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

Автомобильный моделизм

6/2009

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Федеральное государственное учреждение культуры
Политехнический музей

Красный Путиловец ЗТ (ЕМС Кинд)
Фотоматериалы Кинд

БелАЗ-7525 (SMM.Брест)

ПОКОРИТЕЛИ АРКТИКИ
НЕ ЗРЯ ТЕБЯ НАЗВАЛИ "МОСКВИЧОМ"
ДОВОЕННЫЙ "ПОЛСТАПЕРВЫЙ" и Ко
КАТАЛОГ ДИК-ДНК
ПРЕДШЕСТВЕННИКИ ГАЗ-66
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ
ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

WWW AUTOMODEL RU

VV.M Co. Ltd.

дистрибьютор № 1 в РОССИИ

NOREV

NEO SCALE MODELS

BIANTE MODEL CARS

KYOSHO

AUTOart

ixo MODELS

Spark

Red Line models

MINICHAMPS

MODELS

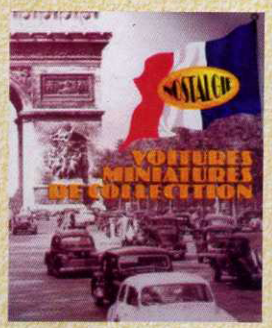
а/я 64, г.Санкт-Петербург
195274, РОССИЯ
тел. / факс: (812) 324-18-76
e-mail: mail@vvmodels.ru
www.vvmodels.ru

Abrex simply small cars

J-collection

Schuco THE LEGEND IN TOYS

EBBRO



Bizarre

MOTORART COLLECTION

Premium ClassiXXs

AOSHIMA

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ

МАГАЗИН В МОСКВЕ

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

Model Cars Heritage

Интернет-Магазин

www.modelcarsheritage.spb.ru

МАГАЗИН В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

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

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

Автомобильный моделизм

6/2009

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

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

тел.: 8-916-041-36-87
Зам. гл. редактора
Надежда Макогонова
e-mail: makogonova@mtu-net.ru
Редакционный совет:
Александр Говоруха (Николаев)
e-mail: govor1972@ukr.net
Олег Курихин (Москва)
Евгений Прочко (Москва)

1872
Федеральное государственное учреждение культуры
Политехнический музей

Коллективный консультант:
Лидия Кожина
e-mail: kojina@pm.isf.ru
Валентина Аверина
e-mail: averina@polymus.ru

Набор и вёрстка
Любовь Полетаева
Фото
Юрий Мильман, Ольга Шкаева

Издатель
ООО «Благовест-В»

Адрес для переписки:
129347, Москва,
ул. Проходчиков, 4, оф. 131
Шкаеву Александру Вадимовичу
Тел. для справок: 8-916-041-36-87
http://www.RussianScaleModels.com

Журнал зарегистрирован в Государственном Комитете РФ по печати
Свидетельство ПИ № 77-1671 от 15.02.2000 г.

Редакция не несёт ответственности за содержание авторских статей и рекламных материалов.
Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов статей.
Данное издание не может быть воспроизведено полностью или частично без письменного разрешения издателя. При цитировании ссылка обязательна.

© Автомобильный моделизм, 6(66)

Editorial office:
Moscow, 107120, Russia
Prokhodchikov Str., 4, of. 131
Phone: (+7) 916-041-36-87

All rights reserved. This publication may not be reproduced in part or in whole without prior written permission of the publishers.
© Model Cars. Russia, 2009

СОДЕРЖАНИЕ

Моя коллекция, 2
А. Семиков
Конкурс «Масштабная модель года», 6
Автомобили 1997 года – Renault Megane Scenic, Ford Ka и Volkswagen Passat (B5), 7
А. Бармасов
Покорители Арктики, 10
А. Говоруха
Мне нравится надёжный твой характер. Не зря тебя назвали «Москвичом», 11
Ю. Дубков
Довоенный «полстапервый» и К°, 14
М. Соколов
Каталог моделей ДИК-ДНК, 17
Зарубежные новинки, 19
Отечественные новинки, 22
Предшественники ГАЗ-66. Часть II. Безкапотный вездеход ГАЗ-62, 27
А. Колеватов
Мир детства 2009, 31
Дважды рождённый, 32
Справочная информация. Fiat в фотографиях и моделях 35
«Зимнее» хобби, 38
О. Евлашкин
Справочная информация. Каталог моделей в масштабе 1:72, 39

Дорогие друзья и коллеги!

Продолжается подписка на первое полугодие и на 2010 год. Подписка осуществляется только через редакцию.

Редакция может гарантировать получение журнала только его подписчикам.

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

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

Можно выписать и годовой комплект с диском. Его стоимость – 1200 руб. На диске будут находится следующие материалы в формате PDF: годовой комплект журналов в цвете, каталог моделей, выпущенных в течении года, а так же фотографии автомобилей с выставок, проводимых в Москве. Диск с копией всех ранее выпущенных журналов за 2000–2007 гг. стоит 800 руб. Стоимость дисков за 2008 и 2009 гг. по 400 руб. каждый. Цены указаны с доставкой по России.

Надеемся, что Вы останетесь с нами.

ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

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

ПРЕДЫДУЩИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛОВ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ТОЛЬКО ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМУ СОГЛАСОВАНИЮ С РЕДАКЦИЕЙ

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

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

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

В розницу старые и новые номера журнала можно приобрести:

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

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

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

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

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

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

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

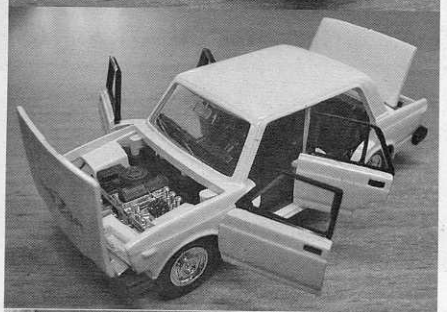
УКРАИНА: г. Запорожье, Никифоров Владимир (тел. 097-956-98-19)
г. Полтава, Лаптев Олег (тел. 2-46-59)

МОЯ КОЛЛЕКЦИЯ

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

ВАЗ-2107 «Жигули» (Агат)

А эта «семёрочка» попав мне в руки, оставила гораздо более приятное впечатление, нежели предыдущая «Пятёрка». Модель хорошо покрашена, более или менее нормально собрана.



Но видно оснастка на «Агате» настолько изношена, что врождённых недостатков модели уже не исправить. Двери установлены косо, со щелями — топорщатся. В остальном я брака не заметил, но, глядя на наши модели с подвижными элементами (двери, капоты) я хорошо понимаю ведущих мировых производителей моделей с их тенденцией к «закрыванию дверей». Лучше уж делать модели «глухими», чем так.

ВАЗ-2104 «Жигули» (Bauer/Autobahn)

Эту модель, как потом и «Шестёрку», ждал с нетерпением, впрочем, как и все мы. Как раз вскоре после появления модели в продаже в Москве мой товарищ ехал туда по делам. Попросил его привезти мне «Четвёрку» — уж очень хотелось побыстрее её получить. Когда же он

мне передавал модель — мой взгляд сразу «выцепил» страшный передок модели. Я расстроился — модель не оправдала возлагавшихся на неё надежд. Обидно, ведь вся остальная модель (дальше носа) сделана достаточно прилично. Ну что стоило китайцам правдоподобно воспроизвести переднюю часть машины? Тут даже не подходят оправдания типа «это игрушка» — ведь сделать модель «правильную» или «неправильную» стоит одних и тех же усилий и затрат. Тем более — с современными технологиями. Теперь эта машинка стоит в коллекции «для галочки» — занимает место для более достойной модели. Хотя, как знать — может за эту особенность, её и будут помнить?

С цветом мне повезло — товарищ выбрал белую, как я и хотел. На белом цвете не так отчётливо выделяются, подведённые серебрянкой ободки дверей и окон.

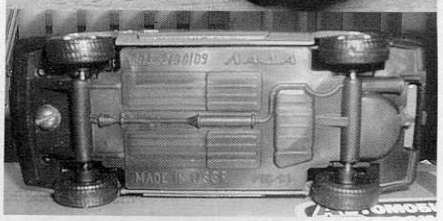
И ещё — я, наверное, «жутко счастливый человек», но и на этот раз не обошлось без брака. На моём экземпляре днище не прикручено к кузову винтами. В бобышках, предназначенных для этого, даже нет следов резьбы. При этом днище довольно хорошо держится в кузове. Во всяком случае, транспортировку из Китая через Москву до дома, да и последующее снятие с постамента модель перенесла безболезненно. Вот такой вот «раритет».

ВАЗ-2108 (Россия, Саратов — Тантал)

Автомобиль для отечественной автомобильной промышленности — знаковый! Первый советский серийный переднеприводный автомобиль (если не считать первых ЛуАЗов). Первая, не считая «Нивы», действительно оригинальная

модель ВАЗа. Машина проектировалась более 10 лет!

Я вспоминаю как, будучи школьниками, мы дежурили на улице, чтобы увидеть проезжавшую мимо «Восьмёрку». Она нам, пацанам, нравилась! Как спорили над принесённой одним из нас вырезкой из журнала, где был изображён карандашный эскиз машины, на месте номерного знака у которой была табличка с числом «2108». Та машина с эскиза была совершенно не похожа на ту «Восьмёрку», которую мы караулили.



Вспоминаю, как стоило где-нибудь остановиться счастливому обладателю новенькой «восьмёрки», да, впрочем, и любой другой новинки, его тут же окружала толпа — что да как, сколько «жмёт», сколько бензина «ест».

Модель. Про модель сказать особенно нечего. Насколько хорошо она задумана — настолько же похабно сделана. Скажу одно — в коллекции она должна быть обязательно. Буду надеяться, что простоит она долго и не станет жертвой «цинкового жора».

Продолжение, начало в №6/2008 г.

ВАЗ-2109 «Пожарная охрана» (Россия, Саратов — Тантал)

Ну а эта машина мне очень и очень близка.

Ещё в конце 1980-х гг. отец стоял в очереди на работе на такую же. Тогда мы ездили на «Одиннадцатой», только-только примелькались «Восьмёрки», «Сорок первые» и появились «Таврии» и «Девятки». «Восьмёрка» нам не подходила — семья как-никак, решили — «Девятка».

Я очень радовался этому, даже договорился со школьным товарищем о покупке у него модельки «Девятки» за целых **двадцать пять** рублей!!! По тем временам — огромные деньги, тем более для мальца. Правда, модель эту я не только не купил, но даже и не увидел. У отца на работе что-то случилось, и из очереди его вычеркнули. Короче — «Девятка», вильнув хвостом, прошла мимо нас.

Ещё дорога мне эта модель тем, что я сейчас передвигаюсь как раз на «Девятке». Единственное, моя — цвета «вишнёвый металлик».

Эту же приобрёл на «молотке» по случаю, «за недорого». По-этому меня устроило то, что она в спецверсии, которые я не очень люблю. Качество, конечно — жуть! Но, думаю, все уже к этому привыкли. Я решил-таки перекрасить эту модель эмалью от своей «Девятки». Люстра на крыше, как выяснилось, просто приклеена, поэтому при её демонтаже никаких следов на кузове, типа отверстий, не останется.

ВАЗ-21099 (Россия, Саратов — Тантал)

А эта модель, когда попала мне в руки — расстроила. То, что саратовцы «закрыли» ей двери и багажник — скорее хорошо, во всяком случае, в их исполнении. Так модель смотрится правдоподобнее и аккуратнее. Но почему задняя часть машины напоминает «99-ю» лишь отдалённо?

И ещё, на этой модели меня «наколол» продавец. В описании было сказано, что модель в хорошем состоянии, а когда я её получил, выяснилось, что она перекрашена, стёкла все в наклейках и с трещинами, много более мелких дефектов.

ВАЗ-21213 «Нива» (Тантал, Россия)

Эта модель также «поражает», а точнее ужасает, своим качеством. Что они сделали со старой доброй «Нивой»?

По идее, то, что саратовцы «закрыли» капот с багажником должно было способствовать улучшению качества отливки кузова и его сходству с прототипом. На практике же получилось ужасно. Чудовищные нестыковки частей литейной формы кузова, облой по линии разъёма. Об этом всём я знал и до покупки этой модели, но всё равно её приобрёл, как иллюстрацию нашей суровой модельной действительности.

ВАЗ-2110 («Агат», Россия)

Эта модель приятно удивила. На фоне «Танталовской» продукции, изделия «Агата» — просто модельные шедевры. Аккуратная сборка, качественная покраска, правдоподобная форма модели оставляют приятное впечатление. Есть, конечно, нюансы, типа крупноватой тамповки шильдиков на багажнике, но это уже мелочи. Хорошая модель.

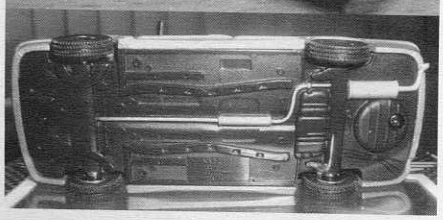
ВАЗ-2112 Такси («Агат», Россия)

Такое же приятное впечатление оставила и эта модель. Аккуратная сборка и покраска, неплохое литьё. Я думаю, «Агат» движется в правильном направлении. С нетерпением жду «призрачной» «Одиннадцатой» — ВАЗ-2111.

ВАЗ-2115 (Autobahn/Bauer)

По «вине» этой модели я решил собирать се-

рию «ВАЗ». Покупал модель, в общем-то, равнодушно. Прозрение наступило уже дома, когда извлёк её из коробки и внимательно рассмотрел. Я просто поразился тому, как тщательно

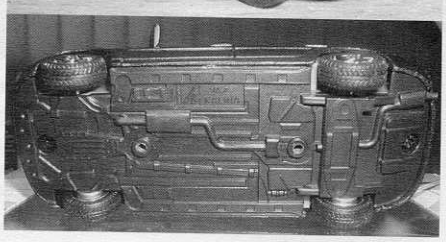


китайцы её исполнили. Модель — очень хорошая. А когда узнал, что они ещё собираются выпустить и «Шестёрку» с «Четвёркой» — решение созрело. Очень хотелось иметь на одной полке эти, тщательно исполненные модели, и дополнить их старыми саратовскими машинами.

ВАЗ-2118 «Калина» (Hongwell/Cararama)

Сравнительно свежая модель Волжского автозавода, «Лада Калина», похоже, становится героем современных насмешек и анекдотов. Эдакая замена классическому «Запорожцу». Правда, шутят так люди, передвигающиеся на иномарках. Ну что же — всё познаётся в сравнении.

Модель также оставила приятное впечатление. Качество сборки-покраски выше, чем у средней



современной «Cararama». Хорошо проработан салон. Стёкла практически не искажают вид внутренностей модели.

Немного промахнулся с цветом. Был довольно широкий выбор, и я решил разнообразить цветовую гамму коллекции. Не учёл одного фактора — в этом, тёмном цвете, теряются детали кузова модели. Видимо придётся покупать дублёра. Благо их у нас масса, всего по 90 руб., любые цвета.

Chevrolet Niva «Пожарная охрана» (Hongwell/Cararama)

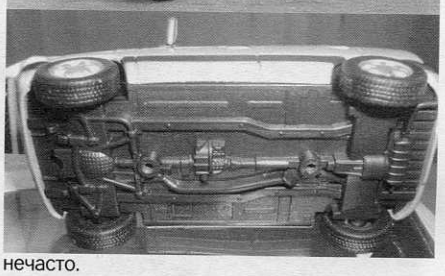
Продолжая «китайскую» серию ВАЗов решил приобрести себе «Шеви Ниву». Да вот беда, пока я втягивался в тему из продажи у нас «Нивы» исчезли. Масла в огонь подлил и хозяин магазина, где я покупал «Карараму». Я попытался ему «заказать» модели из классической серии Hongwell, на что он мне ответил, что поставки от китайцев — непредсказуемы. Приходит контейнер, а что в нём узнают только, когда распакуют.

Тут я испугался, что «Шеви Нивы» исчезли совсем, на молотке брать её было дорого из-за почты и обидно, потому что они только-только лежали на прилавках.

Поэтому я сразу и приобрёл «Шеви Ниву» в специсполнении, которое я не люблю, «Пожарная охрана». Распаковав дома модель — оценил качество исполнения. Всё аккуратно — сборка, покраска, тамповки. В салоне даже проработана панель приборов, что нечасто встречается на моделях. Но одна мысль угнетала меня — спецверсия. Я решил приобрести «Шеви Ниву» в базовом исполнении цвета «серебристый металлик».

Chevrolet Niva (Hongwell/Cararama)

Наконец-то такой повод представился — я купил модель «Шеви Нивы» в базовой версии и в нужном мне цвете. Модель меня ещё раз обрадовала. Хотелось бы отметить детализированные на модели тормозные диски, что встречается



нечасто.

Вот, на сегодня, пока всё с ВАЗовской частью моей коллекции. Есть, конечно, ещё модели от IST и UH, очень красивые. «Трёшка» — так вообще как живая, но они пока выходят за рамки разумного максимума, который я готов заплатить за модель. Буду надеяться, что ожидаемая всеми нами журнальная серия, восполнит этот пробел в моей коллекции.

ГАЗ-24 «Волга» (СССР, Саратов)

«Волга» — автомобиль культовый. Голубая мечта любой советской семьи. «Волга» — это целая эпоха. «Советский Мерседес». Обесценилась эта мечта лишь в последнее время, с вторжением на наш рынок большого количества иномарок — новых и подержанных.

Для нас, пацанов середины 1980-х гг., культовой была и масштабная модель «Волги». Она была нашей мечтой. Это была самая крутая модель, попадавшая в наши руки. У неё открывалось всё, кроме лючка бензобака, что в детских глазах являлось несомненным плюсом. До сих пор помню картинку с коробки с порядком от-

крывания дверей.

У модели были и недостатки: недостаточно мягкая подвеска («Москвичи» «подпрыгивали» на скамейке лучше); дверцы и капот машинки при игре постоянно хлюпали и открывались (я собственноручно удалял подвижные элементы); большая хрупкость модели — при пускании её с

горок быстро выходила из строя. Как жалко теперь те, детские, экземпляры — они были достойны лучшей судьбы.

Эта модель, выпущенная в Саратове в мае 1988 г., была мне подарена другом в 1990-х гг. Сохранилась достаточно хорошо — бережно хранилась в коробке. Игровой накат у неё — минимальный.

