), когда вес пусковой установки и самой ракеты равномерно распределялся между точками опоры четырёх ведущих осей. Однако при попытке создать автомобиль-тягач с бортовой платформой уже на этапе проектирования МАЗ-543П выяснилось, что большая площадь, занятая моторно-трансмиссионным отсеком и топливными баками не позволяет разместить соответствующий грузоподъёмности кузов. В то же время не получалось равномерно загрузить все оси машины, поскольку ракеты между кабинами уже не было, а вся полезная нагрузка в сравнительно короткой платформе воспринималась колёсами задней тележки (т.е. двух задних мостов), что ограничивало грузоподъёмность и грузоемкость автомобиля. С учётом использования автомобиля МАЗ-543П в качестве балластного тягача пришлось смириться с небольшим по размерам кузовом и ограниченной грузоподъёмностью, но для дальнейшего увеличения монтажных параметров и полезной нагрузки требовалось пересмотреть компоновку шасси (рис. 1). С подобными проблемами столкнулись и ракетчики при создании первых отечественных стратегических подвижных ракетных комплексов грунтового базирования 15П696 с баллистической ракетой РТ-15, смон-

МАЗ-543А (МАЗ-73131)



МАЗ-543



МАЗ-543М

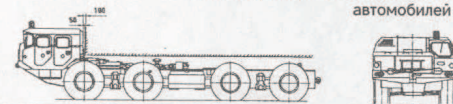


Рис. 1. Сравнительная компоновка автомобилей

автомобилей

Фото 2. Колёсное шасси МАЗ-543А



Фото 3. Мобильный командный пункт на шасси МАЗ-543А



Фото 4. Мобильный командный пункт на шасси МАЗ-543А. Фото А. Ткаченко

тированной на гусеничном шасси. Для придания комплексу полной автономности предполагалось оснастить его обеспечивающими машинами высокой проходимости, выполненными на основе колёсного

шасси «543» (подвижный командный пункт, машина подготовки позиции, дизель-электростанция, узел связи, машина размещения личного состава и т.д.). В результате проведенных мероприятий в 1964–1966 гг. появился опытный образец модернизированного колёсного шасси МАЗ-543А (рис. 2) с увеличенной монтажной поверхностью рамы. За счёт изменения компоновки моторно-трансмиссионного отсека удалось на 1140 мм укоротить МТО путём переноса ча-



Фото 6. Аэродромный пожарный автомобиль АА-60(7310)-160.01 на шасси МАЗ-7310



Фото 7. Аэродромный пожарный автомобиль АА-60(7310)-160.01 на шасси МАЗ-7310. Фото А.Говоруха



Фото 8. Аэродромный пожарный автомобиль АА-60(543)-160 на шасси МАЗ-543. Фото А.Говоруха



мозное устройство главного тормозного цилиндра колёс задней тележки. Избавились и от дополнительной топливной ёмкости на 180 л дизельного топлива, а коробка отбора мощности (упрощённая, двухвальной конструкции) получила один выход вместо двух у МАЗ-543. В результате проведенной модернизации несколько увеличилась габаритная длина шасси МАЗ-543А — 11490 мм (против 11265 мм у МАЗ-543), снаряжённая масса — 21 т (у МАЗ-543 — 20,35 т) и грузоподъёмность — 19,4 т (у МАЗ-543 — 19,1 т). По условиям применения нового шасси его максимальная скорость ограничили до 45 км/ч (против 60 км/ч у МАЗ-543) при сохранении остальных эксплуатационных характеристик. Автомобильное шасси МАЗ-543А в дальнейшем использовалось для размещения на его базе кузовов-фургонов мобильных командных пунктов (фото 3 и 4), подвижных узлов связи, машин обеспечения боевого дежурства, для монтажа оборудования транспортно-установочных агрегатов переходника ТУАП-1 и ТУАП-2 транспортно-пускового контейнера межконтинентальной баллистической ракеты РМБ УР-100Н и другой спецтехники ракетных комплексов РВЧН. В составе РСЗО комплекса 9к58 «Смерч» на шасси МАЗ-543А было смонтировано оборудование транспортно-заряжающей машины 9т234 для транспортировки ракет 9м55к и зарядки ими боевой машины 9А52.

сти оборудования и, прежде всего двух габаритных топливных баков на специальную трубчатую раму, закреплённую тремя кронштейнами к стяжке крыльев и к джамкам капота двигателя. Таким образом, свободного пространства между кабинами, где прежде размещалась ракета, уже не оставалось, а укороченный по длине моторно-трансмиссионный отсек занял всю полезную ширину шасси позади кабин. Одновременно изменилась конструкция масляного бака ГМТ, который получил прописку на левом лонжероне рамы между первым и вторым мостом. В задней части рамы установили поперечину с буксирным тягово-сцепным устройством. Незначительным доработкам подверглась также тормозная система, из которой были исключены компенсатор, кран дополнительного стояночного тормоза и механическое тор-

Одновременно с армейским колёсным шасси МАЗ-543А на его основе были разработаны две народнохозяйственные модификации — колёсное шасси МАЗ-73101 и грузовик с бортовой платформой этой цели конструкция была МАЗ-543А ещё раз исключив специальное военное оборудование: комплекты СМУ и ДК-4д, аппаратуру танкового переговорного устройства Р-124, фильтровентиляционную установку ФВУ, коробку отбора мощности КОМ и её при-