ГАЗ 24-02 «Волга» (СССР, Саратов)

Знаменитая «Щука». Мне, почему-то, дизайн этой машины всегда нравился больше, чем обычной «Волги» седана. Мне вообще нравятся универсалы. А когда у нас на вокзале я увидел такую «Волгу»-такси с разложенными дополнительными сиденьями — я вообще зауважал эту машину. И сегодня из всех «Волг» мне кажется целесообразным приобретение только универсала. Хоть понятно в этом случае — зачем возишь с собой столько железа.

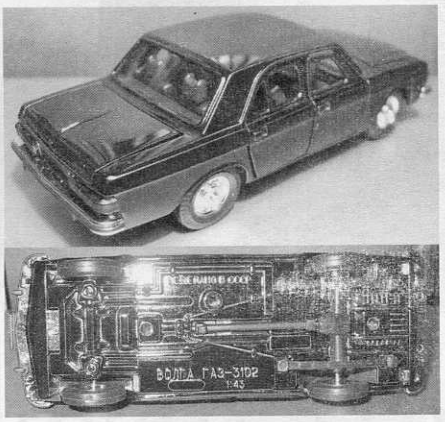
Модель, выпущенная в июне 1992 г., подарена мне другом в 1994 г. Этой, правда, от жизни досталось чуть больше — при эксплуатации где-то утеряна деталь пола багажника.

ГАЗ-3102 «Волга» («Агат-М», Россия)

Знаменитая «обкомовская» «Волга». Эту модель я считаю самой красивой, гармоничной машиной 24-го семейства. Хищный, элегантный нос машины и её прямоугольная корма очень к лицу «Волге».

Модель я приобрёл недавно. В советские времена даже не подозревал о её существовании, а потом было как-то не до неё. Выбрал чёрный цвет. Как мне кажется, для этой модели он больше всего подходит. Такими было большинство этих «Волг» в жизни, да и щели вокруг подвижных элементов он хорошо маскирует. Качество

исполнения — порадовало. Приличное литьё, хорошее качество сборки и покраски наводит на мысль, что, может, ещё не всё потеряно с отечественным моделестроением.

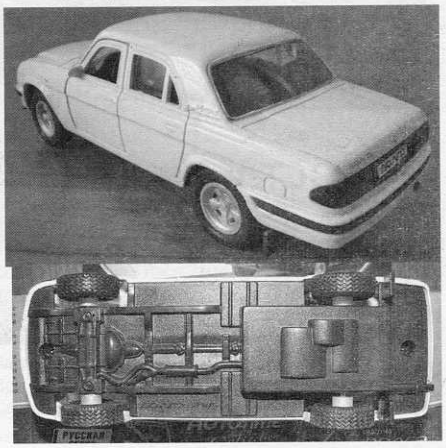


Из недостатков — покраска хорошая, но сама краска — не очень. Пока модель до меня добиралась, в коробке, клапан, который удерживает её за заднюю часть, содрал краску с продольного ребра на багажнике. Плюс к тому, при попытке открыть багажник, я содрал краску с имитации его замка. Такое ощущение, что краска «не схватилась».

ГАЗ-31105 «Волга» (Welly/Autotime Collection)

Эта «Волга» формально не входит в мою коллекцию. Я покупал её в качестве сувенира-подарка отцу. У него такая же, только «3110», белая «Волга» — настоящая, 1:1. Модель и сейчас стоит у него на полке.

Качество модели порадовало. Она хорошо отлита, собрана и покрашена. Радуют мелочи



типа ободков вокруг стёкол, и тамповок (шильдики, повторители поворотников и замков на дверях). Мне всегда приятно разглядывать такие образцы микропечати.

По масштабу она выполнена как-то интересно — кабина модели практически соответствует саратовским «Волгам», а вот капот и багажник удлинены и модель получается несколько длиннее. Портят модель колёса, клиренс и моторчик. Причём, если салоном я готов пожертвовать (его всё равно практически не видно через стёкла), то днище для меня принципиально. А на нём такой гигантский короб для этого пресловутого моторчика.

Но, поскольку, модель покупалась в качестве сувенира — это всё оказалось пустяками. Отцу она и так понравилась.

ГАЗ-31105 «Волга» (Welly/Autotime Collection)

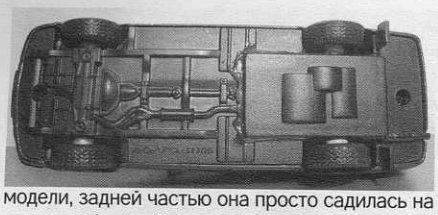
Когда фотографировал предыдущую «Волгу» от Welly, решил взять такую и себе в коллекцию и доработать её, чтобы привести в более или менее божеский вид. Решил тряхнуть, так сказать, стариной.

С цветом долго определяться не пришлось — белый и серебристый металлик отмёл сразу — на них слишком заметна щель вокруг открывающейся двери, чёрный — тоже, у меня уже есть чёрная «3102» и рядом на полке они смотреться не будут, остался этот зелёный металлик. Модель выбирал из пяти образцов. Все выполнены достаточно аккуратно, придирался уже к мелочам. Хотя, у одной «Волги», была лопнувшая стойка в верхнем углу лобового стекла — нехорошо. Оплатил в кассе 101 руб. 10 коп. и привёз машинку домой. Поскольку был выходной день, решил сразу взяться за доработку.

Разобрав модель, убедился, что доработка, которую я затеял, вполне возможна — конструкция машины позволяет. Я хотел ампутировать модели моторчик и уменьшить клиренс таким образом, чтобы она наиболее походила на те «Волги», что ездят у нас по дорогам, а не на внедорожник. В первую очередь я углубил пазы на детали салона, в которые входит и опирается ось передних колёс. Клиренс проверял, устанавливая передние колёса на место и ставя модель на них. Далее — выполнил такие же пазы в детали салона для оси задних колёс. Когда «осанка» модели мне понравилась, я принялся за самую сложную работу — доработку днища.

Дело в том, что короб под моторчик настолько велик, что при выбранном мною клиренсе

Продолжение в следующем номере



модели, задней частью она просто садилась на этот короб, и колёса висели в воздухе. Поэтому я решил короб спилить. Но, поскольку, спилив его днище распадалось на две части — нужно было решить как его склеить.

Я выбрал такую технологию: С помощью обломка ножовочного полотна, работая его острым концом, как резцом, я обрезал короб моторчика по линии днища. При этом оставил усики днища, которые очерчивают на нём колёсную нишу. Эти усики потом должны фиксировать ось от продольных перемещений.

Далее — обрезал оставшуюся часть короба до состояния пластинки, с небольшим уступом в задней части и склеил получившиеся три части днища в одно целое. Клеил прямо в кузове, чтобы выдержать межцентровое расстояние крепёжных винтов днища.

Пока застывал клей на днище, укоротил оси колёс и чуть подпилил бобышки на колёсах, чтобы уменьшить колею. Далее — собрал модель. Результат Вы можете видеть на снимках.

Почитав соответственные ветки на форуме, решился-таки на покупку себе в коллекцию остальных «масштабных» моделей от Welly из серии «Autotime Collection». Сначала это была «ГАЗель».

КОНКУРС «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»

Дорогие друзья и коллеги!

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

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

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

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

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

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

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

Номинации:

Модель года;

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

Лучшая модель зарубежного автомобиля 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 2009 г., которые официально никто не номинировал.

Единственное условия для участия — модель впервые должна быть изготовлена в 2009 г.

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

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

RitmonexX.ru
масштабные модели почтой по всему миру

Большой интернет-магазин моделей в 1/43 масштабе!

Доставка почтой по всему миру и курьером по Москве!

www.ritmonexx.ru

ICQ: 171954012

тел.: +7 905 1505303

CAR OF THE CENTURY

Автомобили 1997 года – Renault Megane Scenic, Ford Ka и Volkswagen Passat (B5)

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

Renault Megane Scenic

Автомобили нового семейства Megane заменили в 1996 г. Renault 19. Среди других моделей семейства — 5-дверный компактный универсал повышенной вместимости (УПВ) Renault Megane Scenic. Прообраз Scenic в качестве концепт-кара был представлен ещё в 1991 г. Появление серийного Scenic в 1996 г. стало сенсацией — европейских машин такого типа в малом классе ещё не было. В результате в европейском конкурсе «Автомобиль 1997 года» Renault Scenic с 405 баллами занял первое место.

Renault Scenic, имея длину и базу хэтчбека при увеличенной на 180 мм габаритной высоте, обладает рекордными для своего класса размерами салона: длина — 1850 мм (без учёта багажного отделения), ширина передней части — 1485 мм, задней — 1501 мм.

Монообъёмная концепция 2002 Renault Scenic предполагает более 10 вариантов моделирования салона. Большое количество дополнительных отсеков и ёмкостей для вещей делают салон ещё более комфортабельным. АБС и шесть подушек безопасности гарантируют активную и пассивную безопасность. Renault Scenic (2002) комплектуется 16-клапанными двигателями рабочим объёмом 1,6 л, 2,0 л и 2,0 л с автоматической коробкой передач.

Только за первые шесть лет производства было продано два миллиона Renault Scenic.

Масштабные модели Renault Scenic:

Renault Megane Scenic 1997 green Vitesse 98193
Renault Megane Scenic 1997 Vitesse av068d
Renault Scenic 1998 Taxi Paris Vitesse ctw004

Renault Scenic Carrosser Cesam/Sbarro 1998 Ministyle 903
Renault Scenic I 1997 green metallic Jouef jou02024
Renault Scenic I 1997 light green

metallic Jouef jou02021
Renault Scenic I 1997 light grey metallic Universal Hobbies 2021
Renault Scenic I 1997 red Jouef jou02023

Renault Scenic I phase 2 red met Universal Hobbies uh2024
Renault Scenic II 1997 black metallic Jouef jou02138
Renault Scenic II 1997 green metallic Jouef jou02134

Renault Scenic II light green met Universal Hobbies 2023
Renault Scenic II Police Municipale Venissieux Universal Hobbies 2139
Renault Scenic Phase 2 Police Whitehe 2000 Renault 223592
Renault Scenic RX4 2.0 16v 4x4 2000 blue Eagle Collectibles/Eagle's Race 2103
Renault Scenic RX4 2.0 16v 4x4 2000 green metal Eagle Collectibles/Eagle's Race ega02101 Renault Scenic RX4 2.0 16V 4x4 2000 silver grey Eagle Collectibles/Eagle's Race ega02102
Renault Scenic RX4 2.0 16v 4x4 2000 red Eagle Collectibles/Eagle's Race 2104

Renault Scenic RX4 2.0 16v 4x4 2000 silver grey Jouef jou02102
Renault Scenic RX4 2.0 16v 4x4 2001 Cuivre Eagle Collectibles/Eagle's Race ega02111
Renault Scenic RX4 2000 light green metal Universal Hobbies 7711211539
Renault Scenic RX4 2000 red metal Cararama
Renault Scenic RX4 2000 silver metal Cararama
Renault Scenic RX4 2001 aigle blue iceberg Jouef jou02116
Renault Scenic RX4 2001 Pearl Gypse Jouef jou02115
Renault Scenic RX4 blue Hongwell Cararama 230d 4 52960

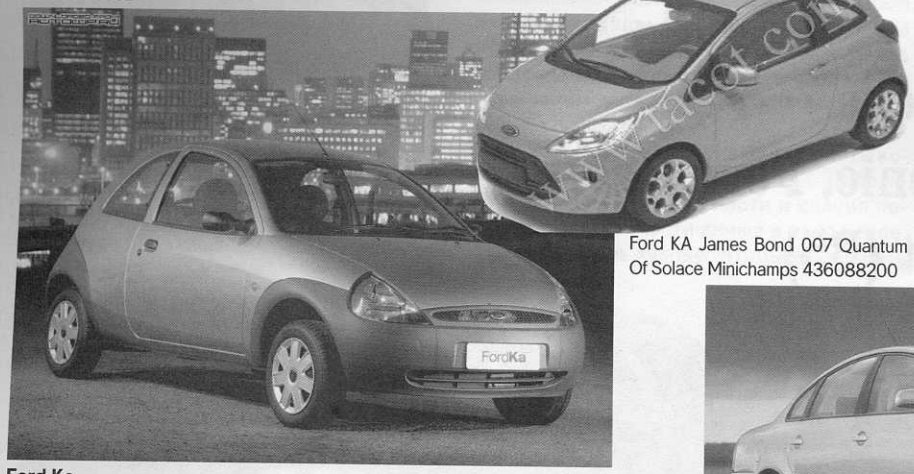
Renault Scenic RX4 dark blue met Universal Hobbies 2103
Renault Scenic RX4 Fire Engine Universal Hobbies 2119
Renault Scenic RX4 green metallic Universal Hobbies 2107
Renault Scenic RX4 iceberg blue Universal Hobbies
Renault Scenic RX4 maroon Universal Hobbies
Renault Scenic RX4 Police 2001 Jouef jou02114
Renault Scenic RX4 Police France Hongwell Cararama 220nd 4 52920x

Renault Scenic RX4 Police Municipale Oliex 52941

Renault Scenic RX4 red metal Oliex 52940

Renault Scenic RX4 Carabinieri, possibilita di avere il modellino anche con mimetizzazioni Cacciatori Elitrasportati

Calabria-Sardegna Carabinieri - Gli speciali Autoparco cc0108re5001



Ford KA James Bond 007 Quantum Of Solace Minichamps 436088200

Ford Ka

Второе место в европейском конкурсе «Автомобиль 1997 года» с 293 баллами занял Ford Ka, появившийся в конце 1996 г.

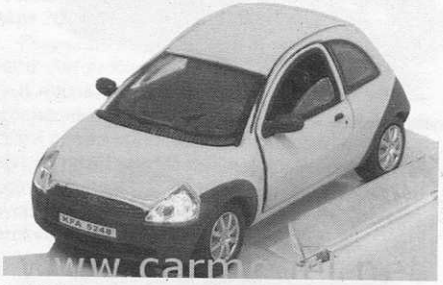
Ещё на Парижском автосалоне 1994 г. дизайнеры Ford представили этот переднеприводный автомобиль с непривычными формами. Вскоре автомобиль появился на рынке. Его облик почти не изменился и радикально отличался от Ford Fiesta, на шасси которой он был создан. Коробка передач — механическая 5-ступенчатая. Подвеска — полностью независимая рычажно-пружинная. Тормоза — передние дисковые, задние барабанные.

Масштабные модели Ford Ka:

www.carmodel.net

Ford KA dark violet Minichamps 430086401

Ford KA 1997 light green metallic Minichamps 430086404



Ford KA yellow Hongwell ca9291

Volkswagen Passat (B5)

Volkswagen Passat (B5) в европейском конкурсе «Автомобиль 1997 года» с 248 баллами занял третье место. Самое радикальное изменение, отмеченное при переходе от четвёртого поколения Passat к пятому, — возврат к продольному расположению силового агрегата, как это было на старых моделях Passat (B1) 1973 и Passat (B2) 1980. Следствием этого стал больший передний свес и новые очертания кузова в стиле средних Audi A4 и A6. Новый Passat по своей конструкции, размерам и техническому оснащению расположился как бы между этими моделями, имея общие с ними платформы и конструкцию кузовов.

Конструкция передней подвески Volkswagen Passat (1996) повторяет таковую на Audi A4. Да и в движении Passat и Audi A4 очень похожи.

Передняя панель аналогична панелям Audi A4, Audi A8, Audi A3 и Skoda Octavia. Основные отличия — очень компактный трёхспицевый руль с подушкой безопасности (в других версиях применяется и четырёхспицевый руль диаметром побольше) и большие спидометр и тахометр, между которыми (традиционно для Passat) находится блок контрольных ламп.

Семейство моделей Passat пятого поколения было показано журналистам в августе 1996 г. в Дрездене (к этому времени общее число выпущенных Passat разных поколений достигло 6919000) и выпускалось со второй половины 1996 г. в варианте «седан», а с начала 1997 г. и «универсал» (Variant). Особенность — полностью оцинкованный кузов с 11-летней гарантией.

Внешне в Passat пятого поколения многое напоминает Concept 1, особенно форма передних стоек и крыши. Автомобиль имеет очень низкий для массовых машин коэффициент обтекаемости — 0,27. Играют роль не только плавные обводы кузова — даже днище сделано с учётом всех требований аэродинамики (выхлопные трубы тщательно упрятаны, резонатор и глушитель не выпирают, а каталитический нейтрализатор переехал из-под днища в моторный отсек).

Новый Passat, получив новые двигатели более высокого технического уровня, стал рекордсменом по выбору силовых агрегатов. Ранее предпочтение отдавали моторам в типично «фольксвагеновском» духе — простым по конструкции, долговечным, сравнительно низкооборотным и поэтому эластичным. Теперь только базовый двигатель Passat пятого поколения того же типа, что и на старой модели, — четырёхцилиндровый восьмиклапанный с рабочим объёмом 1,6 л и мощностью 100 л.с. А всего можно было заказать любой из семи моторов мощностью от 90 до 193 л.с. Самый скромный бензиновый мы уже упомянули. Далее — 1,8-литровый 4-цилиндровый мотор, в котором применено 5 клапанов на цилиндр (125 л.с.). Этот двигатель стал неплохим конкурентом для типичных в этом классе двухлитровых моторов. На его основе создана турбоверсия (150 л.с.). Очень интересный двигатель VR5. Это V-образная «пятёрка» с углом развала цилиндров всего 15 град. Его рабочий объём — 2,32 л, а мощность та же, что и у двигателя 1,8 Turbo — 150 л.с. Венчал гамму бензиновых моторов новейший 6-цилиндровый двигатель мощностью 193 л.с. Здесь впервые в мире для 6-цилиндровых моторов в механизме газораспределения применяется по 5 клапанов на цилиндр. Этот мотор применялся на полноприводной версии — Passat V6 Syncro. А ещё можно было заказать на выбор два турбодизеля с непосредственным впрыском топлива мощностью 90 или 110 л.с.

В 1997 г. появились версия с кузовом «универсал» (Variant) и полноприводный Syncro.

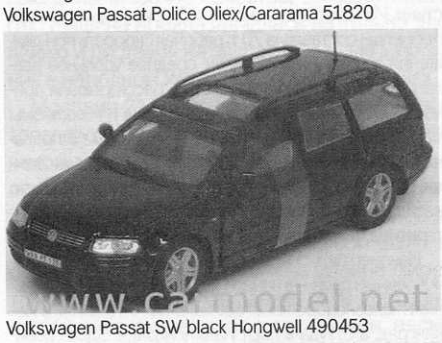
С выпуском Passat пятого поколения Volkswagen AG планировал ещё более расширить своё присутствие на рынке автомобилей среднего класса. В 1996 г. было выпущено 176000 Passat, а на 1997 г. было запланировано уже 300000.