вод, элементы крепления радиостанции Р-123 и т.д. Вместе с тем для увеличения грузоподъёмности вместо прежних 10-слойных широкопрофильных шин 1500х600-635 модели В-77 применили новые усиленные 14-слойные шины той же размерности и модели. В тормозную систему ввели двухсекционный тормозной кран и пневмовыводы для питания тормозной системы буксируемого прицепа. Несколько упростили систему электрооборудования и также сделали выводы для подключения приборов электрооборудования прицепа. Для увеличения запаса хода с левой стороны автомобиля между вторым и третьим мостами на опорных кронштейнах тросионов установили дополнительный топливный бак ёмкостью 350 л. В результате пробег на одной заправке (по контрольному расходу топлива) увеличился до 1000 км. Грузовой автомобиль МАЗ-7310 получил цельнометаллическую платформу размером 7222х2848 мм с высотой бортов 707 мм грузоподъёмностью 20 т. Кроме того в комплект грузовой платформы входили надставные решётчатые деревянные борта высотой 300 мм. Максимальная скорость движения вновь поднялась до 60 км/ч, а полная масса автомобиля с грузом 20 т составляла 43850 кг. Интересно, что тягач МАЗ-7310 (фото 5) помимо базовой комплектации (7310-0000010) с бортовой платформой выпускался в 2 комплектации (7310-0000100) предназначенной для монтажа противопожарного оборудования. На эту машину не устанавливали бортовую платформу (вместо неё монтировалась специальная грузовая рама), заднюю поперечину рамы с буксирным прибором, левый основной и дополнительный топливные баки, задние фонари. Задние фонари включались в комплект поставки, но устанавливались уже на готовый кузов пожарного автомобиля на заводе изготовителе. На шасси МАЗ-7310 первой комплектации Прилуцким заводом противопожарного оборудования (впоследствии ПО «Пожмашина им. XXVI съезда КПСС») выпускались аэродромные пожарные автомобили АА-60(7310)-160.01 (фото 6 и 7) и пожарные автомобили комбинированного тушения модели АА-70(7310)-220 (фото 9). Несколько ранее (до 1978 г) на шасси МАЗ-543 выпускались аэродромные пожарные автомобили АА-60(543)-160 (фото 8). Пожарный автомобиль АА-60(7310)-160.01 оснащался ёмкостью на 12000 л воды и баком на 900 л пенообразователя. Установленный в верхней части машин лафетный ствол мог подавать до 60 л воды в секунду на 70 м или 36 м³ воздушно-механической пены на 40 м. Положение лафетного ствола изменялось гидроприводом и управлялось из кабины экипажа или с наружного пульта. Кроме того, в передней и задней частях машины монтировались мощные пеногенераторы для тушения разлившегося горячего топлива. Для обеспечения работы насоса и противопожарного оборудования в задней части машины устанавливался автономный двигатель ЗИЛ-375 мощностью 180 л.с. Масса автомобиля с полной нагрузкой составляла 43200 кг, габаритные размеры 14300х3180х3300 мм. Пожарный автомобиль АА-70(7310)-220 комбинированного тушения также нес службу по противопожарной охране аэродромов. Для тушения пожара на крупных лесоскладах выпускалась модификация АА-70(7310)-220 оборудованная трап-мачтой (фото 10). Машина имела ёмкость для порошка объёмом 2 м³. Правда, цистерну для воду пришлось уменьшить до 9450 л. Масса автомобиля



Фото 9. Аэродромный пожарный автомобиль АА-70(7310)-220 на шасси МАЗ-7310. Фото А.Говоруха

с полной нагрузкой 42300 кг, габаритные размеры 14370x3180x6000 мм (в рабочем положении с поднятой трап-мачтой). Было разработано значительное количество опытных образцов пожарных машин других типов с использованием автомобильного шасси МАЗ-7310 (к примеру, таких, как спасательный автомобиль АСП-60(7310) — рис. 11), подробно рассмотреть которые не позволяют объёмы журнальной статьи.

Шасси МАЗ-73101 предназначалось для монтажа оборудования трубоплетевозов ПВ-301А (фото 12) и ПВ-361, разработанных СКБ «Газстроймашина». Автопоезда-трубоплетевозы могли транспортировать плиты труб массой 30 и 36 т соответственно длиной до 36 м. Дополнительный топливный бак на шасси МАЗ-73101 отсутствовал, а на раме имелись узлы крепления грузонесущей платформы с трубовозным коником и защитным щитом. Трубоплетевозы широко применялись при строительстве всех магистральных газо- и нефтепродуктов. Кроме автопоездов-трубоплетевозов автомобильное шасси МАЗ-73101 ис-

пользовалось для установки стреловых полноприводных кранов КС-5573 (фото 13) грузоподъёмностью 25 т производства Одесского кранового завода им. Январского восстания. Несколько ранее подобные автокраны на шасси МАЗ-543 под маркой КС-5571 (фото 14) были освоены по заказу Министерства обороны и входили в состав стратегических ракетных комплексов грунтового базирования «Пионер» РВСН. Автокраны КС-5573 народнохозяйственного назначения



Фото 10. Пожарный автомобиль AA-7(7313)-220 с трап-мачтой на шасси МАЗ-7313



Фото 13. Автомобильный кран КС-5573 на шасси МАЗ-73101

Фото 11. Аэродромный спасательный автомобиль АСП-60(7310) на шасси МАЗ-7310. Фото А.Говоруха



Фото 12. Автопоезд-трубоплетевоз ПВ-301А на шасси МАЗ-73101



Техника пятилетки

Фото 14. Автомобильный кран КС-5571 на шасси МАЗ-543



поступали на строительство крупных газо- и нефтепроводов для работы на рассредоточенных объектах в условиях тяжёлого бездорожья. Гидравлический привод крановых механизмов состоял из двух контуров: основного — для привода рабочих механизмов и дополнительного — для выносных опор. Оба контура гидропривода получали питание от аксиально-поршневого насоса с приводом от дизельного двигателя Д-144 через механический редуктор. Масса автокрана КС-5573 — 39 т, габаритные размеры в транспортном положении 16500x3180x4100 мм. К конструктивным особенностям автокрана можно отнести возможность выдвижения и задвижения подвижного оголовка стрелы с помощью грузового каната, в результате чего кран мог работать со стрелой длиной 19 м, поднимая груз до 9,5 т на высоту 18,8 м при вылете 6 м.

Продолжая тему

МАЗ-543А и его гражданских собратьев МАЗ-7310 и МАЗ-73101, следует остановиться ещё на одной интересной разработке выполненной для удовлетворения транспортных потребностей Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. С учётом освоения новых месторождений нефти и газа (на основе положительного опыта эксплуатации высокоэффективных полноприводных четырёхосных автомобилей-тягачей Минского автозавода) появилась идея создания на основе базовой конструкции МАЗ-7310 перспективного автомобиля-самосвала высокой проходимости. Такая машина могла бы с успехом использоваться на обустройстве нефтегазовых месторождений при отсыпке дорог и подъездных путей на буровые, строительстве нефте- и газопроводов в условиях тяжёлого бездорожья, когда обычные самосвалы работать не в состоянии. Согласно технического задания на самосвал-вездеход конструкторами ОГК-2 был разработан автомобиль МАЗ-7510 с самосвальной платформой задней разгрузки грузоподъёмностью 19 т. Взяв за основу шасси МАЗ-543А (МАЗ-73101) изменили конструкцию задней тележки — вместо независимой торсионной подвески применили более простую рессорно-балансирную подвеску. В результате база колёс задней тележки уменьшилась с 2200 до 1700 мм. Одновременно с целью улучшения манёвренности самосвала сократили расстояние между передней и задней тележками, уменьшив базу между вторым и третьим мостами с 3300 до 2470 мм. Цельнометаллический кузов с задним навесным бортом рабочим объёмом 1155 м³ мог подниматься на угол 52°30'. Габаритные размеры МАЗ-7510 (фото 15) составляли 10235x2980x2925 мм. Масса в снаряжённом состоянии 24 т. По основным эксплуатационным характеристикам самосвал не отличался от других машин унифицированного семейства.