Внешне Passat 1996 г. чем-то напоминает свою «кузину» — Skoda Octavia. Модели Passat пятого поколения производятся только с кузовами седан и универсал (Variant), и оснащены 4-, 5- и 6-цилиндровыми бензиновыми и дизельными двигателями объёмом 1,6–2,8 л и мощностью 90–193 л.с. Несколько моделей Variant в комплектации Syncro имеют полноприводные шасси.

Масштабные модели Volkswagen Passat (B5):
Volkswagen Passat 1997 Polizei Schuco 4405
Volkswagen Passat 1997 racing green Schuco 4401

Volkswagen Passat limousine blue Schuco 4403

Volkswagen Passat 1997 Taxi Schuco 4404
Volkswagen Passat Variant 1999 with caravan Cararama
Volkswagen Passat Variant Police CH Hongwell Cararama 220d 4 51820x
Volkswagen Passat Variant red Hongwell Cararama 143 4 51840
Volkswagen Passat Gama 1177
Volkswagen Passat Limousine 1997 Schuco 04402
Volkswagen Passat Police Oliex/Cararama 51820



Volkswagen Passat SW black Hongwell 490453

Volkswagen Passat SW light blue met Hongwell 490453

Volkswagen Passat SW light green met Hongwell 490453

Volkswagen Passat SW light green met Hongwell ca9045

Volkswagen Passat SW silver Hongwell 490453
Volkswagen Passat Variant "ADAC" Gama 1144
Volkswagen Passat Variant 1997 nebio blue met Schuco 4392
Volkswagen Passat Variant 1997 Schuco 04392

Volkswagen Passat Variant 1997 white Schuco 4393

Volkswagen Passat Variant silver schuco zit836916107

Уважаемые дамы и господа! Дорогие друзья и коллеги!

Я рад представить Вам свою первую книгу по истории автомобилизма нашей страны — «Автомобили Российской Империи».

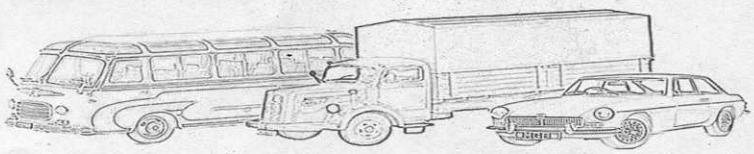
Моя книга-справочник написана в прошлом году, напечатана на мои собственные средства и в её продаже главную роль играет не прибыль, а «любовь к искусству», т.е. желание донести до любителей автомобильной истории правдивую и компетентную информацию об истоках российского автомобилестроения.

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

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

Volkswagen Passat Variant Brandweer Hongwell 22010
Volkswagen Passat Variant Polizei Gama 1143
Volkswagen Passat Variant Polizei Schuco 4395
Volkswagen Passat Variant Taxi Schuco 4394

Мир Коллекционных Моделей
1001 автомодель
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
+7(495) 762 56 74
+7(916) 614 33 15

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

ПОКОРИТЕЛИ АРКТИКИ

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

Это сегодня угас интерес к самому загадочному континенту нашей планеты. А в середине прошлого века, когда в 1955 г. по международному соглашению территория Антарктиды была поделена между 12 государствами, интерес к этому клочку земли, был особенный. Тогда СССР досталась часть восточного побережья континента, а американцам достался самый центр — район Южного полюса. В те времена каждая страна строила на своем участке несколько научных станций, с помощью которых непосредственно на месте люди занимались изучением холодного материка. Стоит добавить, что Советский Союз кроме закреплённого за ним участка получил так же право посещать самую южную точку планеты, где расположились американцы.

Не просто преодолеть в холод более 2500 км. Для этого нужны были надёжные транспортные средства, которые могли выдержать морозы до — 80°С. Вот тогда и встал вопрос: кто в нашей стране сможет создать такой надёжный и комфортный вид транспорта.

В этом году исполняется ровно 50 лет с того момента, как на самый холодный континент были доставлены необычные транспортные средства, названные «Харьковчанка».

Но сначала немного предыстории. Ещё в 1955 г., когда произошёл раздел территорий, нашей страной была предпринята первая антарктическая экспедиция. Тогда поступили просто, выгрузили на континент обычные трактора ЧТЗ которые и должны были доставить груз и людей на станцию Пионерская, расположенную в глубине материка. В результате эти трактора, хоть и были утеплены, но оказались слишком тихоходными. Спустя год в Антарктиде совершили пробег тяжёлые артиллерийские тягачи АТ-Т. Они показали лучшие результаты и совершили переход почти в 1000 км до станции Восток, которая была самой далеко расположенной от океана нашей станцией. А ещё через год на холодный континент были доставлены доработанные образцы таких же артиллерийских тягачей, которые получили двигатели с наддувом и специальные гусеницы для езды по снегу. Но все эти машины так и не смогли решить одну из проблем — комфортное положение экипажа во время путешествия.

И тогда задумались о людях. В 1957 г. руководство Института Арктики (теперь Институт Арктики и Антарктики в Санкт-Петербурге) обратились к правительству с просьбой поиска предприятия для создания самоходной установки, работающей в условиях Антарктиды. В результате задача легла на плечи министерств общего машиностроения и авиационной промышленности. Предстояло найти два предприятия принадлежащих разным министерствам, но расположенные в одном городе. Оба нашлись в Харькове. Один из них авиационный завод, другой завод транспортного машиностроения им В.А.Малышева. Завод им. В.А.Малышева обладал солидным опытом в создании танков и тягачей, что имело принципиальное значение для тяговых характеристик будущего снегохода, а харьковский авиазавод был лидером в разработке салонов самолетов, что могло стать основой для обустройства жилого комплекса. В 1958 г. развернулась совместная работа.

Новизна и необычность поставленного перед предприятиями задания требовали необычные подходы при их воплощении. Ведь опыта ни у кого не было. Нужно было с пустого листа придумать машину, которая бы выдержала антарктические нагрузки.

За основу был взят всё тот же АТ-Т, но видоизменённый. Его шасси удлинили на два катка, что позволило увеличить грузоподъёмность, расширили траки для снижения удельного давления на снежный покров, изготовили специальную коробку переменных передач.

Перед авиастроителями была поставлена задача сконструировать и изготовить специальный кузов, имеющий площадь почти 30 кв.м. Кузов должен был быть автобусного типа и иметь надёжное утепление. Предстояло оборудовать рабочий отсек, камбуз, отделение управления, спальню на 6 мест, а ещё — аппаратную, сушильное отделение, тамбур. Так же должен был быть спроектирован специальный комфортабельный рабоче-бытовой комплекс в одном помещении. Срок был определён, как всё в те времена, очень жесткий — всего три месяца. За это время нужно было успеть выполнить чертежи, воплотить их в металле (при этом в процессе работы моментально вносить коррективы). Задействованные в этом проекте люди работали практически без выходных. На отдых оставались только ночные часы.

Отдельные готовые узлы доводили уже на сборке. Полученные тягачи имели внушительные характеристики. Их грузоподъёмность с буксируемым санным прицепом составляла 70 т; рабочая скорость при движении по снегу — 5–11 км/ч, среднее удельное давление на снег — 0,4 кг/кв.см. Как рассказывали причастные к этой работе люди, все узлы и механизмы тягачей буквально «вылизывались», чтобы не подкачали харьковские машины на южной «макушке» Земли. И хотя им приходилось собирать и отправлять по назначению тягачи в самые холодные места СССР, Антарктида была тогда ещё неведомой частью света.

Наконец пять снегоходов были изготовлены в установленный срок — в начале 1959 г. Сначала специальным железнодорожным составом их отправили в Ленинград, а оттуда в порт Калининграда. Здесь невиданные доселе транспортные средства были погружены на дизель-электроход «Обь», который и повез экспедицию в Антарктиду. Коллектив предприятий, изготовивших тягачи, стал ходатайствовать о присвоении своим детищам имени собственного. В результате из Москвы пришла телеграмма о присвоении тягачам имени «Харьковчанка».

Сразу после прибытия теплохода в Антарктиду вся техника была сгружена на материк. После недолгих подготовительных работ 10 февраля 1959 г. начался беспрецедентный поход к Южному полюсу. Чтобы преодолеть непредсказуемые 2700 км от станции Мирный до «макушки» планеты, потребовалось полтора месяца. За это время на долю всех участников похода выпало не мало приключений, в том числе и весьма опасных. Ещё бы, ведь подобный санный переход осуществлялся впервые в истории. Стоит добавить, что американцы знали о прибытии русских, по-

Окончание на с. 34

Мне нравится надёжный твой характер, не зря тебя назвали «Москвичом»

Юрий ДУБКОВ (Москва),
Фото из архива автора

Важным событием в жизни завода стал 1986 г. 15 февраля, в день Коммунистического субботника собрали 650 автомобилей (при норме 597) и среди них первые три новых автомобиля модели Москвич-2141 из тех пятидесяти, что коллектив автозавода наметил выпустить к открытию XXVII съезда КПСС.

То, что раньше можно было видеть только на чертежах, рисунках, эскизах, стало реальностью. Москвич-2141 стал принципиально новой для завода машиной, коренным образом отличающейся от всех предыдущих моделей. Элегантная форма кузова, универсальный вместительный салон с улучшенной отделкой и оснащением, передний привод, повышенные динамические качества, выгодно отличали его от других. Машина предназначалась не только для продажи населению и поставок на экспорт, но и для широкого использования в народном хозяйстве, госучреждениях, таксопарках.

Москвич-2141 (по заводской терминологии АЗЛК-2141, торговое название при поставках на экспорт «Алеко») — легковой автомобиль третьей группы малого класса подгруппы «D» с 5-дверным пятиместным двухобъёмным кузовом типа «хэтчбек» длиной 4350 мм, шириной 1590 мм и высотой 1400 мм, снаряжённой массой 1070 кг, казалось бы, отвечал всем требованиям на уровне мировых стандартов того времени и мог бы занять своё достойное место в группе. Но, к сожалению, по ряду причин, несмотря на различные усовершенствования и модернизации, интерес к нему быстро стал пропадать и он так и не стал таким, каким его задумывали создатели.

Москвич-2141 «Алеко»

«Сорок первый» рождался довольно странно: вместо создания своей собственной модели, на заводе в качестве образца после нескольких лет переговоров о лицензии выбрали устаревшую модель — французскую «Симку». Её много поправляли по внешности, изменяли шасси, но новый двигатель вовремя не сделали и начали массовое производство с временной установкой двигателей УЗАМ-331 и ВАЗ-2106. С ними новый «Москвич» сразу встал в последние ряды конкурентов-аналогов. Вскоре после начала выпуска стали появляться восторженные статьи о найденных конструкторских решениях, об оптимальном размещении силового агрегата (продольное расположение со смещением вправо на 62 мм вдоль оси симметрии автомобиля) и радиатора (сбоку от двигателя), удачной развесовке по осям за счёт вывешенного перед передним мостом двигателя и т.д. и т.п. Но ведь иначе старые моторы установить было нельзя. Правда, установку двигателя вдоль, а не поперёк, как обычно делали на переднеприводных машинах, завод объяснял наличием в перспективном типаже семейства моделей 4х4, фургонов и пикапов.

Кузов Москвича-2141 почти не имел хромированных элементов, облицовка радиатора с новой заводской эмблемой, бамперы, проставка между задними фонарями — из чёрной пластмассы, такого же цвета рамки боковых дверей и ручки. Передние указатели поворотов с оранжевыми рассеивателями совмещены с большими квадратными фарами. Справа на двери багажного отсека накладка с блестящей надписью «Москвич», такие же вначале были и на передних крыльях. Зеркало заднего вида (чёрное) сначала устанавливалось только на двери водителя; крышка люка бензобака прямоугольной формы на правой стороне кузова. Шины размером 155/

Москвич-2141 «Святогор» и Москвич-2141 «Святогор» в варианте ГАИ

Окончание. Начало в № 1/2009

Москвич-2141 «Юрий Долгорукий»

Москвич-2142 «Князь Владимир»

80R-14.

Кузова окрашивались в белый, серый, синий, тёмно-зелёный и вишнёвый (как ВАЗ-2101) цвета. Обивка потолка, дверей, сиденья тканевые, серые.

Первой и базовой моделью нового семейства переднеприводных автомобилей стал АЗЛК-2141 с модернизированным двигателем ВАЗ-2106-70 объёмом 1,57 л и мощностью 76,4 л.с., но таких выпускали мало. В основном с конвейера сходили модификации АЗЛК-21412 (не путать с АЗЛК-2142) с двигателем УЗАМ-331.10 (модернизированный УЗАМ-412Э) объёмом 1,48 л и мощностью 72 л.с.

После небольшой модернизации ходовой части и незначительных внешних изменениях (добавлено зеркало заднего вида на правой двери, исчезли надписи на крыльях, повторители поворотов поместили перед аркой переднего колеса) с апреля 1990 г. к обозначению модели добавлен индекс «01».

Последняя модернизация произошла в 1998 г. На автомобили в стандартном исполнении стали устанавливать импортные детали ходовой части и трансмиссии, а также двигатели фирмы Рено (Renault F3R272) объёмом 1,998 л, мощностью 112 л.с. с распределенным впрыском топлива. Изменился и внешний вид: новая форма капота, узкая решётка радиатора из пластмассы, стильные фары фирмы Hella. Некоторые машины стали красить металликом. В бамперы устанавливались противотуманные фары. Эта версия модели АЗЛК-2141 получила индекс «21145» и торговое название «Святогор». Вскоре кузова с изменённой внешностью стали ставить на все машины и тогда к индексам моделей добавлялись нули, двойки и тройки. Чтобы легче было ориентироваться и не путаться в шести- и семизначных цифрах, их чаще обозначали по объёму двигателя как «Москвич Святогор 1,7», «Москвич Святогор 1,8», «Москвич Святогор 2,0».

В период с 1994 по 2002 гг. выпускались в небольших количествах следующие модификации:

«Юрий Долгорукий» — удлинённый на 200 мм хэтчбек с широкой междверной стойкой и разными двигателями:

Москвич-2141Y2 (УЗАМ-3317, 1,7 л, 85 л.с.);
Москвич-2141V3 (ВАЗ-2130, 1,8 л, 77 л.с.);
Москвич-2141Y3 (УЗАМ-3313, 1,8 л, 85 л.с.);
Москвич-2141R5 (Renault F3R272, 2,0 л, 112 л.с.).

«Князь Владимир» — удлинённая версия того самого седана «2142», который везде показывали, но так и не выпускали, с вариантами двигателей:

Москвич-2142V3 (ВАЗ-2130, 1,8 л, 77 л.с.);
Москвич-2142Y2 (УЗАМ-3317, 1,7 л, 85 л.с.);
Москвич- 2142Y3 (УЗАМ-3313, 1,8 л, 85 л.с.);
Москвич-2142R5 (Renault F3R272, 2,0 л, 112 л.с.);
Москвич-2142R7 (Renault F7R, 2,0 л, 145 л.с.).

Москвич-2142R5 «Калита» — эта модификация больше всего отличалась внешним видом от других из-за совершенно иной передней части с большой решёткой радиатора и огромными блок-фарами, заходящими на капот и передние крылья (что-то напоминающее «Мерседес» или ЗИЛ-4104) и удлинённым багажником.

Все эти автомобили в основном делались по заказу, их цена в два, а то и в три раза превышала стоимость обычного «Святогора», поэтому в личном пользовании их практически не было. По желанию заказчика они могли оборудоваться различными вариантами двигателей, литыми дисками колёс, кожаным салоном, кондиционером, мощными акустическими системами и т.д. Окрашивались они в основном в чёрный цвет. Куда интереснее были модификации «сорок первых» с кузовами типа фургон и пикап, которые, к сожалению, выпущены в небольших количествах. Это Москвич-2335 пикап с открытым кузовом или со съёмным пластмассовым тентом и универсал Москвич-2901. На базе этих модификаций были сконструированы и выпускались различные варианты: такси, медицинский, аварийный и даже пожарный. Они также могли оборудоваться различными двигателями.

В 2002—2003 гг. в автосалонах продавались «Москвичи» с различной комплектацией и необычной внешностью, на-

Москвич-2142 «Дуэт 1»

Москвич-2142 «Дуэт 2»

Москвич-2142 «Иван Калита»

пример, «Святогоры» с круглыми фарами или необычной комбинацией приборов и т.п. Это дело рук дилеров, которые брали с завода некомплектные автомобили и дооборудовали их по своему усмотрению. Завод не возражал против переоборудования «Москвичей», в т.ч. и с изменением конструкции или заменой штатных узлов и агрегатов на иные, включая импортные.

Многие интересные модификации на базе переднеприводной модели, разработанные заводскими конструкторами, так и остались прототипами, хотя и демонстрировались на различных выставках, участвовали в пробегах и рекламировались в печати. Это и упомянутый седан Москвич-2142 и его полноприводная версия Москвич-2144, а также полноприводные пикап и хэтчбек.

Вездеход «Иван Сусанин», сконструированный бывшим конструктором АЗЛК на частной фирме, имел оригинальную конструкцию шасси, построенного с использованием чужих комплектующих, на которое устанавливался кузов от Москвич-2141. Из-за использования чужого шасси в перспективной программе завода он не рассматривался. Автомобили сорок первой модели в небольших количествах оснащались и дизельными двигателями иностранного производства (модели Москвич-2141-136, Москвич-21413) но на внутренний рынок они практически не поступали.

Рассказ о «Москвичах» будет не полным, если не упомянуть и о тех автомобилях, которые выпускались под этой маркой на других заводах России, Украины и других зарубежных стран.

По лицензии из поставляемых узлов и деталей производилась сборка машин моделей Москвич-408 и Москвич-412 под названием Scaldia 1500 в Бельгии. На заводе «Балкан» в болгарском городе Ловеч собирали Москвич-408, Москвич-412, Москвич-2140 и Москвич-2141 под названиями Рила 1400, Рила 512, «Москвич-Балкан». В г. Киеве на авторемонтном заводе № 5 и в г. Омске на заводе ОМЗ выпускали универсалы Москвич-2901 на агрегатах шасси из Москвы. Но самое большое массовое производство было развернуто в Удмуртии в г. Ижевске.

«Москвичи» шли с нами по жизни более полувека и пусть говорят, что все они скопированы с иностранных моделей, всё равно это наша машина. Память о них ещё долго будет жить в сердцах тех, кто их создавал, делал и эксплуатировал.

Использованная литература:

Автомобили СССР: Каталог-справочник. — М.: ЦИНТИАМ, 1963.