Расширяя гамму автомобилей двухкабинной ком-

поновки и прорабатывая возможные варианты дальнейшего уменьшения моторно-трансмиссионного отсека с одновременным увеличением свободной монтажной площади в ОГК-2 обратили внимание на имеющиеся резервы в решении этого непростого вопроса. А что если совсем убрать правую пассажирскую кабину, а на её место поместить часть агрегатов МТО и высвободить пространство позади кабины? Таким образом, можно было рассчитывать на увеличение полезной длины использования поверхности рамы почти на 2,5 м, что могло бы коренным образом улучшить монтажные возможности модернизированного шасси. Правда, количество мест экипажа сокращалось наполовину и требовалось существенно (практически заново) перекомпоновать МТО, но и выигрыш в габаритах монтируемого оборудования ожи-

сами второй и третьей осей по обе стороны рамы. После небольших доработок к производству было принято унифицированное однокабинное шасси с индексом МАЗ-543М (фото 16 и 17), которое выпускалось в трёх комплектациях: основная (базовая), первая и вторая. Первая комплектация МАЗ-543М отличалась от основной изменённой коробкой отбора мощности с фланцем противоположного вращения, отсутствием ящиков для укладки индивидуального комплекта ЗИП и передней опоры кузова, включением



Фото 15. Опытный образец автомобиля-самосвала МАЗ-7510. ВДНХ. 1974

ем в комплект поставки дополнительной балки и поперечины задней опоры кузова. Вторая комплектация отличалась от основной отсутствием коробки отбора мощности, передней и задней опоры кузова, тягово-сцепного устройства, правда, завод прилагал к машине карданный вал коробки отбора мощности. А ещё эта комплектация отличалась повышенной на 400 кг грузоподъёмностью. Необходимо заметить, что автомобиль МАЗ-543М получились гораздо более универсальными, с хорошими монтажными параметрами, благодаря чему широко использовались для установки на их базе

Фото 16. Шасси МАЗ-543М

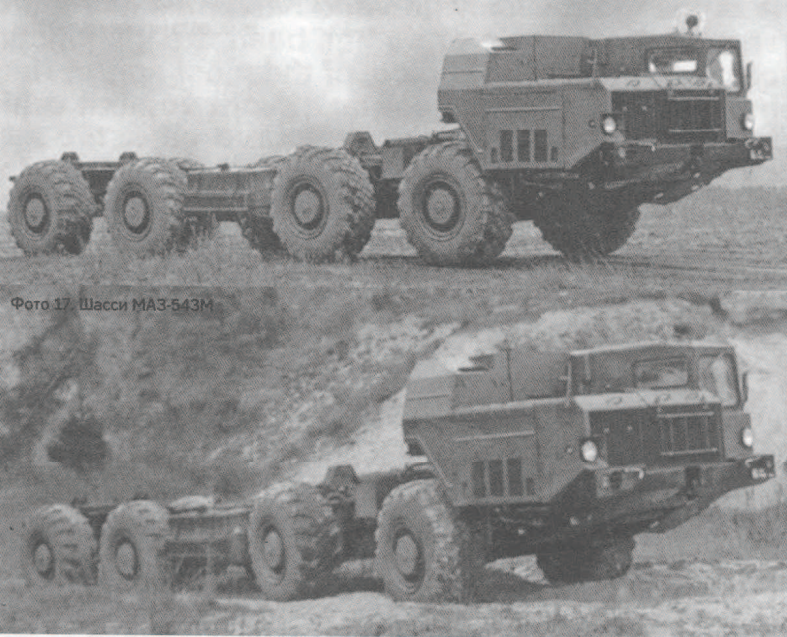


Фото 17. Шасси МАЗ-543М

дался немалый, плюс решение проблем с улучшением обзора правой полусферы. Немаловажным обстоятельством являлось и то, что шасси уже на этапе модернизации МАЗ-543А превратилось из ракетовоза в обычный транспортный автомобиль высокой проходимости. Поскольку пространство между кабинами было занято уплотнительным отсеком МТО и не могло вместить длинную габаритную ракету, открывались новые перспективы применения модернизированного таким образом автомобиля, получившего обозначение МАЗ-543В. Если рассматривать все машины семейства МАЗ-543, то безусловно МАЗ-543В с одной кабиной имел наибольшие конструктивные отличия. Во-первых, сама оставшаяся левая кабина была сильно изменена с целью обеспечения размещения в ней дополнительного оборудования: радиостанции, блока питания, аппаратов переговорного устройства и т.д. На правую сторону рамы (там, где на МАЗ-543 была установлена правая кабина) перенесли водомасляный радиатор гидромеханической трансмиссии, масляный бак рулевого управления, аккумуляторные батареи, реле-регулятор, контактную коробку на специальном подрамнике. Соответственно изменились коммуникации систем смазки и охлаждения ГМП, коммуникации систем смазки, питания, охлаждения двигателя шасси и выхлопные трубы. Новый масляный бак гидромеханической трансмиссии установили между колёсами первой и второй осей справа по ходу шасси. Коробка отбора мощности КОМ, тормозная система, задний буксирный прибор были унифицированы с МАЗ-543А. Изменились облицовка радиатора, крылья и капоты. Применили новые топливные баки на 350 л каждый, оборудованные топливоподкачивающими насосами БНЦ с электроприводом. Баки разместили между колё-

большого количества разнообразной спецтехники и оборудования. Одновременно с армейским многоосным шасси МАЗ-543Б разрабатывался и его гражданский вариант — автомобиль-трубовоз МАЗ-7910. Причём, если ранее для трубоплетевозов ПВ-301, ПВ-301А и ПВ-361, Минский автозавод поставлял лишь шасси МАЗ-543 и МАЗ-73101, а специализированное технологическое оборудование монтировалось другими предприятиями, то трубовоз МАЗ-7910 (фото 18 и 19) был полностью спроектирован в ОГК-2. Правда, в отличие от своих аналогов минский трубовоз не являлся автопоездом-плетевозом с прицепо-м-роспуском, а был одиночным автомобилем, который весь груз транспортировал на себе. Для этого на шасси машины установили грузонесущую платформу с упорным щитом и два коника с увязочными приспособлениями. МАЗ-7910 с габаритными размерами 11490x3050x3500 мм и снаряженной мас-

Фото 18. Трубовоз МАЗ-7910 на государственных испытаниях



Фото 19. Трубовоз МАЗ-7910. ВДНХ. 1974



обосновано использование подобных машин было лишь для выполнения узкоспециализированных транспортных работ — транспортировка тяжёлых крупногабаритных грузов, доставка строительных грузов в условиях полного бездорожья при строительстве нефте- и газопроводов, грузоперевозки в сложных условиях Крайнего Севера и Западной Сибири. Во-вторых, для нормальной эксплуатации четырёхосных автомобилей требовались в больших количествах дорогостоящие ГСМ (в первую очередь дефицитные на гражданке авиационные моторные масла), наличие хорошо оборудованной производственной базы для проведения технического обслуживания и ремонта, высококвалифицированные подготовленные специалисты. Сказывались большой расход топлива и эксплуатационных материалов при ограниченном моторесурсе машины в целом. Что было хорошо для Армии, далеко не всегда было так же хорошо для гражданских организаций. Хотя нужно отдать должное — МАЗ-543 и его модификации длительное время были одними из самых распространённых тяжёловозных транспортных средств высокой проходимости и очень быстро завоевали признание автотранспортников при эксплуатации в сложных климатических и дорожных условиях. Уважению автомобилистов способствовала и высокая эксплуатационная надёжность «Ураганов», обеспечить должный уровень которой для столь сложных в техническом отношении машин способен далеко не каж-

дый завод. Не зря автомобиль МАЗ-7310 воздвигнут на почётный пьедестал в качестве памятника в Новом Уренгое.

Автомобильное шасси МАЗ-543М с одной кабиной получили широкое распространение у создателей вооружения и военной техники благодаря высоким монтажным параметрам для размещения специального оборудования. Одним из первых автомобилей использовали ракетчики, смонтировав на его базе герметизированные кузова-фургоны машин обеспечения боевого дежурства (первоначально на шасси МАЗ-543В, позже на базе МАЗ-543М). В результате положительного опыта применения таких машин в составе первых подвижных комплексов межконтинентальных стратегических ракет грунтового базирования был разработан передвижной полевой городок — модель обеспечения боевого дежурства стратегического ракетного комплекса «Пионер» на боевых стартовых позициях. Модель (рис. 21) включал в себя четыре блока: караульное помещение, автомобиль-столовая АС-543.1, автомобиль-общезите АО-543.1 и подвижной блок дизель-электростанция.

Все машины, за исключением энергоблока (МАЗ-543М) были смонтированы на шасси МАЗ-543М. С принятием на вооружение ракетного комплекса «Тополь» на базе МАЗ-543М была создана единая машина дежурной смены, обеспечивающая несение боевого дежурства (фото 22). Применение этой машины позволило исключить из состава мобильного комплекса машину ДЭС, машину охраны, машину-общезите и машину-столовую. Это повысило скрытность и выживаемость ракетного комплекса, автономность в длительном дежурстве, резко сократило численность личного состава и расходы на эксплуатацию.

Для обороны морского побережья по заказу ВМФ на шасси МАЗ-543М был разработан передвижной комплекс береговой обороны «Рубеж» (фото 23). Этот комплекс мог поражать крылатой ракетой надводные корабли, быстроходные катера, десантно-высадочные средства на подходе к побережью, в проливных зонах, островных и шхерных районах в условиях организованного радиоэлектронного противодействия противника. «Рубеж» широко использовался в подразделениях войск береговой обороны ВМФ. Позднее был создан ещё более совершенный комплекс береговой обороны «Бал-Э» с крылатой ракетой противокорабельного комплекса Х-35. В его состав кроме ракет входили два самоходных командных пункта управления, четыре самоходные пусковые установки с 8 ракетами в каждой, четыре транспортно-перегрузочные машины и наземное оборудование для технического обслуживания всех машин и подготовки комплекса к боевому ис-

Фото 20. Трубовоз МАЗ-7910

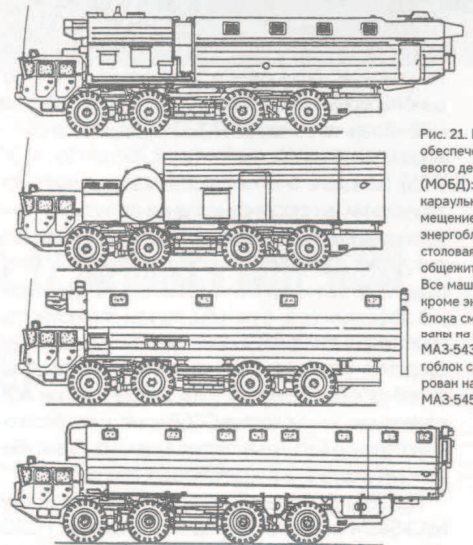


Рис. 21. Модель обеспечения боевого дежурства (МОБД): караульное помещение; энергоблок; столовая; общезите. Все машины, кроме энергоблока смонтированы на шасси МАЗ-543. Энергоблок смонтирован на шасси МАЗ-5453А



Фото 22. Машина дежурной смены на шасси МАЗ-543М

Фото 23. Подвижная пусковая ракетная установка береговой обороны «Рубеж» на шасси МАЗ-543М. 1973



беж» (фото 23). Этот комплекс мог поражать крылатой ракетой надводные корабли, быстроходные катера, десантно-высадочные средства на подходе к побережью, в проливных зонах, островных и шхерных районах в условиях организованного радиоэлектронного противодействия противника. «Рубеж» широко использовался в подразделениях войск береговой обороны ВМФ. Позднее был создан ещё более совершенный комплекс береговой обороны «Бал-Э» с крылатой ракетой противокорабельного комплекса Х-35. В его состав кроме ракет входили два самоходных командных пункта управления, четыре самоходные пусковые установки с 8 ракетами в каждой, четыре транспортно-перегрузочные машины и наземное оборудование для технического обслуживания всех машин и подготовки комплекса к боевому ис-

Фото 24. Артиллерийская система «Берег» на шасси МАЗ-543М. 1978





ми в 1987 г. включал в себя пусковую установку 9а52 для пуска 12 реактивных снарядов диаметром 300 мм, систему управления огнём и транспортно-заряжающую машину 9т234 на шасси МАЗ-543А, оборудованную гидрокраном. Система «Смерч» позволяла вести эффективную стрельбу на дальностях от 20 до 70 км, а один залп машины ракетами 9м55к с касетными осколочно-фугасными элементами или 9м55ф фугасного действия поражал цели на площади до 40 га. Любопытно, что для размещения экипажа боевая машина 9а52 оснащалась дополнительной кабиной размещённой позади основной кабины и моторно-трансмиссионного отсека на грузовой платформе. Комплекс «Смерч» выпускался серийно и до сих пор

пользованию. Аналогичные задачи по защите и обороне побережья был призван решать разработанный ЦКБ «Титан» по заказу ВМФ 130 мм береговой самоходный артиллерийский комплекс «Берег» (фото 24 и 25). Комплекс включал в себя центральный пост управления, до шести самоходных артиллерийских установок и одну-две машины обеспечения боевого дежурства. Хорошая техническая манёвренность благодаря базовым колёсным шасси МАЗ-543М, высокая эффективность стрельбы, полная автономность берегового комплекса «Берег» делали его надёжным средством решения оборонительных задач по защите побережья, приливных зон и шхерных районов. К сожалению, из-за распада СССР комплексы береговой обороны «Бал-Э» и артиллерийский комплекс «Берег» так и остались в виде опытных образцов.

Наибольшую известность автомобильные шасси МАЗ-543М получили как базовые машины РСЗО «Смерч». Комплекс 9к58 разработанный ГНПП «Сплав» и принятый на вооружение Советской Ар-

находится на вооружении Российской Армии и армий ряда государств (фото 26 и 27).