Автомобиль Москвич-408. — М.: Машиностроение, 1967

Автомобиль Москвич-2140. — М.: Машиностроение, 1985

Анохин В. И. Устройство автомобилей. — М.: Машгиз, 1951

Карягин А. В., Соловьев Г. М. Учебник автолюбителя. — М.: Физкультура и спорт, 1958

Краткий автомобильный справочник. — М.: НИИАТ, 1972, 1982, 1984

Лапшин В. И. Автомобили АЗЛК-2141, -2142, — М.: Транспорт, 1996

Современный автомобиль. — М.: ДОСААФ, 1953

Эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт автомобилей. — М.: Машгиз, 1951

Москвич-2335

Москвич-2142 опытный

Москвич-2142 опытный

Москвич-2142 опытный

Москвич-2901

ДОВОЕННЫЙ «ПОЛСТАПЕРВЫЙ» И К°

Михаил СОКОЛОВ (г. Барнаул),
Фото из архива Е.Прочко и автора

Автор выражает искреннюю признательность Евгению Игнатьевичу Прочко за большую помощь в подготовке данного материала

Опытный образец ГАЗ-11-51 с оригинальными колёсными дисками и шинами 7,00-20 на территории Горьковского автозавода. 1940

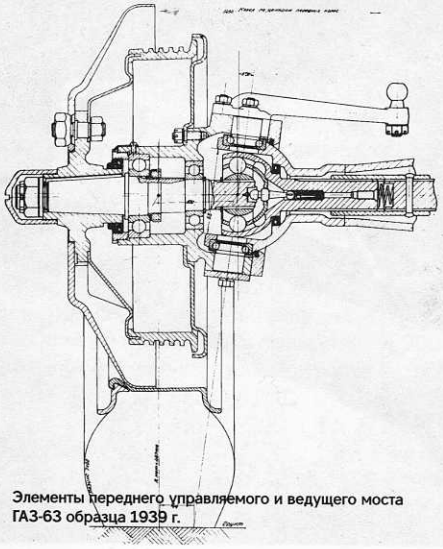
Попытка установить более мощную «шестёрку» на ГАЗ-АА, придав машине слегка обтекаемую облицовку радиатора, особого успеха не имели. 1937

Каждый автомобиль появляется не «вдруг» и не из ничего, этому всегда предшествует большая работа по его созданию и доводке, которая, как правило, остаётся в тени. Мы хорошо знаем серийную машину, но почти ничего не знаем о том, как она появилась. Сегодня речь пойдет о возникновении и становлении ГАЗ-51 и ГАЗ-63, первые прототипы которых были построены семьдесят лет тому назад.

Полуторатонный Ford AA, выпускавшийся с незначительными изменениями на Нижегородском (затем — Горьковском) автозаводе под маркой ГАЗ-АА, уже к середине 1930-х гг. морально устарел. На заводах мировых лидеров, в том числе и самого Генри Форда, производили к тому времени уже значительно более новые и совершенные грузовые автомобили. Конструкторско-экспериментальное бюро (КЭБ) ГАЗа, набрав достаточный опыт в освоении автомобилей Форда и создании на их базе отечественных модификаций, стремилось не отстать от зарубежного, в первую очередь — американского автостроения. В то же время горьковчане стремились наконец-то выйти из-под влияния Форда, ведь даже на ЗИСе конструкция заокеанского Autocar CA в первые же годы была коренным образом переработана, в результате чего получился весьма популярный ЗИС-5, а ГАЗ меж тем всё ещё продолжал выпускать практически лицензионную копию Ford AA, и даже более новый легковой ГАЗ-М1 по сути оставался фордовской разработкой.

Серийная «полуторка» ГАЗ-АА к концу 1930-х гг. уже заметно устарела

Как известно, основой каждого нового поколения машин является новый двигатель. Именно поэтому в 1937 г., когда стало ясно, что резервы имевшегося 40—50-сильного мотора Форда полностью исчерпаны, на ГАЗе начались работы по освоению принципиально нового 6-цилиндрового силового агрегата. Двигатель этот скопировали с американского Dodge D-5 (у Форда в ту пору имелись только 4- и 8-цилиндровые). Этот выбор был продиктован с одной стороны технической новизной, а с другой — возможностью быстрого освоения на имевшемся в Горьком оборудовании. Не без проблем переведенный с дюймовых размеров в метрические, этот мотор получил индекс ГАЗ-11. Все автомобили, им оснащаемые, согласно принятой в то время на заводе системе индексации, получали в индексе такую же первую цифру. Вторая обозначала кузов или шасси. Так было и с легковой «эмкой»,



Элементы переднего управляемого и ведущего моста ГАЗ-63 образца 1939 г.

Благодаря заинтересованности военных первым из нового семейства в марте 1939 г. был построен ГАЗ-63. Кстати, первый ГАЗ с колёсной формулой 4х4

Элементы переднего управляемого и ведущего моста ГАЗ-63 образца 1939 г.

ГАЗ-63 образца 1939 г. был укомплектован оригинальными колёсными дисками с более широким ободом и импортными шинами 34х7. Вид сзади

Ведущий конструктор ГАЗ-11-51 В.М.Кудрявцев и главный конструктор ГАЗа А.А.Липгарт у первого образца машины. 1939

ГАЗ-11-51 образца 1939 г. в Горьком в районе автозавода. Слева вверху — вид спереди

новые 6-цилиндровые разновидности которой обозначили как ГАЗ-11-73 (седан), ГАЗ-11-40 (фаэтон) и ГАЗ-11-415 (пикап), а новая базовая модель грузовика первоначально получила индекс ГАЗ-11-51.

Базовый ГАЗ-11-51

Автомобиль начали проектировать уже в феврале 1937 г. по инициативе главного конструктора ГАЗа Андрея Александровича Липгарта и тогдашнего директора С.С. Дьяконова, не дожидаясь запуска двигателя в серийное производство, и справедливо предполагая, что для опытных образцов вполне подойдут и сами Dodge D-5, закупленные за океаном. Попытки установки нового двигателя на ГАЗ-АА успеха не имели, а лишь подчеркнули необходимость создания новой машины. Оценив тенденцию общего повышения грузоподъёмности, конструкторы (ведущим по ГАЗ-11-51 был В.М. Кудрявцев) остановились на расчётной полезной нагрузке в 2 т. В качестве прототипов узлов и агрегатов машины, рассматривались модели грузовиков Dodge и Chevrolet подобного класса образца 1937 г., однако в целом, как конструктивно, так и внешне, ГАЗ-11-51 являлся оригинальной разработкой, не копировавшей ни один зарубежный образец. Первый экземпляр ГАЗ-11-51 заводчане собрали в мае 1939 г.

По своей конструкции автомобиль существенно отличался от ГАЗ-АА. Шестицилиндровый двигатель ГАЗ-11 с чугунной головкой имел мощность 76 л.с., а с алюминиевой при повышенной степени сжатия — 85 л.с., благодаря чему были значительно улучшены динамические качества автомобиля. Повышение запаса мощности также увеличило тяговое усилие на крюке и буксировочные возможности при использовании прицепов.

На ГАЗ-11-51 была применена новая жёсткая рама с высотой лонжеронов в 150 мм и задняя крестообразная поперечина, обеспечивающая хорошую связь между лонжеронами в продольном направлении. Для использования грузовика в качестве тягача его снабдили новым буксирным приспособлением, пригодным для работы с достаточно тяжёлыми прицепами. На задней поперечине рамы, в точке крепления буксирного приспособления, имелись специальные разгрузочные раскосы.

При разработке конструкции ГАЗ-11-51 большое внимание уделялось усилению прочности всех узлов и общему повышению надёжности и работоспособности автомобиля, а также фактору безопасности езды и уменьшению утомляемости водителя.

Наконец-то отказавшись от передней поперечной и задних кантилеверных рессор ГАЗ-АА. Подвеску ГАЗ-11-51 выполнили по классической схеме: на четырёх продольных полуэллиптических рессорах с дополнительными подрессорниками у задних. Передняя ось, по сравнению с ГАЗ-АА, также значительно изменённая и переработанная, отличавшаяся высокой жёсткостью крепления поворотных рычагов, а также увеличенными размерами поворотного кулака и шкворня, значительно улучшала устойчивость автомобиля. Повышению надёжности грузовика способствовало и введение в конструкцию нового, усиленного рулевого управления, а также применение теперь уже двух полноценных карданных валов между коробкой передач и задним мостом. Здесь присутствует интересный момент: если на ГАЗе уже тогда изначально видели повышение надёжности и безопасности в установке двух карданных валов, то на ЗИСе господствовала противоположная тенденция единого карданного вала, приведшая уже после войны к тупиковому решению — «опасному» 4-метровому кардану на ЗИС-150.

Появившийся в мае 1939 г. первый ГАЗ-11-51 уже щеголял новой внешностью, но пока «ходил» на стандартных «пятиконных» колёсных дисках ГАЗ-АА с его же шинами 6,50-20

Ввиду срочности заказа на ГАЗ-63 1939 г. устанавливали кабину и элементы капота ГАЗ-АА и слегка «расширенные» крылья ГАЗ-М1. Увеличенный радиатор по старинке также не имел облицовки. Вид сбоку

Применение полуцентробежного сцепления изрядно облегчало работу водителя, т.к. требовало значительно меньшего усилия на педаль. Автомобиль был оборудован просторной и достаточно комфортабельной кабиной в стиле американских грузовиков конца 1930-х гг., вмещавшей два человека, и имел современные для той поры облицовку радиатора, капот и крылья обтекаемых форм. Многие элементы, в частности — рулевое управление и фары, были заимствованы от ГАЗ-М1. В целом, внешность ГАЗ-11-51 стилистически напоминала появившийся в 1944 г. второй прототип ЗИС-150 (утюгообразный капот, полукруглая в плане облицовка с девятью горизонтальными вырезами, объёмные крылья глубокой вытяжки), но «газик» изначально был скомпонован более грамотно, удачно и компактно.

ГАЗ-11-51 имел габаритные размеры 5500х2200х2120 мм (кстати, ими и базой 3300 мм он уже практически не отличался от послевоенного ГАЗ-51), вес в снаряженном состоянии без нагрузки составлял 2750 кг, а с полной нагрузкой (2000+150 кг) — 4900 кг. Колея передних колёс увеличилась до 1600 мм, задних — до 1650, наименьший радиус поворота достигал 8 м. Автомобиль имел механическую 4-скоростную КПП, взятую почти без изменений от ГАЗ-АА, аналогичный задний мост с передаточным числом 6,67 и тормозную систему с механическим приводом. Вместе с буксирным прибором, машина получила и буксировочные крюки, располагавшиеся не на переднем бампере, а закреплённые на раме и высовывавшиеся из крыльев. Первоначально образец ГАЗ-11-51 комплектовался колёсными дисками и шинами от ГАЗ-АА (-ММ) размером 6,5-20 с рекомендованным в них давлением в 3,0 кг/кв.см, а затем был оснащён оригинальными колёсными дисками и импортными шинами 7,00-20 (7,50-20). 100-литрового топливного бака хватало на 470 км по шоссе. С силовым агрегатом мощностью 85 л.с. образец ГАЗ-11-51 развивал скорость до 80 км/ч.

С мая по июль 1939 г. ГАЗ-11-51 проходил первые дорожные испытания, затем после ряда доработок и усовершенствований, летом 1940 г. образец машины экспонировался на ВСХВ в Москве, где привлекал всеобщее внимание. К сентябрю этого же года был готов и второй образец машины, который после испытательных пробегов протяжённостью 32500 км был оборудован газогенераторной установкой и в этом качестве служил на родном заводе ещё не один год.

ГАЗ-63 и другие полноприводные

Параллельно с проектированием базового ГАЗ-11-51 с колёсной формулой 4х2, разрабатывали сразу несколько типов двух- и трёхосных его вариантов со всеми ведущими осями. Первым из них стал ГАЗ-63, который правильнее было бы назвать ГАЗ-11-63, если бы в документах основного заказчика (у военных) горьковские изделия не проходили под упрощёнными индексами (ГАЗ-42, ГАЗ-60 и т.д.), что в итоге прижилось затем и в заводской индексации.

Работы по ГАЗ-63 начались в апреле 1938 г., но они не имели бы успеха без освоения шарниров равных угловых скоростей (ШРУСов) и закупки оборудования для производства, что и осуществлялось параллельно созданию автомобилей с колёсной формулой 4х4. Полноприводному грузовику придавалось настолько большое значение, что его разра-

Продолжение на стр. 25

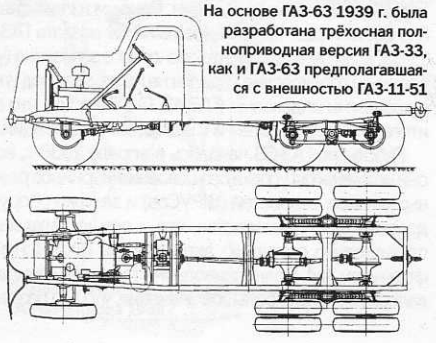
Несколько обновлённый образец ГАЗ-11-51 в экспериментальном цехе ГАЗа

ботка даже слегка отодвинула работы над базовой моделью. Ведущим конструктором по ГАЗ-63 стал П.И. Музюкин при участии ведущего конструктора ГАЗа Виталия Андреевича Грачёва. Первый образец ГАЗ-63 был собран на 2 месяца раньше ГАЗ-11-51 и появился уже в марте 1939 г. Кстати, он оказался и вообще первым автомобилем ГАЗа с обоими ведущими мостами, опередив собой широко известный легковой полноприводный ГАЗ-61. Однако заинтересованность военных имела и обратную строну: практически никаких сведений о машине не просочилось ни в печать, ни в справочную литературу. Со временем машину полностью забыли, и если бы не чудом сохранившийся армейский отчёт по её испытаниям на полигоне в Кубинке, мы вряд ли бы вообще имели понятие, с чего же начинался хорошо всем известный ГАЗ-63.

Ввиду срочности заказа, первостепенное значение уделили именно трансмиссии и ходовой части, занимаясь внешностью по остаточному принципу.

На ГАЗ-63 образца 1939 г. первоначально установили 76-сильный вариант двигателя ГАЗ-11, 4-ступенчатую КПП и оригинальную раздаточную коробку со встроенным демультипликатором (передаточное отношение 1,82:1). Рычаг управления КПП имел четыре положения: 1 — «включён только задний мост», 2 — «включены (жёстко) оба моста», 3 — «нейтраль» (передача мощности колёсам отсутствует) и 4 — «оба моста включены через демультипликатор». Повышение тяговых свойств автомобиля обеспечивали и главные передачи с передаточным отношением 6,67:1 и специальные шины размерностью 34x7 дюймов с развитыми грунтозацепами типа «Граунд грипп». Был разработан совершенно новый, оригинальный передний мост, сходный с ведущим мостом ГАЗ-АА лишь картером. Для ступиц применили нерегулируемые шариковые и роликовые подшипники. На первых порах применялось множество импортных деталей: шарниры равных угловых скоростей «Рцеппа», шкворневые узлы, те же шины...

Автомобиль временно получил кабину и капот от ГАЗ-АА (потом их планировали унифицировать с аналогичными узлами ГАЗ-11-51 обтекаемых форм), но иной, более объёмный и эффективный радиатор; а также крылья с фарами и подфарниками от ГАЗ-М1, лишь со слегка расширенными колёсными арками. ГАЗ-63 образца 1939 г. был рассчитан на грузоподъёмность в 2 т по шоссе и 1,5 т по бездорожью. Длина машины составляла около 5200 мм, вес с полной нагрузкой — 5450 кг. Затем, в ходе испытаний, на ГАЗ-63 образца 1939 г. установили 85-сильный вариант двигателя, с которым грузовик при полной нагрузке в 2 т развивал по шоссе скорость до 85 км/ч. На бездорожье автомобиль преодолевал броды глубиной 0,8 м, подъёмы до 30 град на твёрдом грунте и порядка 20 град на травянистом или сыпучем. Расход топлива достигал 25—30 л/100 км в относительно хороших дорожных условиях, а на сильном бездорожье возрастал до 55—60 л.


На основе ГАЗ-63 1939 г. была разработана трёхосная полноприводная версия ГАЗ-33, как и ГАЗ-63 предполагавшаяся с внешностью ГАЗ-11-51

После успешного дебюта ГАЗ-63, осенью 1939 г. был создан трёхосный полноприводный ГАЗ-33 (6x6). Его образец впервые был публично показан в Горьком на ноябрьской демонстрации. Собственно говоря, новые «трёхоски» предполагались сразу в трёх вариантах: ГАЗ-33 с базой 3300 мм, длиннобазный ГАЗ-32 (3600 мм) и короткобазный ГАЗ-34. Максимально унифицированные между собой, они различались только лонжеронами рамы и габаритно-весовыми параметрами. ГАЗ-33 образца 1939 г. был рассчитан на перевозку 3,5 т груза по шоссе и 2,5 т по бездорожью.

Однако у ГАЗ-33 сразу же выявился роковой для него недостаток. Достаточно тяжёлой трёхосной машине явно не хватало крутящего момента, что усугублялось недостаточным общим передаточным отношением трансмиссии на низших передачах. В результате максимальный динамический фактор у ГАЗ-33 составил всего 0,544 (а фактически, по результатам испытаний и того меньше — 0,436, т.е. на уровне обычного ГАЗ-АА). К тому же вызывала сомнение и возможность длительной и надёжной работы при повышенных нагрузках стандартной коробки передач от ГАЗ-АА, а также раздаточной коробки и переднего ведущего моста, идентичных ГАЗ-63.

Двигатель ГАЗ-11 для ГАЗ-33 оказался явно слаб. Даже его максимально форсированный до 88 л.с. вариант крутящий момент практически не увеличивал (прирост составлял смешную цифру порядка 0,5 кг•м). Даже установка на «33-й» стандартного двигателя от ЗИС-5 (впоследствии проводился и такой эксперимент), менее мощного (73 л.с.), но в полтора раза более тяговитого, заметно улучшала показатели машины. Словом, с «трёехосками» дела складывались не лучшим образом.

Вероятнее всего, длиннобазный ГАЗ-32 и укороченный ГАЗ-34 так и не были построены, поскольку не несли в себе никаких принципиально новых решений и не требовали немедленного изготовления для проверки их эксплуатационных свойств, а потом и вовсе стало не до них. Зато именно эти две модели, оставшиеся «на бумаге», и видимо, поэтому чуть менее засекреченные, слегка «засветились» в автомобильной прессе той поры. Краткие упоминания о них можно найти в статье Ю. Клейнермана «Новые автомобили ГАЗ», опубликованной в журнале «За рулём» в 1940 г.

В той давней публикации речь шла и ещё об одном горьковском грузовике повышенной проходимости: «Двухосный грузовой автомобиль ГАЗ-62 с приводом на все четыре колеса предназначен для работы в трудных дорожных условиях. На нём также установлен 6-цилиндровый двигатель с четырёхскоростной коробкой передач».