В качестве транспортной базы шасси МАЗ-543М нашли широкое применение при создании самоходного варианта зенитного ракетного комплекса ПВО системы С-300ПС. На базе машин монтировались командные пункты 5м63с (рис. 28) и пусковые установки зенитных ракет 5п85с и 5п85д (рис. 29 и 30). Машины 5п85с считались основными и оснащались контейнером подготовки и управления стартом ракет ФЭС, системой автономного электропитания 5с18а. Установки 5п85д (дополнительные) системой управления стартом ракет не оборудовались, а электропитание осуществлялось через систему внешнего электропитания 5с19а. Подготовка и управление стартом ракет также велось с системой ФЭС основной машины 5п85с. Стрельба по воздушным целям велась ракетами В-500р на дальность до 75 км. Время развёртывания комплекса и перевод из походного положения в боевое занимало лишь 5 мин. При дальнейшей модернизации ЗРК (С-300ПМ, С-300ПМУ-1, С-300ПМУ-2 «Фаворит» и С-400 «Триумф») применялись усовершенствованные модификации самоходных пусковых установок 5п85с, 5п85ду, 5п85те-2 и др. Использовались и новые средства управления системой ПВО обеспечивающие полную автономность применения и создания

высокоэффективной мобильной обороны в составе зенитно-ракетного комплекса. В частности на шасси МАЗ-543М монтировались пункт боевого управления 54к6 (рис. 31) и мобильный командный пункт 30нбе (рис. 32 и 33). Приведенные образцы спецтехники, выполненные на базе автомобиля МАЗ-543М, не являются исчерпывающими, поскольку эти машины использовались и для размещения средств противоракетной обороны, подвижных узлов связи, транспортировки вооружения ВМФ и др. объектов военного назначения; многие из которых и сегодня несут боевое дежурство, однако даже упоминаемые в открытых средствах массовой информации многочисленные варианты применения шасси МАЗ-543М показывают насколько широка область использования этих автомобилей.

Фото 25б. Машина обеспечения боевого дежурства самоходного артиллерийского комплекса «Берег»



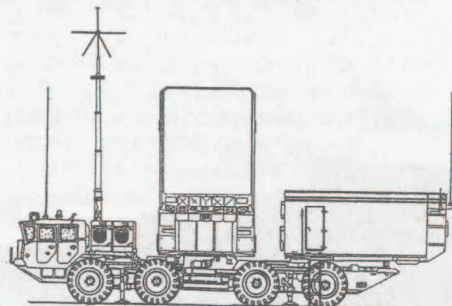
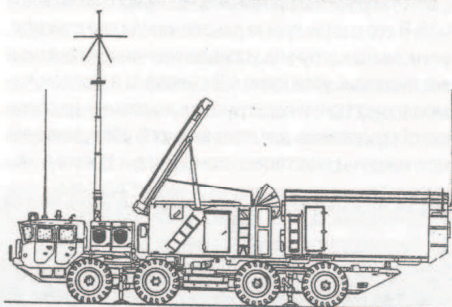
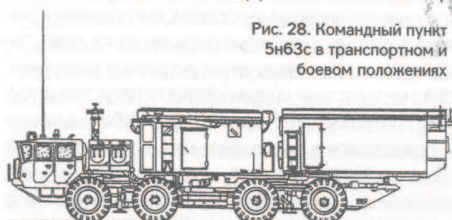
Фото 26. Реактивная система залпового огня «Смерч» на шасси МАЗ-543М



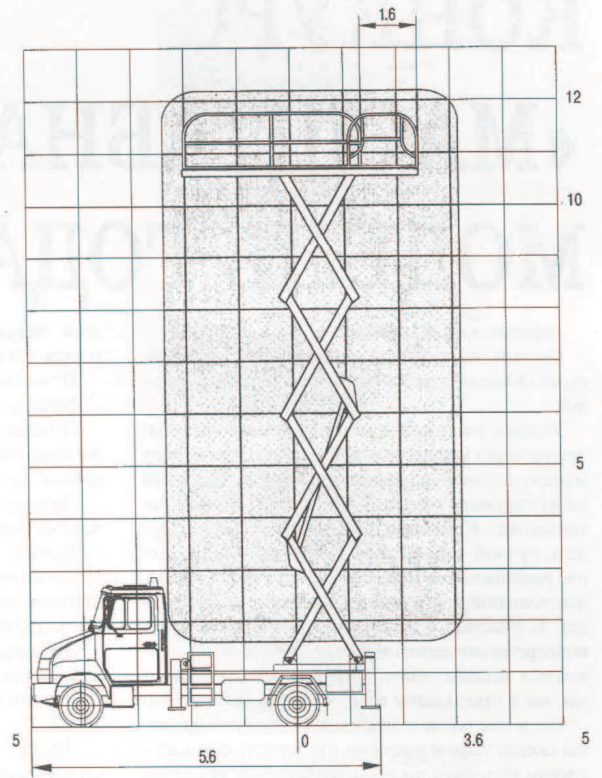
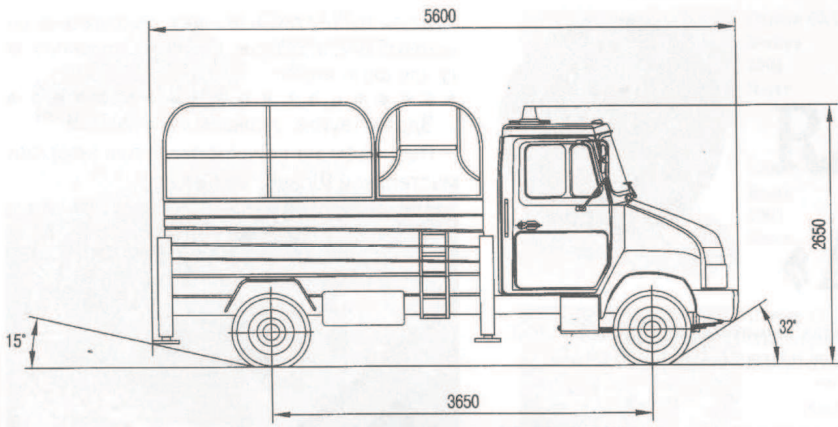
Фото 27. РСЗО «Смерч»



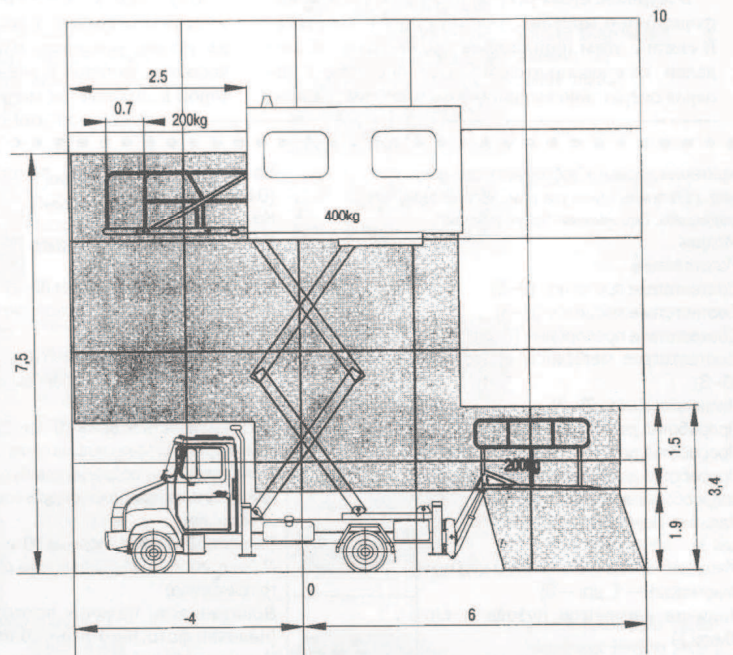
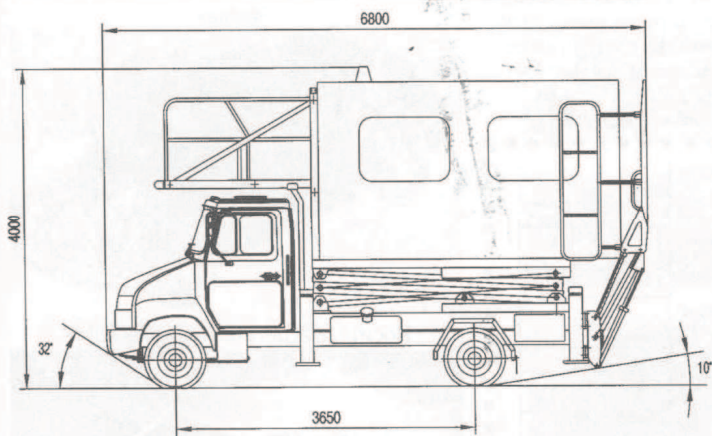
Рис. 28. Командный пункт 5м63с в транспортном и боевом положениях



Окончание в следующем номере



**АВТОПОДЪЁМНИК ВА-12 на шасси ЗИЛ-5301
(Пожтехника, Торжок)**



**АВТОПОДЪЁМНИК АЭРОДРОМНЫЙ ВАС-7
на шасси ЗИЛ-5301
(Пожтехника, Торжок)**



КОНКУРС «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»

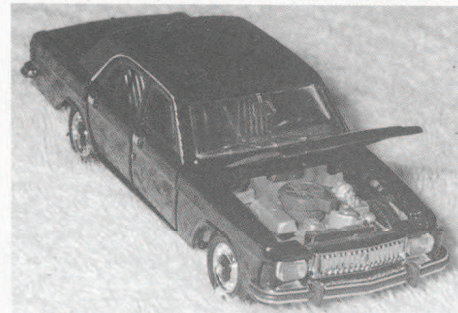


Ждём Ваших комментариев, предложений по номинациям, а, главное, «голосов», отданных за ту или иную модель.

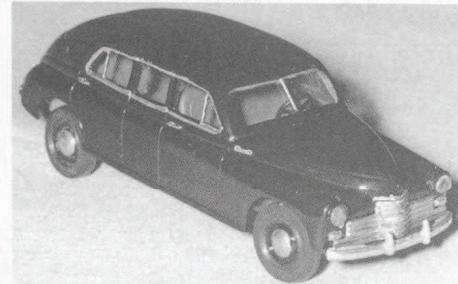
Здравствуйте, уважаемая редакция!
Посылаем на конкурс модели-конверсии мастерской ШпакК^О из Омска:



Бронеавтомобиль для перевозки ценных грузов фирмы «Бронто» на шасси КамАЗ-5320



GAZ-3102 «Волга» с двигателем от ГАЗ-13 «Чайка»



Носитель агрегатов ГАЗ-12 «ЗИМ»



Пикап на базе VAZ-2115 «Лада»



VAZ-2114 «Лада»

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

Номинации:
Модель года;
Лучшая отечественная модель отечественного изготовителя (под отечественными понимаются все изготовители моделей из стран бывшего СССР);
Лучшая модель зарубежного автомобиля 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. Единственным условием 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

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)
Поддрессирование 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)

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)			
Поддрессирование 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)			

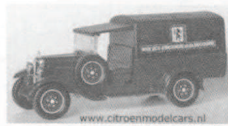
СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



Citroen C4F
Sapeurs pompiers
Solido



Citroen C4F
Sapeurs Pompiers
Ville d'Osny
Micarola



Citroen C4F
Service «d'Incendie et de
Secours»
Solido



Citroen C4F
Solido 6158



Citroen C4F
Taxi Palace Hotel
Solido



Citroen C4F
Vitrier
Solido



Citroen C5
Ambulance Gifa
Miniroute slightly enhanced
Rob Baesjou



Citroen C5
berline 2004
silver metallic
Norev 155500



Citroen C5
Berline
Norev



Citroen C5
Berline
Norev



Citroen C5
Break Ambulance SAMU 73
Norev



Citroen C5
Break Ambulance SAMU 38
«Centre Hospitalier
Bourgoin Jallieu»
Norev 155555



Citroen C5
Break
Norev



Citroen C5 II
Berline
2004
Norev



Citroen C5 II
Break
2004
Norev



Citroen C5
Numerique Pub
Marpytoys



Citroen C5
Politie
Norev (FB Car Models)



Citroen C5
Polizei
Norev (FB Car Models)



Citroen C5
Pompiers
Norev



Citroen C6
Atelier Croisiere
Jaune
Sibur



Citroen C6
Autocar Citram
MAP



Citroen C6
Bache Croisiere
Jaune
Sibur



Citroen C6
fourgon
«Michelin en Toute
Securite»
Transpub T19



Citroen C6
Le Galion Croisiere
Jaune Solido
conversion RobB



Citroen C6
Lictoria Sex
RR Miniatures



Citroen C6/
Norev



Citroen C6
Popote Croisiere
Jaune
Sibur



Citroen C6G
Berline Grand Tourisme
Miniroute



Citroen C6G
Torpedo
Miniroute



Citroen C8
Norev



Citroen C8



Citroen C60
Ministyle



Citroen C-airdream
blue metallic
Norev 155600



Citroen C-Airlounge
Concept Car
Norev 155601



Citroen Camargue



Citroen
Chapron



Citroen CX25
Prestige Turbo
Berline Serie 2
Original Miniatures
kit



Citroen CXA25GTI Turbo
Americaine Berline Serie 2
Original Miniatures



Citroen CX 1975
Solido 29

МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ CITROEN

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



Citroen CX 2200
Solido c34



Citroen CX 2200
Universal Hobbies



Citroen CX
Berline Serie 2 Leader
Original Miniatures kit



Citroen CX
Break Ambulance 4-doors
Cit43



Citroen CX
Break
Ambulance Heuliez
Esdo kit



Citroen CX
Break
Ambulance Municipale
Solido



Citroen CX
Break
Ambulance
Solido (MVI transkit)