И действительно, к 1940 г. в семействе ГАЗ-11-51 появился ещё один полноприводник: двухосный, более короткий и облёгченный ГАЗ-62, но предназначался он совсем для иных целей. Фактически ГАЗ-62 образца 1940 г. был не просто короткобазным вариантом ГАЗ-63 образца 1939 г., а несколько иначе скомпонованным (и «замаскированным» под гражданский грузовик) шасси для бронеавтомобиля ЛБ-62, который в перспективе должен был стать безрамным (с несущим корпусом). Поэтому у ГАЗ-

В ходе доводочных работ ГАЗ-11-51 тоже укомплектовали новыми экспериментальными колёсными дисками (пять малых круглых отверстий вместо окон) и шинами 7,00-20. 1940

В таком обличье машина выставлялась в Москве на ВСХВ (несколько ретушированное фото из павильона)

Однако построенный образец ГАЗ-33, так же как и ГАЗ-63, выглядел более скромно и старомодно. Кроме задней тележки машина отличалась более мощным буфером и установленными на неё колёсами разных типов

ГАЗ-33 1939 г. на испытаниях в Кубинке. Вид сбоку. Спереди у машины установлены колёсные диски типа ГАЗ-АА, а на задней тележке — экспериментальные

Урал-4320-0911-40. Бортовой длиннобазный без тента и с тентом. Металл, кузов — пластмасса, колеса — резина Цвет: защитный, белый, голубой. Конверсия ДИК #4349

Урал-4320-0911-40. Бортовой длиннобазный без тента и с тентом. Металл, кузов — пластмасса, колеса — резина Цвет: защитный, белый, голубой. Конверсия ДИК #4349

Урал-4320-0911-40. Бортовой длиннобазный без тента и с тентом. Металл, кузов — пластмасса, колеса — резина Цвет: защитный, белый, голубой. Конверсия ДИК #4349

Урал-4320-0911-40. Бортовой длиннобазный без тента и с тентом. Металл, кузов — пластмасса, колеса — резина Цвет: защитный, белый, голубой. Конверсия ДИК #4349

Урал-4320-0911-40. Бортовой длиннобазный без тента и с тентом. Металл, кузов — пластмасса, колеса — резина Цвет: защитный, белый, голубой. Конверсия ДИК #4349

Урал 4320-0911. АТЗ-10М. Топливозаправщик. Металл, пластмасса. Цвет: Защитный

Урал-4320. АЦ-7-40. Пожарная цистерна. Металл, пластмасса. Конверсия ДИК #4348

Урал-4320. АЦ-7-40. Пожарная цистерна. Металл, пластмасса. Конверсия ДИК #4348

Урал-4320. АЦП-8,6-40. Пожарная цистерна. Металл, пластмасса. Конверсия ДИК #4357

Урал-4320. АЦП-8,6-40. Пожарная цистерна. Металл, пластмасса. Конверсия ДИК #4357

Урал-4320. АЦП-8,6-40. Пожарная цистерна. Металл, пластмасса. Конверсия ДИК #4357

ВАЗ-1111 Ока. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: белый, синий, красный, желтый, зеленый. ДИК #30501

ВАЗ-1111 Ока. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: белый, синий, красный, желтый, зеленый. ДИК #30501

ВАЗ-1111 Ока. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: белый, синий, красный, желтый, зеленый. ДИК #30501

ВАЗ-1111 Ока. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: белый, синий, красный, желтый, зеленый. ДИК #30501

ВАЗ-1111 Ока. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: белый, синий, красный, желтый, зеленый. ДИК #30501

МАЗ-200. Бортовой. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: защитный (темно-оливковый, оливковый), бежевый, синий. ДИК #40310

МАЗ-200. Бортовой. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: защитный (темно-оливковый, оливковый), бежевый, синий. ДИК #40310

МАЗ-500. Бортовой. Кабина — металл, кузов — пластмасса, колеса — эпоксидная смола/резина. ДИК #4332/4332р

Mercedes 320D. Санитарный. Кузов - металл, колеса резина. Цвет: черный

Москвич-400. Седан. Кузов — металл, колеса — резина. Вариант: санитарный с фонарем

Москвич-400. Седан. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: голубой, синий, песочный, темно-зеленый, бело-синий, бело-зеленый, песочно-коричневый. ДИК #40112

Москвич-400. Седан. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: голубой, синий, песочный, темно-зеленый, бело-синий, бело-зеленый, песочно-коричневый. ДИК #40112

Москвич-400. Седан. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: голубой, синий, песочный, темно-зеленый, бело-синий, бело-зеленый, песочно-коричневый. ДИК #40112

Москвич-400. Седан. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: голубой, синий, песочный, темно-зеленый, бело-синий, бело-зеленый, песочно-коричневый. ДИК #40112

Москвич-400. Седан. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: голубой, синий, песочный, темно-зеленый, бело-синий, бело-зеленый, песочно-коричневый. ДИК #40112

Москвич-400. Седан. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: голубой, синий, песочный, темно-зеленый, бело-синий, бело-зеленый, песочно-коричневый. ДИК #40112

Москвич-400. Серия «Киногерой». Фильм «Москва слезам не верит». Цвет: голубой, спецупаковка. ДИК #40113

Москвич-400. Серия «Киногерой». Фильм «Москва слезам не верит». Цвет: голубой, спецупаковка. ДИК #40113

Москвич-400. Кабриолет. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: голубой, синий, бежевый, песочный, темно-зеленый. ДИК #40113

Москвич-400. Кабриолет. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: голубой, синий, бежевый, песочный, темно-зеленый. ДИК #40113

Москвич-422. Изотермический фургон. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: голубой, синий, песочный, темно-зеленый бело-синий, бело-зеленый, песочно-коричневый. Надписи - самоклеющаяся пленка: Мясо, Молоко. ДИК #40121

Москвич-422. Изотермический фургон. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: голубой, синий, песочный, темно-зеленый бело-синий, бело-зеленый, песочно-коричневый. Надписи - самоклеющаяся пленка: Мясо, Молоко. ДИК #40121

Москвич-422. Изотермический фургон. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: голубой, синий, песочный, темно-зеленый бело-синий, бело-зеленый, песочно-коричневый. Надписи - самоклеющаяся пленка: Мясо, Молоко. ДИК #40121

Москвич-422. Изотермический фургон. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: голубой, синий, песочный, темно-зеленый бело-синий, бело-зеленый, песочно-коричневый. Надписи - самоклеющаяся пленка: Мясо, Молоко. ДИК #40121

Москвич-432. Фургон. Конверсия

Москвич-2140. Седан. Цвет: белый, бежевый, голубой, желтый, защитный. Вариант: Милиция. ДИК #30301

Москвич-2140. Седан. Цвет: белый, бежевый, голубой, желтый, защитный. Вариант: Милиция. ДИК #30301

Москвич-2140. Седан. Цвет: белый, бежевый, голубой, желтый, защитный. Вариант: Милиция. ДИК #30301

Москвич-2140. Седан. Цвет: белый, бежевый, голубой, желтый, защитный. Вариант: Милиция. ДИК #30301

Москвич-2140. Седан. Цвет: белый, бежевый, голубой, желтый, защитный. Вариант: Милиция. ДИК #30301

Москвич-2140. Седан. Цвет: белый, бежевый, голубой, желтый, защитный. Вариант: Милиция. ДИК #30301

Москвич-214242 «Иван Калита»

ПАЗ-653 санитарный защитный с красным крестом на белом фоне

ПАЗ-653 санитарный защитный с красным крестом

ПАЗ-653 санитарный белый «Медпомощь» с красным крестом

ПАЗ-653 санитарный белый «Скорая помощь»

ПАЗ-653 санитарный белый «Медслужба»

ПАЗ-653 «Аварийная»

ПАЗ-653 пожарный штабной «Оперативный штаб»

ПАЗ-653 «Милиция». Цвет: темно-синий

ПАЗ-653 «Милиция». Цвет: синий

ПАЗ-653. Автозак «Милиция». Цвет: серый

ПАЗ-653. Автозак «Милиция». Цвет: серый-зеленый

ПАЗ-653. Фургон. Пожарная охрана

ПАЗ-653. Фургон «Почта»

ПАЗ-653. Фургон «Овощи-Фрукты»

ПАЗ-653. Фургон «Продукты»

РАФ-2203. Реанимобиль. Металл, колеса — резина. Крыша высокая, задняя дверь не открывается, боковые — открываются. Стекла медицинской кабины: прозрачные или матовые. Конверсия ДИК #4346

РАФ-2209. Медицинский для перевозки умерших. Металл, колеса — резина. Конверсия ДИК #4345

РАФ-2209. Пикап с двухрядной кабиной и тентом «Аварийный». Конверсия

УАЗ-452. Кемпер «Safari». Конверсия

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

9ff GT9 2008 blue Spark S0737

Audi TT coupe - gulf blue orange Schuco 04759

BMW 5-serie GT 2009 Schuco: damas red 0422156799; black saphir 0422156800

Chausson AP52 Autocar 1958 ivory/ madras red Norev 530021

Citroen HY «Aviation Civile Tour de Controle Mobile» Eligor 101206

Datsun 112 1956 ivory Ebbro 44216

Alfa Romeo 2500s boneschi cabriolet 1947 Gamma Models: black klk052bk; white klk052w

Austin Mini Broadspeed 1966 dark green Spark s1512

BMW 5-series GT 2009 Kyosho: black new-5-gt-800; bordeaux new-5-gt-799

Chevrolet Corvette 1997 black Minichamps 430142622

Citroen HY double cabine pick-up «EDF/GDF» blue Lutil 005

De Tomaso Guara 2001 red Elezan 268

Alfa Romeo 2500t limousine villa d'este 1951 blue Gamma Models sg053

Austin Mini Cooper Union Jack Blue English Flag Oliex 41670

BMW 600 ADAC Strassenwacht Schuco

Chevrolet Impala Break 1959 Norwood Fire Chief Brooklin csv10

Citroen HY «Michelin» yellow Solido 14370100

Facel Vega FV1B DHC convertible 1955 Neo: blue 43405; red 43406

Alpine A108 Coupe 2+2 1961 white/ blue Eligor 101182

Austin Mini pick-up «Shell/BP» Oxford mp010

BMW 750Li (F02) 2009 black Minichamps 431027000

Citroen 2CV van 1952 silver Nostalgie no019

Citroen HY «Palmolive» green Solido 14352000

Ferrari 212 Inter Pininfarina Coupe 1953 black silver BBR 192b

Alpine V6 GT Turbo Le Mans 1989 dark red metal Eligor 101165

Austin Mini wagon 1960 racing green Spark s1513

BMW Alpina B6S Coupe 2008 blue metallic Spark s0740

Citroen 350N Berger Jeux de Plages IXO cof066

Citroen HY fire Secours Incendie C.P.I. Montceaux Le Comte Solido 15046500

Ferrari 250GT Lusso Speciale (s/n 04383) red lim ed 200ps BBR

Audi A1 Metro Concept red/silver Looksmart lsaudia1

Autobianchi A112 1974 red Minichamps 400121102

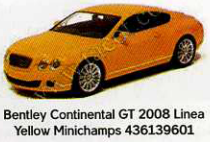
Borgward Isabella break 1960 blue/ white Norev 820011

Citroen 5HP van «Michelin» Eligor 100113

Citroen Mehari Plage 1983 yellow IXO clc202

Ferrari 250GTO 1962 street black BBR

Audi A4 Avant 2007 black Minichamps 400017010


Bentley Continental GT 2008 Linea Yellow Minichamps 436139601

Bugatti Type 35B 1935 Luxcar: pastellblue; red

Citroen C35 Porte Echelle Pompiers de Paris Echelle Riffaud MVI k151

Citroen T46 citerne pompiers Centre de Secours Luc en Dihois Norev 159986

Ferrari 288GTO 1984 black Hot Wheels

Audi A5 Sportback 2009 Schuco: ibis white 5010905013; ice silver 5010905023; phantom black 5010905033

Bentley Continental Supersports 2009 black Minichamps 436139801

Bugatti Type 41 Royale 1927 RIO: ivory 4259; black/yellow 4260

Citroen C35 Porte Echelle Pompiers de Paris Echelle Riffaud MVI k151m

Ferrari 330P3 Presentation 1966 Red Line

Audi R8 V10 Spyder 2009 Schuco: brilland red 5010918523; ibis white 5010918513 phantom black 5010918533

Bentley Continental Supersports 2009 light grey met Minichamps 436139800

Bugatti Type 50 1933 RIO: black/ivory 4257; red/bk 4261; bk/bl RIO 4258

Citroen C6 2005 iron grey Norev 155620

Citroen Traction 22 berline 1934 bordeaux Nostalgie no0105

Ferrari 330P4 by tom meade red Contact-Models ilm-c004

Audi R8TDi Test Car 2007 IXO lmm134

Berliet GAK citerne pompier 1960 Service d'Incendie Chateldon Norev 690004

Buick 98C Phaeton 1934 empire blue Brooklin bc008

Citroen CX 2400 Pallas 1975 silver Nostalgie no049

Compressore Michelin grey white Norev ag4400

Ferrari 365GTC/4 felber michelotti break 1977 dk grey mey ivory ABC 106m

Audi S4 Avant 2009 Misano red lim ed 500ps Looksmart 5010814213

BMW 530i (E39) 2002 black Neo 43296

Cadillac Seville Elegante silver/black NEO

Citroen Dyane 1970 brown Norev 153717

DAF 55 Marathon 1971 white Neo 43343

Datsun 112 1956 dark blue Ebbro 44218

Ferrari 500 Superfast Coupe Pininfarina - Car Of Prince Bernhard green BBR car02_p

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

Ferrari Enzo 2002 black Elite P9936

Ferrari Mythos cabriolet 1989 Looksmart: blue metal ls348sb; red ls348sa

Ferrari Mythos coupe 1989 red Looksmart ls348a

Ferrari SP1 2008 lim ed 556ps - with leather base BBR

Fiat 103G 115 sport barchetta 1957 Jolly Model: bordeaux jl0663; red jl0662

Fiat 1100 colli sport spider 1951 Jolly Model: red jl0660; bordeaux jl0661

Fiat 201 Torpedo 1936 Croce Rossa Ambulance Coloniale ivory RIO 4268

Fiat 306 bus Extraurbano blue Gila 262

Fiat 500 Abarth 2008 grey Spark s1318

Fiat 500 Carabinieri 1965 Minichamps 400121690

Fiat 639 N3 truck Telonato Cassonato Vigili Del Fuoco red white Gila gi187vftb

Fiat 643-N truck «Cassonato» green Gila gi185c

Fiat 8CV 1901 ivory black RIO 4269

figurine Frate - friar brown Artigianale atg007

Ford 3 x Anglia set "Walls ice cream" Oxford set26

Ford Abeille 1954 blue Solido 143100

Ford Anglia van «British Railways Parcel Delivery» Vanguards

Ford Cortina Mk.I London Transport Radio Rot Control Vanguards

Ford Escort Cosworth 1992 grey metal Minichamps 430082107

Ford Ka 1997 green metal Minichamps 430086404

Ford KA James Bond 007 «Quantum Of Solace» Minichamps 436088200

Ford Model A Standart 1928 beige Minichamps 400082102

Ford Mustang GT fastback 1968 white Yat Ming 43206

Ford Mustang GT 2006 Midland Police IXO moc089

Ford Scorpio Mk.I 1986 silver metal Neo 43336

Ford Taunus P7 coupe 1971 green Neo 43135

Ford V8 Deluxe Woody 1940 blue Minichamps 400082112

Ford Vedette 1950 black Nostalgie no042

Ford Vedette 1951 dark red Solido 14395100

Garage Series set accessories Snap-On 8003

GAZ-22 Volga break 1960 blue/white Neo 43805

Gillet Vertigo Road Version 1998 yellow Spark

Honda NSX 1990 red Kyosho 3321r

Honda NSX Type R Championship white Kyosho 3322w

Honda NSX Type S Zero Imola orange pearl Kyosho 3324p

International Tracteur IHC 423 red/ cream Schuco 3465

ISO Grifo 7L Mk.II 1972 silver Neo 43430

ISO Rivolta GT dark blue Neo

Isotta Fraschini littorina truck by Zagato IV-model ivm016

Iveco Eurocargo 100E18 double cabine pompiers GRIMP Seine Maritime MVI k218 Kit resine

Iveco Fiat Campagnola grey Constructor gcca001

Iveco Fiat Eurocargo truck 180E30 ES «All Blacks» black Norev gcne022-540000

Iveco Fiat Eurocargo truck 180E30 ES white Norev gcne021bi-540002

Iveco Fiat Irisbus Citelis «CNG-GNV» autobus blue Norev ir6026

Iveco Fiat Campagnola camouflage Constructor gcca031

Iveco Fiat Irisbus Evadys autobus silver Norev ir320

Iveco Fiat Stralis truck «All Blacks» Eligor gcns031ne

Iveco Irisbus autobus «Domino» Rosmodel rs00124

Jaguar Ascot Bertone 1977 white Alezan ac18

Jaguar Biondetti special 1950 Jolly Model: british racing green jl0666; red jl0665

Jaguar XJ220 TVR 1993 Road Version green Spark s0769

Jaguar XK120 flajole forerunner 1955 violet met white ABC 242

Jensen Interceptor S III cabriolet 1974 silver metal Neo 43396

Lancia Ardea 800 van 1951 «Chocolats Perugina» Starline 530644

Lancia Ardea 800 van 1951 «Gelati Motta Starline» 530637

Lancia Ardea 800 van 1951 Starline: green 2-tons 530620; grey 2-tons 530613

Lancia Aurelia B24 spider 1954 ivory Edicola

Lancia Fulvia 1600HF 1970 white Minichamps 400125700

Lancia Jolly van 1962 «Campari Bitter» Starline 530743

Lancia Jolly van 1962 «Gelati Alemagna» Starline 530729

Lancia Jolly van 1962 «Lancia Service» Starline 530736

Lancia Jolly van 1962 «Magnetti Marelli» Starline 530712

Lincoln Continental Mk.V 1978 black/ white Neo 43551

Peugeot Leclair 1898 «Michelin» blue yellow Edicola

Maserati Quattroporte 2008 Collezione Cento pearl white IXO moc104

Mercedes E-class limousine Avantagarde blue metallic Schuco

Matra 530LX 1973 orange Solido 14321500

Mercedes G4 6x6 cabriolet 1938 black IXO mus031

Mercedes 190D 1985 Feuerwehr Aachen Minichamps 400034190

Mercedes ML63 (W164) AMG 2008 black Minichamps 400037670

Mercedes 220SE 1959 blue/white IXO clc171

Mercedes S500 (W140) Spark: black b66040409; silver metal b66040413

Mercedes 230SL (W113) hard top 1964 red IXO clc184

Mercedes S-class (W221) facelift 2009 Black Auto Art 56257

Mercedes 300L Kennedy Adenauer Berlin 1963 Heute, bin ich ein berliner! RIO 4264/p

Mercedes SL63 AMG (R231) 2009 black Minichamps 400037170

Mercedes SL63 AMG (R231) 2009 silver metal Special Edition Minichamps b66960018

Mercedes CLK coupe 2001 black Minichamps 400031425

Mercedes SL-class (R231) 2008 white metal Minichamps 400037530

Mercedes E-class break (S211) 2006 silver metal Minichamps 400036010

Mercedes W25 prototype 1934 white Spark s1039

Mercedes E-class coupe (C207) 2009 Schuco: silver metal 7361; black 7362

Mercury 99-A cabriolet 1939 garnet maroon Brooklin brk159

MG ZB black ivory Oxford mzg004

Mini Broadspeed 1966 black Spark

Mini Cooper S Mk.I met-braun-beige Steve McQueen Vanguards

Mini One Aero Package 2002 yellow Minichamps 431138274

Mini Wagon 1960 green Spark

Mitsubishi Lancer Evolution X Vitesse: rallyart silver 29249; allyart black 29248

Mitsubishi Pajero Sport Vitesse: silver 29260; blue 29261; black 29262

Monteverdi 375L red Neo

Monteverdi Safari 1976 silver metal Neo 43626

Nissan 240ZG Fairlady 1971 Ebbro: brown 44004; red 44005; white 44003

Nissan GT-R (R35) 2008 silver metal Yat Ming 43203S

Nissan Prince Skyline Sport coupe Kyosho: blue 03231bl; ivory ;03231w

Nissan Skyline GT-R Nurburgring Test Car black Kyosho 3386bk

NSU Prinz 1000TT 1966 white Norev 831005

Oldsmobile L37 touring sedan 1937 Tulipwood Brown Poly Brooklin brk156

OM Leoncino truck assistenza «Corse Scuderia Centro Sud Modena» IV-model tipm052

Opel Ascona B 2.0 SR 1980 green Neo 43711

Opel Astra Twin Top 2009 white Minichamps 400045630

Opel Blitz A van 1960 beige/black Starline 530545

Opel Blitz A van 1960 «Bisang, Meine Begehrte Wurste!» Starline 530521

Opel Blitz A van 1960 «Handelsgold Zigarren» Starline 530514

Opel Blitz A van 1960 «Semperit» Starline 530538

Opel Manta B CC SR 1980 orange Neo 43721

Opel Olympia caravan hearse «Ewige Ruhe» Schuco

Opel Rekord caravan 1966 green metal Minichamps 430046116

Opel Rekord P2 caravan 1960 «Deutz Reparatudienst» Starline 530415

Opel Rekord P2 caravan 1960 «Gasolin» Starline 530439

Opel Rekord P2 caravan 1960 «Shell» Starline 530422

Opel Rekord P2 caravan 1960 «Wasche-Schnelldienst» Starline 530408

Peugeot 206+ 2009 ipanema blue Norev 472651

Peugeot 404 1960 light green Nostalgie no006c

Peugeot 404 1962 Taxi G7 black red Nostalgie no035

Peugeot 406 coupe 1996 silver Edicola

Peugeot Biper Tepee 2008 green metal Solido 14330000

Peugeot Partner 2008 Police Nationale Norev 479829

Porsche 356A Carrera 1600GS cabriolet 1958 Ivory Spark s1357

Porsche 911(997)GT3-RS blue Yat Ming 43204

Porsche 911 Carrera RS 3.8 coupe 1993 white Spark s2031

Porsche 911 Turbo 1979 Ebbro: red 44142; silver metal Ebbro 44141

Porsche 911(997) Targa 4S 2008 red metal Minichamps 400066460

Porsche 911(997) Turbo cabriolet 2007 black met Minichamps 400065230

Porsche 911(997)GT3 Yat Ming: white 43205w; yellow 43205y

Porsche 911/965 Turbo 3.6 1993 red Spark s2034

Porsche 930SE Turbo slant nose 1989 red Neo 43272

Porsche 962 Dauer Street black Minichamps 430064002

Porsche Boxter S 2002 red high Speed 43kfb2s

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

Porsche Cayenne GTS/Boxster S/ Cayman S Porsche Design Edition lim ed 2000ps Minichamps ap020set26

Renault Etoile Filante Turbo - 309kmh blue Eligor 151045

Renault Modus Restilyng blue Norev 424715

Saab 95 Neo: beige; blue/white; light blue; red

Walt Disney 113 di topolino «Mickey's car» Motorama ca9603t

Renault Fluence 2009 Norev: blue 427995; grey 427994

Renault Premium DXI Euro5 truck tank-cisterna «Esso» Eligor 113623

Saab 99 4-doors blue Neo

Porsche Panamera Turbo 2009 beige louxor met Minichamps AP02000519

Renault Fregate Amiral 1953 light grey Nostalgie no014

Renault Premium DXI Euro5 truck white Eligor 113214

Saviem SC1 bus 1964 red/cream Norev 521009

Toyota Land Cruiser 2002 black metal Minichamps 400166274

Volkswagen Lupo GTI 2001 black Spark s0839

Renault 16TL 1966 light yellow Nostalgie no018

Renault 4CV Ghia Jolly 1961 blue Eligor 427116

Renault Gran Scenic 2009 Schuco: red 07341; black 07376

Renault R4 F6 fourgonnette 1986 Interflora M6

Simca 1200S 1967 silver Nostalgie no044

Toyota Yaris TS 2001 red Minichamps

Volkswagen Polo 2009 savanna gelb Schuco 7351

Renault 4F4 van 1973 «Renault Service» orange Nostalgie no010

Renault Kangoo Bebop 2009 black/ grey Creative Models 7711426265

Renault R5TL 1976 green Norev 510615

Simca Aronde Ranch 1961 light blue Nostalgie n0104

Trailer for truck - Rimorchio Telonato yellow Eligor 113447-ye

Volkswagen Polo 2009 shadow blue Schuco 7352

Renault 5 1972 red Nostalgie no043

Renault Kangoo 2008 SMUR Pompiers Privas Norev 511391

Renault Rodeo Evasion 1971 red M6

Simca GT coupe 1973 white Nostalgie no050

Transporter Truck F1 Ligier 1977 white blue Spark s0297

Volkswagen Rally Golf red Neo

Renault Alpine V6 GT Turbo Le Mans 1989 bordeaux Eligor 101165

Renault Kerax van pompiers Meurthe & Moselle Modele Eligor 113860

Renault Scenic 2009 flamenco red Schuco 7341

Simca Oceane cabriolet 1958 red Nostalgie no041

TVR V8 1965 green Spark

Volkswagen T2A camping bus - camper grey white Schuco 03485

Renault Celtaquatre 1937 black white Norev v4705

Renault Lander UFS Unite Feux Speciaux Meurthe & Moselle Eligor

Renault Suprastella cabriolet 1939 Classiques: yellow 1056-2; ivory 1056-3; dark blue 1056-1

Skoda Felicia 1995 Abrex: romantic red 43abs709bo; silver diamond metal 43abs709a

Volkswagen 411LE 1969 yellow Minichamps 400051104

Volkswagen T5 California 2010 silver metal Minichamps 7h8099300gpa7w

Renault Symbol Thalia beige Norev 425977

Subaru Impreza WRC 2008 blue plain body version Auto Art 60890

Volkswagen Beetle cabriolet Angela Merkel Berlin 2001 Minichamps

Volkswagen T5 Multivan 2010 Mini-champs: black metal 7h5099300gpc9z; brown toffee 7h5099300gph8z

Renault Clio RS Police 2007 Ecole de Conduite Specialisee Norev 517540

Renault Magnum citerne 2008 «TCF Comte Freres» Eligor 113980

Riley Continental Touring sedan 1937 green Lansdowne Models ldm74

Sunbeam Rapier Serie I 1955 dawn mist corinth blue Lansdowne Models ldm76

Volkswagen Combi T2 bus 1979 «THW Berlin Kreuzberg» Minichamps 400053094

Walt Disney 313 di paperino «Donald Duck car» Motorama ca9603p

Renault Clio Symbol Thalia 2007 blue metal Norev 7711423723

Renault Master II tractor 1964 UH 6051

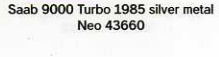
Saab 90 1985 white Neo 43670

Toyota IQ Geneva Car Show 2009 white/black Minichamps 400166801

Volkswagen Golf VI GTI 2009 red Schuco 5k3099300y3d

Walt Disney auto zio paperone «Uncle Scrooge car» Motorama ca9603z

Renault Estafette van «Mazda» Eligor 101197



Saab 9000 Turbo 1985 silver metal Neo 43660

Шасси ГАЗ-51А (ДНК)

Топливозаправщик МЗ-51М (ДНК)

Фургон мебельный Т-246 (ДНК)

ГАЗ-69 + две фигурки (ДНК)

ГАЗ-М72 (ДНК)

ПАЗ-653 штабной пожарный (ДНК)

Пикап Warshawa (ДНК)

Цистерна на шасси ЗИЛ-130 (ДНК)

ГАЗ-51А зерноуборочная (ДНК)

Седельный тягач ГАЗ-33104 (Хлыстунов)

Кабриолет ГАЗ-24 (конверсия ICV 004)

Такси ГАЗ-24-01. 1974 (конверсия ICV 003LG)

Такси ГАЗ-24-01. 1981 (конверсия ICV 003Y)

Такси ГАЗ-21А. 1957 (конверсия ICV 008)

Такси ГАЗ-21. 1957 (конверсия ICV 009)

Такси ГАЗ-21В. 1957 (конверсия ICV 010)

Пикап на базе УАЗ-469 (конверсия Хлыстунов)

ГАЗ-М72 (конверсия ICV 006)

Санитарный УАЗ-3962 (конверсия ICV 007)

Такси ГАЗ-12 ЗИМ (конверсия ICV 014)

Газогенераторный ГАЗ-АА (конверсия ИИИ)

ЗАЗ-966 1967 (IST 028)

Москвич-401 1949 (IST 031)

Москвич С1 (КАН)

Lada 1200 Volkspolizei (IXO CLC)

Урал-4320-0311-45 (KB Design)

Цистерна ГАЗ-53 (Херсон-моделс)

ГАЗ-53 (Херсон-моделс)

ГАЗ-53 фургон-рефрижератор (Херсон-моделс)

Москвич-401 (Киев)

ГАЗ-3111 Волга (Кіммерія)

ЗИС-16С (Вектор-моделс)

Фото www.ritmonexx.ru, www.scaleworld.ru, www.1001automodel.ru, www.kimmeri.com, www.model-car.ru, www.sevenmodels.net.ru, m143.ru, редакции, Сергей Логвиненко (Киев), Виктор Алексеев, Александр Говоруха и фирм-изготовителей

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ

АЦ-10 на базе ГАЗ-3307 (Кіммерія)

ВАЗ-2120 пожарная охрана (Кіммерія)

Система залпового огня на базе КрАЗ-260 (Кіммерія)

АПП-0,5-2-01НН (ЛОМО-АВМ)

УАЗ-451 (МАЛ-Студия)

Вахтовый автобус на шасси Урал-4320 (МАЛ-Студия)

АЛ-30 на базе МАЗ-53371 (SMM)

ВМТТ на базе КрАЗ-255Б (Саратов)

ГАЗ-САЗ (САЙС)

Москвич-407 (scaleworld.ru)

Москвич-407 купе (scaleworld.ru)

Universal carrier MK-I (Сергеев)

Schwimm RSO (Сергеев)

БМ-8-24 на базе Т-60 (Сергеев)

ЗИС-22М (Сергеев)

Трелёвочный трактор ТДТ-40 (Сергеев)

ЗИС-5 + ТКС (Сергеев)

Бронеавтомобиль Остин (Сергеев)

Бронеавтомобиль Остин второй серии (Сергеев)

КамАЗ (Шеремет)

Москвич-403 (Тантал)

фигурки (Универсалъ)

фигурки (Универсалъ)

УАЗ-39099 (Тантал)

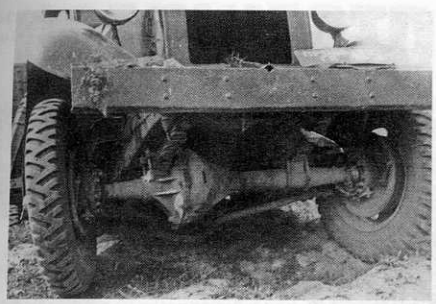
АЧ-4 на базе ЛиАЗ-5356 (Вектор-моделс)

МАЗ-504А (AD Modum)

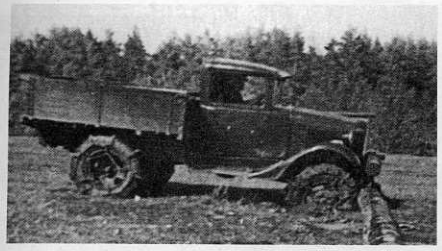
МТБ-82Б (Вектор-моделс)

АТУЛ-АЛ2 (Вектор-Моделс)

АТУЛ-АЛ3 (Вектор-Моделс)



У берущего песчаный холм «33-го» хорошо виден передний ведущий мост с картером, смещённым вправо



ГАЗ-62 преодолевает канаву с одновременным поперечным препятствием. Испытания в Кубинке. 1940

62 и двигатель, и кабина, в отличие от всех остальных представителей семейства, были смещены вперёд, а за ними и задний мост тоже значительно подвинули к кабине.

Для своего освоения в виде грузовика, ГАЗ-62 потребовал бы новых изменённых лонжеронов рамы, карданных передач и ещё целого ряда комплектующих. Но в таком виде он как раз и не вызывал восторгов: маленький (длина всего 4 м!), с коротеньким кузовом, грузоподъёмностью всего в 1 т и собственной массой 3150 кг. Иное дело — как основа для будущего ЛБ, здесь у модели была вполне определённая и ясная перспектива, поэтому и испытания его тоже проводились весьма объёмные и тщательные. И надо сказать, что испытуемый не ударил в грязь лицом:

Имея двигатель мощностью 85 л.с. машина с полной нагрузкой (общий вес 4300 кг) развивала по шоссе до 88 км/ч, расходуя при этом 22–23 л на 100 км, преодолевала глубокие броды, крутые подъёмы и пересечённую местность с огромными брёвнами на пути. Наименьший возможный расход бензина достигался на асфальте при скорости 35–45 км/ч. С чугунной головкой блока он составлял при этом 16,2 л/100 км, а с алюминиевой и того меньше — 15,7 л/100 км.

Интересно, что в НАТИ был разработан свой вариант бронеавтомобиля на узлах и агрегатах ГАЗ-63 и ГАЗ-62, в августе 1939 г. такая машина, вооруженная тремя пулемётами, была построена на Выксинском заводе под индексом ЛБ-НАТИ. Примерно в то же время появились и первые опытные ЛБ-62.

Интересно, что все грузовики типа ГАЗ-51, ГАЗ-63 и ГАЗ-33 1939–1940 гг. по чертежам задумывались с одинаковой внешностью — типа ГАЗ-11-51. На деле же образцы полноприводных армейских вариантов получили обычные кабины и элементы капота ГАЗ-АА лишь с несколько обновлёнными крыльями. Возможно, это было сделано для того, дабы не привлекать лишнего внимания к машинам во время перегонов и испытаний, а вернее всего потому, что гораздо проще и быстрее было взять готовые элементы, чем дожидаться изготовления дорогостоящих и трудоёмких штучных обтекаемых кабин и оперений, тем более, что для проверки ходовых качеств машин эти элементы особой значимости не представляли.

Нельзя не упомянуть и ещё об одной, общей для всех этих полноприводников, конструктивной особенности: передний ведущий мост ГАЗ-63, ГАЗ-33 и ГАЗ-62 (1939–1940 гг.), разработанный на основе моста американской фирмы «Тимкен» (разъёмный типа «Сплит») имел картер, смещённый вправо от середины моста. Точно так же он был смещён вправо и у поставлявшихся с 1942 г. по ленд-лизу «Студебекеров» US-6 (6х6), оснащённых мостами той же фирмы. Однако, начиная с опытных ГАЗ-63 1943–1944 гг., у всех последующих серийных ГАЗ-63 и ЗИС-151 (с мостами аналогичного типа) картер был смещён от центра в левую, противоположную сторону.

Дальнейшие судьбы «четвёрки»

ГАЗ-63 и ГАЗ-33 образца 1939 г. вместе с аналогичным ЗИС-32 (4х4) и полугусеничным ГАЗ-60П всесторонне испытывались на полигоне в Кубинке. В ходе весенних испытаний 1940 г. горьковские грузовики повышенной проходимости с полной нагрузкой преодолевали овраги с водой и густой грязью глубиной до 400 мм, взбирались по травянистым склонам крутизной в 20–25 град, легко транспортировали по вспаханному полю артиллерийские орудия.

Этому циклу испытаний предшествовали зимние. Для преодоления снежной целины на автомобилях применялись браслетные цепи типа «Оверолл» на задних двухскатных колёсах (или на колёсах задней тележки, применительно к ГАЗ-33). С ними машины свободно двигалась по снежному покрову глубиной 600 мм. Эти же цепи выручали затем и в тяжёлых условиях осенне-весенней распутицы.