Citroen CX
Break
Ambulance Tissier 2-doors
Esdo
kit



Citroen CX
Break
Ambulance Tissier 4-doors
Esdo



Citroen CX
Break
Assistance Rally de Monte
Carlo
Miniracing
kit



Citroen CX
Break
Collection Exclusive
Solido 150319



Citroen CX
break
gold metallic
Minichamps 400111410



Citroen CX
Break
Grey
Solido



Citroen CX
Break Pijpops
X-tender Toit Haut
Jemmy
kit



Citroen CX
Break Serie 2
Assistance Citroen
Original Miniatures



Citroen CX
Break Serie 2
«Evasion & Entreprise»
Original Miniatures



Citroen CX
Break Serie 2
«Hollander + Remorque»
Original Miniatures kit



Citroen CX
Break Serie 2
Original Miniatures



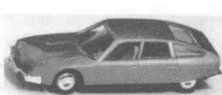
Citroen CX
Gendarmerie
Verem



Citroen CX
Heller
kit



Citroen CX
Norev



Citroen CX
Norev
new series



Citroen CX Orphee
Ministyle



Citroen CX pick-up
Boutique Solido transkit



Citroen CX Plateau
Voitures Tissier 2-doors
Boutique transkit on Solido



Citroen CX Plateau
Voitures Tissier 2-doors
Boutique transkit on Solido



Citroen CX
Plateau Voitures Tissier
4-doors
Original Miniatures
kit



Citroen CX
Pompiers Ville de Paris
Solido



Citroen CX
Prestige
Minichamps



Citroen CX
Tissier
«Hollander & Remorque»
Calandre



Citroen CXA25GTI
Turbo
Americaine Berline Serie 2
Original Miniatures



Citroen CXA 25GTI
Americaine Berline Serie 2
Original Miniatures
kit



Citroen CXA
Prestige Americaine
Berline Serie 2
Original Miniatures kit



Citroen CXM
Ministyle



Citroen CXM
Original Miniatures
kit



Citroen DS 1956
fire
Solido 4818



Citroen DS 1956
Solido 4562

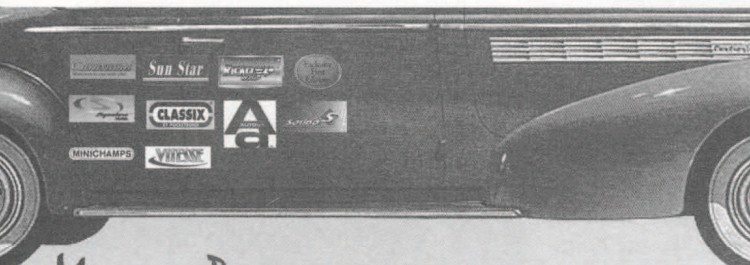


Citroen DS 1957
Johannes Boyer



Citroen DS 1968
Johannes Boyer

МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ СИТРОЕН



«Мир на Ладони»

коллекционные
масштабные модели
автомобилей



www.carmodels.ru

Адрес магазина:

ст. м. Савеловская,
ул. Суцевский вал, д. 5, стр. 20
(синее 4-этажное здание
Савеловского торгового центра
«Спорт. Рыбалка. Туризм.»),
балкон, павильон N37,
ежедневно с 11.00 до 19.00
телефоны: 8-916-493-86-87
8-916-603-90-45

Ritmonex.ru
масштабные модели по почте по всему миру

Что в наличии?

Ritmonex.ru это большой каталог масштабных моделей (1:43) автомобилей с качественными фотографиями, упорядоченный по производителям моделей (Vector-models, Kimmeria, AGAT и т.п.) и по типу транспортного средства (автобусы, пожарные автомобили, внедорожники, коммунальные автомобили, прицепы и т.д.). Многие модели, размещённые на Ritmonex.ru, можно приобрести, используя интернет-магазин на сайте. Пересылка осуществляется Почтой России. Наша качественная упаковка гарантирует сохранность моделей при пересылке. Время пересылки по Европейской части России обычно составляет не более 5-10 дней.

ЛОКОТРАНС

Издаётся в России с 1993 г.

ИНФОРМАЦИОННЫЙ АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

ПОДПИСКА "ЛОКОТРАНС" 2008

1 полугодие (6 номеров) — 720 руб.; 3 номера — 360 руб.

Оплата почтовым переводом: РОССИЯ 140100, Московская обл., г.Раменское, а/я 38, Ивониной Ирине Александровне

www.lokotrans.info e-mail: lokotrans@mail.ru

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

БЕСПЛАТНО публикуются **ВСЕ** объявления частных лиц. Объем объявления не более 30 слов, включая адрес. Предлоги, союзы, буквенно-цифровые обозначения типа АМО-Ф-15, ИС-5, д. 3, кв. 33 считаются целым словом.

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

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несёт.

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

1984 г. и журналы «За рулем». Недорого. Куплю кузов от модели ЗИЛ-ММЗ-4505. Круглов Антон, 432000, г. Ульяновск, ул. К.Либкнехта, д. 30, кв. 16

• 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



КОМПАКТ-ДИСК

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

1. Полноцветная версия журналов «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2000—2006 гг.
2. Обновлённые и дополненные слайд-шоу (каталоги) моделей.
3. Adobe Acrobat Reader.

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 Владимировичу. В поле «Для письма» необходимо указать количество дисков и разборчиво обратный адрес.

Автомодельное бюро

Не секрет, что в настоящее время в российской части интернета отсутствуют ресурсы, посвященные коллекционированию, а большая часть из существующих посвящена либо частным коллекциям, либо автосайтам, либо сайтам производителей, либо сайтам производителей. Целью нашего сайта является создание своего рода информационного центра для любителей автомобильного моделизма в отечественной части. Задача состоит в том, чтобы предоставить пользователям возможность ознакомиться с разнообразием коллекционных моделей, а также с информацией о производителях и их продукции. Также автор планирует создать базу данных о коллекционерах и их коллекциях, а также базу данных о моделях и их производителях. Особую благодарность автор выражает Валерию Тарасову (г.Рязань) и Андрею Сушкову (г.Москва), без которых этот сайт не был бы осуществлён. Фотографии ряда моделей любезно предоставлены Александром Штанько (г.Москва), Андреем Ткаченко (г.Тверь) и Игорем Сидоровым (г.Тверь).

Справочная информация: Игорь Давыдов
e-mail: davydov@automod.ru
т. 800 1000000

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 являясь 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 и прототипом и подтверждением этих данных архивными материалами и фотографиями.

ПАНОГРАФ

ЖУРНАЛ О ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Периодическое издание для тех, кто интересуется трамваем, троллейбусом, автобусом, метро

Формат: А5. 40 цветных страниц и цветная обложка

Подписной сезон начинается!

НАЧИНАЕТСЯ ПОДПИСКА

на первое полугодие 2008 г. (3 номера) — 210 руб.
(Белоруссия) — 240 руб., страны СНГ — 330 руб.,
дальнее зарубежье — 10 евро

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 заказ!

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

• Продам каталог-справочник НИИ АТ

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

КУПЛЮ

ПРОДАМ

ОБМЕНЯЮ

РАЗНОЕ

Почтовый адрес _____

КОМТРАНС 2007

Дорогие друзья! В этом году мы решили отступить от сложившейся в журнале практики освещения в пятом номере журнала, бесспорно, самой главной автомобильной выставки страны. На наш взгляд в Москве ежегодно проходит три равнозначно интересных выставки – Комтранс, СТТ и Моторшоу. Поэтому мы решили дать небольшой фотоотчёт об этих выставках. Мы намеренно оста-

новились лишь на технике, представленной отечественными производителями, что связано в первую очередь с тем, что среди наших читателей любителей отечественного транспорта пока ещё большинство.

В свою очередь мы рекомендуем всем вам по мере возможности посетить эти выставки, и надеемся, что вы об этом не пожалеете.





СТТ 2007

Автомобильный моделизм

МОТОРШОУ 2007



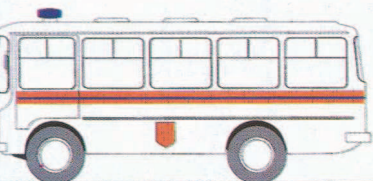


Рис. А31. Цветографические схемы автомобилей служб предотвращения и помощи при чрезвычайных ситуациях и гражданской обороны

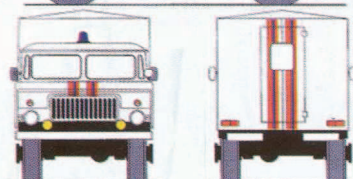


Рис. А32. Цветографические схемы автомобилей служб предотвращения и помощи при чрезвычайных ситуациях и гражданской обороны

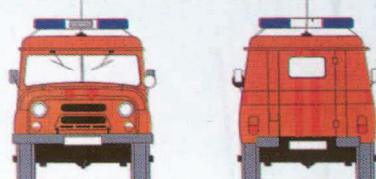


Рис. А33. Цветографические схемы автомобилей аварийных служб



Рис. А34. Цветографические схемы автомобилей аварийных служб

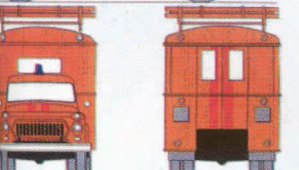


Рис. А35. Цветографические схемы автомобилей аварийных служб

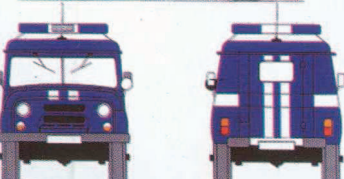


Рис. А36. Цветографические схемы автомобилей службы специальной связи

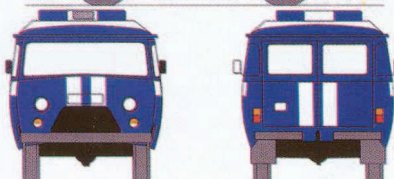
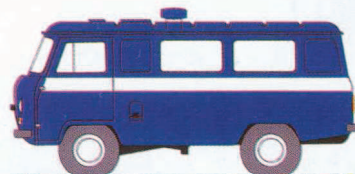


Рис. А37. Цветографические схемы автомобилей службы специальной связи

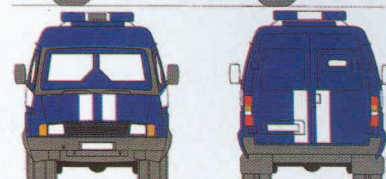
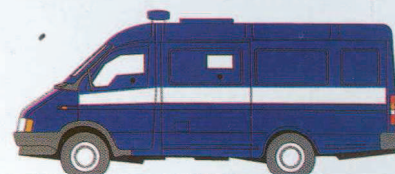


Рис. А38. Цветографические схемы автомобилей службы специальной связи

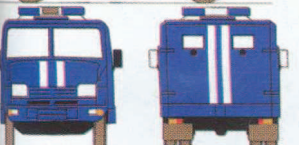
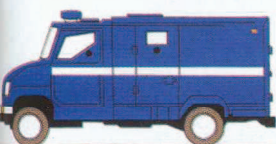


Рис. А39. Цветографические схемы автомобилей службы специальной связи



Рис. А40. Цветографические схемы автомобилей службы специальной связи



Рис. А41. Цветографические схемы автомобилей службы специальной связи



Рис. А45. Цветографические схемы автомобилей служб налоговой полиции



Рис. А46. Цветографические схемы автомобилей служб налоговой полиции



Рис. А47. Цветографические схемы автомобилей служб налоговой полиции

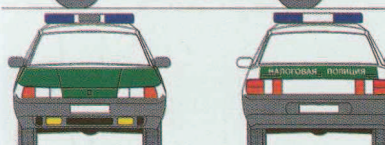


Рис. А48. Цветографические схемы автомобилей служб налоговой полиции



Рис. А49. Цветографические схемы автомобилей служб Главного управления исполнения наказаний Минюста России



Рис. А50. Цветографические схемы автомобилей служб Главного управления исполнения наказаний Минюста России

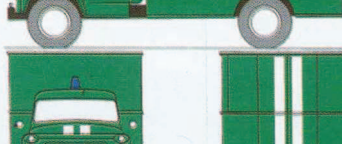


Рис. А51. Цветографические схемы автомобилей служб Главного управления исполнения наказаний Минюста России

А Б В Г Д Х Ц Ч Ш
Е Ж З И Щ Ъ Ы Ь
Й К Л М Э Ю Я
Н О П Р 1 2 3 4 5
С Т У Ф 6 7 8 9 0

Рис. Б1, лист 1. Шрифт надписей и цифр

Рис. Б1, лист 2. Шрифт надписей и цифр

ВЫСТАВКА ТЕХНИЧЕСКОГО АНТИКВАРИАТА

10я ОЛДАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ ИЛЬИ СОРОКИНА

МОСКВА

КРОКУС ЭКСПО

19-22 ОКТЯБРЯ 2007



(495) 104-47-77

OLDTIMER.RU

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



BOSCH

Разработано для жизни

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ПАРТНЁРЫ

**Turtle
WAX**

АВТОРЕМОНТНЫЕ
МАТЕРИАЛЫ
Vika

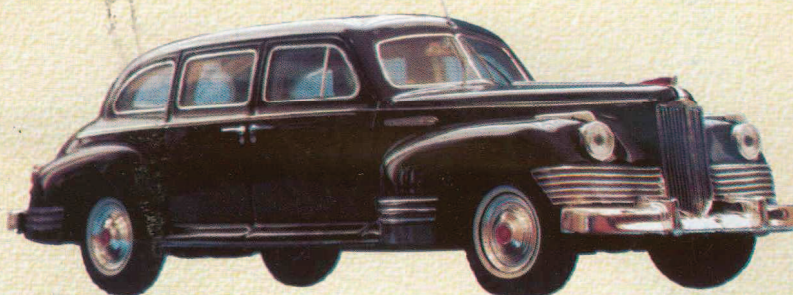
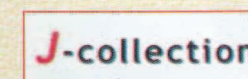


VM.M Co. Ltd.

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