Результаты всех этих испытаний для ГАЗ-63 и ГАЗ-62 были весьма положительными: «63-й» был рекомендован к серийному производству, началась доводка ЛБ-62. На ГАЗе уже шли подготовительные работы как по ГАЗ-63, так и по ГАЗ-11-51, но подготовка эта продвигалась весьма медленно. Завод был перегружен армейскими заказами. Как следствие сталинских репрессий испытывал недостаток в кадрах (особенно — ИТР), ощущал изрядные перебои в поставках стального листа и готовых изделий от заводов-смежников, ну а в июне 1941 г. и вовсе стало не до них. Начавшаяся война оборвала все работы над удачными в целом двухосными вездеходами, а все конструкторские силы были брошены на выполнение армейских заказов и создание лёгких армейских вездеходов ГАЗ-64, ГАЗ-67 и броневиков БА-64 на их базе. В результате горьковские «двухтонки» вместе с их подноприводными двухосными и трёхосными версиями были оставлены «до лучших времён». Однако конструкция ЛБ-62 всё же получила некоторое дальнейшее развитие. Под влиянием американского Dodge 3/4 и английских армейских грузовиков, ходовые качества которых были изучены в СССР, на поздней версии ЛБ-62 применили односкатные колёса с новыми по конструкции дисками под шесть шпилек и широкопрофильные (причём — пулестойкие) шины 9,75-18. Полностью закрытый цельносварной корпус ЛБ-62 имел хорошо продуманную рациональную форму и изготавливался из листов катаной стали толщиной 10 мм. Толщина брони лобовой проекции достигала 13 мм. Верхние части бортов сходились кверху, а нижние — книзу. Таким образом, в поперечном сечении корпус бронемашины имел форму двух трапеций с общим основанием. Такая броневая защита надёжно укрывала экипаж из трёх человек, а также

ГАЗ-33 зимой 1939–1940 гг. в Стригинском лесу под Горьким с цепями противоскольжения. За рулём испытатель Л.Н.Соколов

Укороченная «однотонка» ГАЗ-62 со смещенным вперёд двигателем, импортными шинами 7,50-20, мощным буфером и закреплённой над ним дополнительной балкой для преодоления лесистых участков с молодой порослью. 1940

На узлах и агрегатах ГАЗ-63 образца 1939 г. в НАТИ был спроектирован лёгкий бронеавтомобиль ЛБ-НАТИ

А на самом Горьковском автозаводе на базе ГАЗ-62 создали броневик ЛБ-62. На фото поздний образец с односкатными колёсами и новыми колёсными дисками под шесть шпилек и шины 9,75-18. 1943

основные узлы и агрегаты машины от поражения пулями и осколками снарядов и мин малого калибра. Для входа в машину и выхода из неё в бортах корпуса имелись прямоугольные двери, открывавшиеся вперёд по ходу движения. Передние и задние колёса прикрывались многогранными угловатыми крыльями. На кормовом листе корпуса на специальном кронштейне крепилось запасное колесо. На передних крыльях были установлены фары, обеспечивавшие движение в темное время суток. ЛБ-62 оказался удачной машиной. Его боевая масса составляла 5150 кг, и он фактически уже не относился к легким бронеавтомобилям.

Броневик имел габаритные размеры: 4430x2000x2240 мм и клиренс 260 мм. Его скорость достигала 70 км/ч, а запас хода колебался в пределах 350–500 км. В целом ЛБ-62 оказался удачной машиной. По некоторым данным (нуждаются в уточнении), успели построить около 60 бронемашин этого типа.

Кстати, в 1943–1944 гг. разрабатывался и ещё один бронированный вариант — на этот раз оригинальная колесная самоходная установка «изделие 63-СУ», позже известная как ГАЗ-68 или КСП-76. Инициатором создания этой машины в августе 1943 г. стал В.А. Грачёв при поддержке А.А. Липгарта. Используя мосты и раму ГАЗ-63 образца 1939 г. удалось сконструировать весьма низкую (всего 1550 мм высоты), лёгкую и мобильную бронемашину, вооруженную 76-мм пушкой ЗИС-3. Мосты с чуть увеличенной колеёй (1700 мм) подвесили к лонжеронам ГАЗ-63, приваренным к корпусу, а помимо рессор в подвеске применили гидравлические амортизаторы. ГАЗ-68 оснащался танковым вариантом двигателя ГАЗ-11 — ГАЗ-202, и имел односкатную ошиновку, но всё ещё механические тормоза и картер переднего моста, по-американски смещённый вправо. Однако и эта интересная разработка дальнейшего развития не получила.

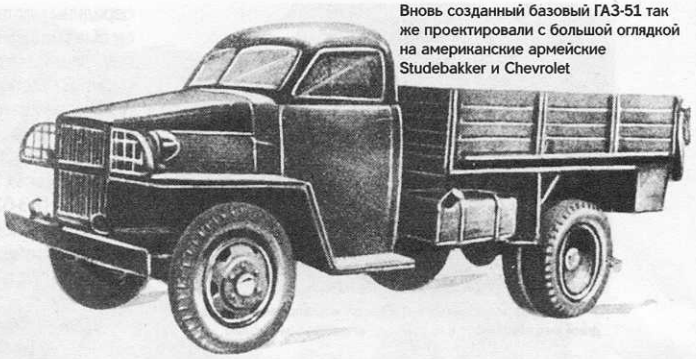
О самих же ГАЗ-51 и ГАЗ-63 вновь вспомнили в 1943 г., в результате чего в мае 1944 г. усилиями уже других конструкторов появился новый прототип базовой модели, созданный на узлах и агрегатах суперпопулярного тогда «Студебекера» и других ленд-лизовских грузовиков. По сути, это была совсем другая машина, унаследовавшая от довоенного ГАЗ-11-51 лишь базу 3300 мм, да двигатель ГАЗ-11 (и то серьёзно доработанный). Автомобиль получил более новые и надёжные узлы и агрегаты, в частности — КПП, тормозную систему с гидравлическим приводом, передний и задний мосты, колёсные диски под шесть шпилек и шины 7,50-20, навсегда распрощавшись с 5-шпилековыми колёсами типа «полуторки».

Внешность майского образца ГАЗ-51 1944 г. тоже изменилась до неузнаваемости, потеряла самобытность и стала напоминать обрезанный и как бы «осевший» Studebakker US6. Но в сентябре того же года появился и второй прототип, тоже с ленд-лизовскими кабиной, колёсами, резиной и прочими элементами, однако уже имевший закрытые круглые крылья. Прототип, чей облик, так хорошо теперь знакомый, можно и сейчас иногда видеть «вживую».

Ну а что касается продолжения темы ГАЗ-63, то собранный уже в начале 1944 г. прототип ещё дольше оставался «укороченным односкатным US6», и лишь в 1946 г. был унифицирован по внешности с запущенным в серию ГАЗ-51.

Возобновились работы и по трёхоске ГАЗ-33. Образец 1944 г. с тем же индексом (не в последний раз), был создан на основе ГАЗ-63 образца 1943 г. (ведущим конструктором был Н.Г.Шимановский). Судьба этой машины была предрешена заранее: слабость (по крутящему моменту и долговечности) силового агрегата, не способного длительное время работать с полной нагрузкой, перегруженная раздаточная коробка от ГАЗ-63, проходные задние мосты с шестерёнчатым «перебором» на среднем, и, наконец, низкий динамический фактор — всё говорило о полной бесперспективности дальнейших работ. Ввиду этого, тема 6x6 была передана на ЗИС, имевший более подходящий силовой агрегат ЗИС-120, позволявший осуществить надёжный раздельный привод задних мостов, используя сделанную с запасом раздаточную коробку с обеими понижающими передачами. Однако, получившийся в итоге ЗИС-151 с «газовской» ходовой частью — уже отдельная тема.

Что же касается ГАЗ-33 и ГАЗ-62, то впоследствии эти индексы ещё не раз были использованы на ГАЗе для обозначения опытных, порой даже очень удачных конструкций, но ни одной из них так и не суждено было выйти в массовое производство. Лишь один — последний ГАЗ-62 образца 1959 г., с трудом добрался до конвейера, но из-за скорого и глупого отказа от него военных, был выпущен в мизерном количестве (всего лишь около сотни экземпляров).



Вновь созданный базовый ГАЗ-51 так же проектировали с большой оглядкой на американские армейские Studebakker и Chevrolet

Первый опытный ГАЗ-51 1944 г., собранный в мае из ленд-лизовских узлов и агрегатов

В сентябре 1944 г. появился и второй образец ГАЗ-51, тоже с ленд-лизовскими кабиной, резиной и прочими элементами, однако уже имевший оригинальный закрытые круглые крылья

ГАЗ-51 военного времени получился ещё более ладно и компактно скроенным. Вид сбоку

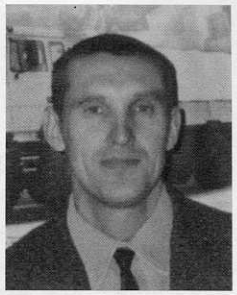
Новый вариант ГАЗ-63 образца 1943–1944 гг. кроме кардинально изменённой внешности «а-ля ленд-лиз» тоже получил новые колёса с широкими односкатными шинами

Напоминанием о ленд-лизовских корнях ГАЗ-51 может служить вот этот образец, переделанный из стандартного ГАЗ-51 последних лет выпуска. Железнодорожный музей г. Переяславль-Залесский. 2008

ПРЕДШЕСТВЕННИКИ ГАЗ-66

Часть II. Бескапотный вездеход ГАЗ-62

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



Андрей КОЛЕВАТОВ,
г. Орлов, Кировской обл.

Фото и рисунки из архива автора и Е.Прочко

Автомобиль ГАЗ-62

Ещё до войны, в 1936–1937 гг. в Институте технической физики Академии наук СССР был разработан форкамерно-факельный процесс для бензиновых карбюраторных двигателей, суть которого заключалась в разделении способа сгорания топлива на два этапа. Вначале небольшая запальная доза переобогащённой топливной смеси поступает в отдельную небольшую предкамеру (форкамеру), где воспламеняется от обычной электрической искры, после чего продукты горения первой стадии (факел) через соединительный канал малого сечения поступают в основной объём камеры сгорания, где находится относительно бедная топливная смесь. Ускоренное за счёт факела сгорание и интенсивное смесеобразование в камере сгорания позволяет снизить требования к антидетонационным свойствам топлива и существенно улучшить топливную экономичность мотора. Для автомобильного двигателя это означало применение низкооктанового бензина второго сорта (начиная с А-66), высокую топливную экономичность (до 12–15%), повышенную максимальную мощность и крутящий момент (на 10–12%). Параллельно с Институтом химической физики работы по форкамерно-факельным двигателям проводились в НАМИ (автомобильное направление) и в ЦИАМ (авиационное моторостроение). В качестве объекта для исследований был выбран двигатель ЗИС-5, но очень скоро выяснилось, что в нижнеклапанном двигателе при резко выраженном вихревом движении заряда горючей смеси в цилиндре двигателя эффект от применения факельного зажигания незначителен в отличие от схемы мотора с верхним расположением клапанов. Несколько успешнее дела обстояли у авиаторов, где в 1940 г. построили в металле факельный вариант авиадвигателя М-107, правда вскоре, в годы войны, переключились на более прогрессивный непосредственный впрыск топлива (у нас с мая 1943 г. на двигателе М-82ФН для самолётов ЛА-5ФН и ЛА-7, у немцев — все авиадвигатели компаний «Даймлер-Бенц» и «ЮМО» для Ме-109, Ме-110, ФВ-190, Ю-88 и др.). После войны в 1949 г. тему форкамерно-факельных двигателей передали на автозаводы ЗИС и ГАЗ, поскольку это направление продолжало оставаться перспективным в плане экономии топлива и использования низкооктановых бензинов. Правда, на ЗИСе эти работы к концу 1950-х гг. были окончательно прекращены, а на ГАЗе уже в 1951 г. построили первые работоспособные образцы моторов с форкамерно-факельным зажиганием (ведущий конструктор Н.Г.Мозохин) ГАЗ-51Ф. Новый двигатель был спроектирован на основе серийного мотора ГАЗ-51, но с применением чугунной головки цилиндров с верхним расположением клапанов и с дополнительным клапаном форкамеры. Основные параметры двигателя остались прежними (диаметр цилиндра — 82 мм, ход поршня — 110 мм, рабочий объём — 3,48 л), что позволяло освоить выпуск мотора на существующем оборудовании. Систему охлаждения выполнили раздельного типа — принудительную для верхнеклапанной головки цилиндров от водяного насоса и термосифонную для блока цилиндров. Чтобы повысить износостойкость двигателя применили трёхслойные вкладыши подшипников коленвала (сталь, металлокерамический подслой и свинцовистый баббит), грязеуловители в шатунных шейках коленвала и неполнопоточный центробежный маслоочиститель, работающий параллельно с двухсекционным масляным насосом. Довольно сложной получилась система питания с карбюратором К-104, в котором фактически были объединены сразу два прибора — для приготовления обогащённой горючей смеси для форкамер и обеднённой — для основных камер сгорания. Степень сжатия увеличили до 6,7, а максимальную мощность до 80 л.с. при 3000 об/мин коленчатого вала. Максимальный крутящий момент составил 21,5 кгм.

Автомобиль ГАЗ-62

В целом к середине 1950-х гг. конструкция форкамерного двигателя была доведена до организации серийного производства, хотя и обладала рядом трудно устранимых дефектов. Моторы работали неважно — плохо заводились, «стреляли» в глушитель, были провалы в характеристике (особенно на переходных режимах). Никакой реальной экономии на деле не получалось (а в условиях обычной эксплуатации даже наблюдался перерасход топлива) — необходима была тщательная регулировка капризного и сложного карбюратора. Первоначально двигатель ГАЗ-51Ф планировали внедрить на модернизированный автомобиль ГАЗ-51А, но государственная комиссия посчитала, что пока конструкция двигателя ГАЗ-51Ф не доведена до состояния промышленного внедрения и рекомендовала устранить основные недостатки этого мотора. Следует заметить, что эпизодически моторное производство ГАЗа всё же выпускало небольшие опытно-промышленные партии форкамерных двигателей и рассылало их по автопредприятиям страны с целью испытаний в условиях реальной эксплуатации. Правда, отзывы с мест поступали тоже не всегда радужные, поскольку мотор всё ещё оставался «сырым» и недовведенным. Тем не менее, на ГАЗе с завидным упорством, достойным лучшего применения, настойчиво пытались внедрить двигатель ГАЗ-51Ф в «серию». Если не получилось установить его на ГАЗ-51А, то следующий массовый грузовик ГАЗ-52 обязательно будет с форкамерным двигателем. Более того, и для нового полуторатонного ГАЗ-56 тоже разрабатывалась форкамерная модификация двигателя ГАЗ-21. Становится понятно, что и для полноприводного ГАЗ-62 конструкторы-двигателисты всеми способами пытались установить именно мотор с форкамерно-фа-

Продолжение, начало в № 3/2009

Автомобиль ГАЗ-62

кельным зажиганием. Удалось убедить и главного конструктора А.Д.Просвирина, и руководство ГАЗа, а затем и министерские комиссии в целесообразности применения такого двигателя на автомобиле ГАЗ-62 мотивируя это тем, что машина ГАЗ-62 всё же не массовая, выпуск её будут на порядок меньше, чем основной модели ГАЗ-52. К тому же он идёт с опережением и за это время в условиях промышленного производства можно будет довести надёжность мотора до приемлемых показателей. К концу 1950-х гг. на ГАЗе был построен цех факельных двигателей, а в 1959 г. здесь впервые в мире началось их масштабное производство (тоже, кстати, бесспорный приоритет Горьковского автозавода).

Объективности ради следует заметить, что двигатель ГАЗ-52 всё же был несколько доработан и отличался от ГАЗ-51Ф применением на впускном трубопроводе клапана наката, который предотвращал «выстрелы» в глушитель в режиме торможения двигателем, а также более надёжной системой зажигания в экранированном исполнении. Сухое однодисковое сцепление в целом использовали от ГАЗ-51А, но ведомый диск оснастили пружинным демпфером, а привод сделали гидравлическим по типу ГАЗ-21 «Волга» и ГАЗ-66. Применили и новую четырёхступенчатую коробку передач с синхронизаторами на третьей и четвёртой передачах. Справа на КПП крепилась коробка отбора мощности для привода лебёдки самовытаскивания. От блока шестерён коробки отбора мощности осуществлялся привод одноцилиндрового компрессора для накачки шин. Раздаточная коробка располагалась на поперечине рамы и посредством карданных валов соединялась с коробкой передач и с ведущими мостами. Раздаточная коробка имела отключаемый привод на передний мост и две передачи: прямую и пониженную, с передаточным отношением 1,706. Ведущие мосты автомобиля выполнили на основе сварной штампованной балки типа «банджо» и съёмного редуктора в составе гипоидной главной передачи и межколёсного кулачкового дифференциала повышенного трения. Правда, по компоновочным соображениям, вновь уменьшили колею — передних колёс до 1700 мм, задних — до 1680 мм. Как и на других горьковских автомобилях повышенной проходимости в качестве шарнира равных угловых скоростей использовали отработанный в производстве шарнир шарикового типа «Бендикс-Вейсс». Для снижения расхода топлива и уменьшения механических потерь в агрегатах трансмиссии при движении по хорошим дорогам привод передних колёс сделали отключаемым за счёт зубчатых муфт расположенных в ступицах. В последствии это нехитрое приспособление нашло широкое применение на всех автомобилях Ульяновского автозавода и в несколько изменённом виде применяется и поныне. Подвеску ведущих мостов выполнили по ставшей классической схеме — на продольных полуэллиптических рессорах с заделкой концов рессор в резиновые подушки. Причём передние и задние рессоры сделали одинаковыми и каждую рессору дополнили телескопическими гидравлическими амортизаторами двухстороннего действия. К особенностям задней подвески можно отнести отсутствие дополнительных рессор и расположение задних амортизаторов с наклоном к центру в поперечной плоскости, что было вызвано попыткой улучшить стабилизацию задней части автомобиля при движении по неровной дороге.

На ГАЗ-62 применили дисковые колёса с разъёмным ободом и широкопрофильными шинами повышенной проходимости размером 11,00-16». Любопытно, что внутри шины на ободе устанавливалось распорное кольцо. Хотя машина и не была оснащена централизованной системой регулирования давления воздуха в шинах, наличие распорного кольца давало возможность (в случае необходимости для преодоления особо тяжёлых участков бездорожья) временно снижать давление в шинах с нормального значения 1,8 кг/см.кв. до 0,5 кг/см.кв. без опасности проворачивания шины на ободе колеса. Для последующего увеличения давления в шинах до нормы служил компрессор с приводом от коробки отбора мощности и шланг, прикладываемый в ЗИП автомобиля, который поочерёдно соединялся с вентилями шин. Такая процедура занимала 25—30 мин и не вызывала особого восторга у водителей, так что в реальности её можно было считать скорее теоретической возможностью повышения проходимости.

Рулевое управление не имело гидроусилителя, поскольку к тому времени всё ещё не было отработано достаточно простой и надёжной конструкции этого устройства. Существующие же типы гидроусилителей по-прежнему оставались слишком трудоёмкими в изготовлении, дорогими и весьма требовательными к высококвалифицированному техническому обслуживанию, да и для автомобиля полной массой 3770 кг наличие усилителя рулевого управления не считалось крайне необходимым. Правда, для снижения усилия на рулевом колесе конструкторы ГАЗ-62 увеличили передаточное число рулевого механизма до 23,5 (в среднем положении), применив комплектующие Московского автозавода «ЗИЛ» от автомобиля ЗИЛ-164. А поскольку кабина ГАЗ-62 была откидной, то конструкцию рулевого вала выполнили составной, с двумя карданными шарнирами. Сама колонка крепилась в кабине на шарнирных рычагах.

Тормозная система машины была сделана по традиционной для горьковских автомобилей схеме с гидравлическим приводом и колодочными колёсными тормозами, многие узлы которых были широко унифицированы с другими изделиями ГАЗ. Применение герметичных тормозных механизмов на этот раз уже не рассматривалось в целях упрощения и удешевления конструкции, как не рассматривалось и использование гидровакуумного усилителя в приводе тормозов в виде незначительной полной массы автомобиля.

Кабину армейского грузовика по требованию основного заказчика сделали аналогичной опытным образцам ГАЗ-66 — двухместной, откидной для обслуживания двигателя, со съёмным матерчатым тентом и откидной рамкой ветрового стекла. В снятом положении тент кабины подтягивался к запасному колесу специальным ремнём, который крепился на скобке тента платформы. Такое конструктивное решение было вызвано необходимостью швартовки автомобиля на штатной парашютной платформе для авиадесантирования и облегчало маскировку машины в складках местности или вырытом земляном капонире. Цельнометаллическая грузовая платформа автомобиля с внутренними размерами: длина — 2575 мм, ширина до бортов — 1940 мм (до сидений 1210 мм), высота бортов — 580 мм (высота сидений — 310 мм) оснащалась задним откидным бортом и съёмным тентом на трёх дугах. При снятом тенте дуги вставлялись в гнёзда бортов и могли использоваться как поручни для пассажиров. Внутри по бокам платформы имелись ящики — левый передний служил для размещения аккумуляторной батареи и отопителя, а в правый передний укладывался тент платформы, задние правый и левый ящики предназначались для укладки принадлежностей. Над ящиками платформы устанавливались полумягкие сидения со спинками на 10 чел. (в зависимости от характера перевозимого груза сидения могли подниматься к бортам). Кроме того, на платформе были предусмотрены крепления для санитарных носилок, а на переднем борту размещались топор и лопата. На задней поперечине рамы, усиленной раскосами, устанавливался буксирный прибор с резиновым буфером-амортизатором, предназначенный для буксировки прицепов общей массой до 1200 кг.

Система электрооборудования (опять же по требованию основного заказчика) была выполнена в экранированном исполнении для подавления помех радиоприёму и оснащалась экранным генератором Г-112Д и двумя фильтрами ФР-81А и ФР-82А. Любопытно, что все внешние световые приборы штатно были укомплектованы светомаскировочными насадками, а в кабине на панели приборов имелся переключатель режимов освещения.

Модификация автомобиля ГАЗ-62А имела малогабаритную лебёдку в передней части рамы с приводом от коробки отбора мощности. Рабочая длина троса составляла 50 м, а снаряженная масса машины увеличивалась на 125 кг в сравнении с базовым вариан-

Автомобиль ГАЗ-62 со сложенным тентом кабины и снятым тентом платформы

том (до 2695 кг).

Даже краткое описание конструктивных особенностей ГАЗ-62 показывает, насколько это был технически сложный автомобиль с большим количеством оригинальных сборочных единиц, причём узкоспециального военного назначения. На этом фоне несколько странными кажутся заверения заводских специалистов о высокой степени унификации ГАЗ-62 с другими грузовиками ГАЗ и, прежде всего, с перспективной «полуторкой» ГАЗ-56. На самом же деле унификация оказалась не такой уж и высокой. Однотипными были картеры и ступицы задних мостов, а также их главные передачи, карданные валы, рессоры, элементы рамы, коробки передач и некоторые другие узлы, хотя и они не были полностью одинаковыми и существенно различались между собой. Аналогичная ситуация получилась и с форкамерным двигателем, который по замыслу конструкторов должен был устанавливаться на новый массовый автомобиль ГАЗ-52. Силовой агрегат ГАЗ-62 отличался расположением многого навесного оборудования, узлами системы охлаждения, иным масляным поддоном и маслозаборником, экранированной системой электрооборудования, изменённой системой выпуска отработанных газов. Таким образом, в сравнении с теми же серийными и действительно высоко унифицированными машинами ГАЗ-51 и ГАЗ-63, новый армейский грузовик ГАЗ-62 выглядел более чем оригинально, а, следовательно, был дорогим и трудоёмким в изготовлении, несмотря на свои неоспоримые преимущества.

К началу 1958 г. в экспериментальном цехе ГАЗа построили первые опытные образцы ГАЗ-62, которые после небольших доводочных работ сразу поступили на заводские испытания. Уже после подведения первых итогов можно было сделать заключение, что в целом машина получилась неплохой и достаточно динамичной. С заявленной грузоподъёмностью в 1,1 т автомобиль легко разгонялся до 82—85 км/ч, мог буксировать прицеп общим весом 1,2 т; преодолевал подъём с полной нагрузкой 32 град (с прицепом — 22 град), брод с твёрдым дном глубиной 0,8 м. Средняя скорость при движении по шоссе составляла 68—72 км/ч; по грунтовой дороге удовлетворительного качества — 37—39 км/ч; на бездорожье — 25—30 км/ч. Весьма хорошей для полноприводной машины оказалась маневренность — радиус поворота по колее наружного переднего колеса — 7,5 м. Обнадёживающие показатели были достигнуты и по топливной экономичности. Контрольный расход топлива был определён всего в 16 л/100 км. При наличии одного топливного бака ёмкостью 105 л запас хода составил 650 км, причём, как и предполагалось в качестве топлива использовался низкооктановый бензин А-66 — дешёвый и недефицитный в те годы. Правда, было отмечено, что в условиях реальной эксплуатации экономия топлива форкамерного двигателя в составе автомобиля ГАЗ-62 составляет всего 4—5%, вместо заявленных 10—12%, полученных при стендовых испытаниях, но и этот параметр считался весьма неплохим.

Всего по различным данным было изготовлено 4—5 опытных образцов ГАЗ-62 и ГАЗ-62А (с лебёдкой) незначительно различавшихся между собой. Из этого количества три машины осенью 1958 — весной 1959 гг. были предъявлены на Государственные межведомственные испытания. Для сравнения вместе с ГАЗ-62 испытывались серийные автомобили ГАЗ-63, ГАЗ-69 и западногерманский Unimog S404, поступивший с 1955 г. на вооружение некоторых западных стран-участниц блока НАТО в качестве так называемого тактического грузовика. Многие показатели технической характеристики Unimog'а были сопоставимы с ГАЗ-62: грузоподъёмность 1,5 т, собственная масса 2900 кг, карбюраторный шестицилиндровый двигатель максимальной мощностью 82 л.с. Хотя, в целом испытания прошли успешно и все зачётные ГАЗ-62 их выдержали, но в сравнении с Unimog горьковские автомобили заметно проигрывали в проходимости, в основном из-за малого клиренса (всего 264 мм), характерного для ведущих мостов типа «банджо» с гипоидной главной передачей. Unimog имел более высокие мосты портального типа с колёсными редукторами и гораздо лучше преодолевал тяжёлые участки с глубокими колеями и уверенно шёл по рыхлому снегу глубиной до 1 м, в то время как наши автомобили на таких препятствиях останавливались. К преимуществам Unimog можно отнести многоступенчатую трансмиссию, блокируемые межосевой и межколёсные дифференциалы и как следствие более высокие тягово-сцепные качества и динамические характеристики подвижности. Но, не смотря на все замечания Государственной комиссии, ГАЗ-62 стал успешно осваиваться в серийном производстве. Более того, в планах развития народного хозяйства на ближайшее семилетие 1959—1965 гг. принятых XXI съездом КПСС, который состоялся в начале 1959 г., в разделе, посвящённом развитию отечественной автомобильной промышленности, уже были определены сроки постановки нового многоцелевого автомобиля повышенной проходимости грузоподъёмности 1,1 т в серийное производство на Горьковском автозаводе. Предварительно эти планы были согласованы с отделом машиностроения при Госплане СССР, а после утверждения съездом партии началось финансирование проекта. Так же оперативно и поспешно ГАЗ-62 был принят на вооружение Советской Армии, правда, с учётом устранения отмеченных в ходе приёмочных испытаний замечаний и конструктивных недоработок.

Автомобиль ГАЗ-62, опытный образец. 1958
Фото Е.Прочко

За короткий период, предшествующий началу серийного выпуска, конструкторы КЭО ГАЗ постарались внести некоторые изменения в конструкцию грузовика, но поскольку уже в 1959 г. новая машина встала на конвейер (за 1959 г. органами военной приёмки было принято 40 автомобилей), многие нововведения пришлись на серийные изделия и отдельные партии автомобилей заметно отличались друг от друга. Были применены более эластичные шины увеличенного диаметра, что позволило увеличить дорожный просвет до вполне приемлемых 285 мм и тем самым несколько улучшить проходимость машины. Изменилась конструкция цельнометаллической платформы. Была доработана система отопления кабины водителя (кстати, на ГАЗ-62 отсутствовал радиатор отопителя, а горячий воздух забирался прямо с диффузора радиатора системы охлаждения двигателя). В систему охлаждения был введен ламповый пусковой подогреватель двигателя, установлены новые более эффективные манжеты в агрегаты трансмиссии, усилены главные передачи мостов, изменены характеристики подвески и т.д.

Первые серийные ГАЗ-62 поступили в войсковые части ВДВ, в военные автомобильные училища и в учебные подразделения подчинённые АВТУ МО (с 1961 г. ЦАВТУ МО) — командующий генерал-полковник Иван Терентьевич Коровников. Несколько автомобилей было передано на дополнительные испытания в НИИИ-21 (г. Бронницы, Московской обл.), где для них наметили более 50 объектов применения: войсковые радиостанции, ремонтные мастерские, топливозаправщики, кузова-фургоны, установку различных видов вооружения — крупнокалиберные пулемёты, миномёты, безоткатные орудия, зенитные установки и многое другое. В ходе войсковых испытаний ГАЗ-62 также были подтверждены хорошие динамические качества автомобилей, их высокая топливная экономичность, неплохая проходимость по местности, долговечность основных узлов и невысокая трудоёмкость регламентных работ по техническому обслуживанию машины. В тоже время была отмечена недостаточная надёжность форкамерного двигателя ГАЗ-62 и то, что потери времени

Автомобиль ГАЗ-62 проходит испытания

Автомобиль ГАЗ-62 на испытаниях. 1962

Погрузка раненого на носилках в автомобиль ГАЗ-62 поздних выпусков ГАЗ-62

на устранение неисправностей в несколько раз больше, чем у обычных моторов ГАЗ-51 и ГАЗ-63. Особенно много неприятностей доставлял очень сложный карбюратор К-104, который и на самом заводе-изготовителе грамотно отрегулировать могли лишь несколько специалистов, а с разрегулированным карбюратором резко увеличивался расход топлива, снижалась динамика машины, затруднялся пуск двигателя, наблюдались провалы в его работе и «выстрелы» в глушитель. На завод и в военное представительство № 2 АВТУ МО посыпались многочисленные рекламации. Пока в Горьком занимались доводкой автомобиля, продолжая его мелкосерийный выпуск, на очередном показе новой техники главнокомандующий Сухопутный войск маршал Чуйков подверг резкой критике ГАЗ-62. По воспоминаниям ветеранов машина ему очень не понравилась и поинтересовавшись у представителей завода, есть ли у ГАЗа реальная перспектива для замены устаревшего ГАЗ-63 в классе грузоподъёмности 2 т (на что был дан ответ, что машина такая действительно есть — ГАЗ-66, и что в настоящее время она готовится к производству) прямо спросил: «Можно ли на автомобиле грузоподъёмностью 2 т перевозить 1,1 т груза?». Получив утвердительный ответ, он добавил: «Поторопитесь с освоением ГАЗ-66, а эту «недоделку» срочно снять с производства!». Так был поставлен крест на дальнейшей судьбе ГАЗ-62 и после официального приказа Министерства в 1962 г. производство было прекращено.

Прямые убытки Горьковского автозавода составили около 25 млн. руб. (в ценах тех лет). Одновременно поспешили снять с выпуска и форкамерный двигатель, к великой радости техотдела моторного корпуса № 2, поскольку мотор оказался слишком капризным не только в эксплуатации, но и в производстве — у технологов на его линии постоянно что-то не ладилось и мотор, что называется «не шёл». Таким образом, после принудительного снятия с конвейера ГАЗ-62 и прекращения производства форкамерного двигателя остался без мотора и классический ГАЗ-52 в том виде, как он задумывался. Без незначительной части унифицированных агрегатов остался так и несостоявшийся 1,5-тонный ГАЗ-56. Хотя основная причина отказа от его производства кроется совсем в другом, но это уже совсем другая история. Остаётся добавить, что на небольшом по масштабу выпуске ГАЗ-62 были окончательно отработаны такие новые конструктивные решения, как кулачковые дифференциалы повышенного трения, гипоидные главные передачи грузовых автомобилей, новая КПП с синхронизаторами на третьей и четвёртой передачах (кстати, окончательно такую коробку освоили лишь к 1961 г. для ГАЗ-53Ф, а большая часть изготовленных ГАЗ-62 комплектовались старой коробкой типа ГАЗ-51), гидравлические телескопические амортизаторы, рессоры с заделкой концов в резиновые подушки и др. Все эти наработки в дальнейшем были внедрены на новых горьковских грузовиках.

В короткой истории ГАЗ-62 до сих пор осталось немало белых пятен. В частности, очень противоречивы данные о количестве выпущенных машин. Известный автомобильный исследователь Вячеслав Мамедов в своих статьях посвященных ГАЗ-62 приводит цифру 69 машин (1959 г. — 40 шт., 1960 г. — 21 шт., 1961 г. — 5 шт. и 1962 г. — 3 шт.). Такими же данными располагает и Евгений Игнатьевич Прочко. Однако по его воспоминаниям в сентябре 1960 г. во время посещения им конвейера сборки ГАЗ-62 (который чаще всего стоял, а на конвейере в разной степени готовности находилось 5—7 машин и почти никого из слесарей-сборщиков), последний стоявший на конвейере автомобиль имел заводской номер 000134. Почти все ветераны Горьковского автозавода, с кем мне в разное время удалось поговорить на тему последнего ГАЗ-62, как правило, утверждают о нескольких сотнях изготовленных грузовиков этой марки. Сейчас достаточно сложно принять или опровергнуть какую-то из этих версий, хотя косвенно в пользу большего количества выпущенных машин говорит и факт выхода двух изданий заводского руководства по устройству и уходу автомобиля ГАЗ-62. Первое издание, составленное КЭОГАЗ, было отпечатано в заводской типографии ГАЗ в 1959 г. Второе издание этого руководства вышло в свет в 1960 г. В выходных данных обеих книг тираж не указан, но очень сомнительно, что ради 69 автомобилей типографским способом отпечатали два издания руководства объёмом 216 стр. каждое.

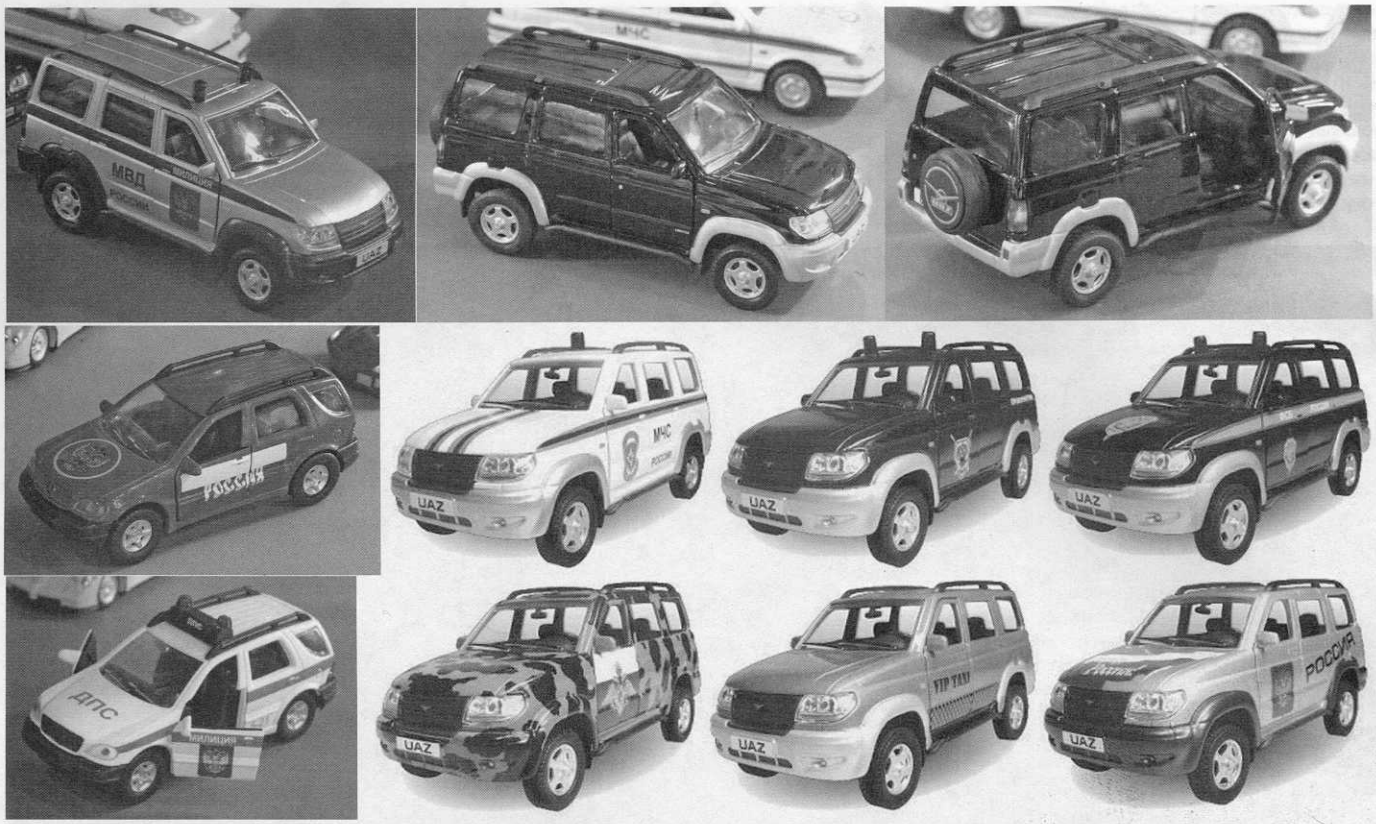
Неудивительно, что о не совсем удачном грузовике ГАЗ-62 на ГАЗе постарались поскорее забыть, тем более, что уже в 1963 г. на конвейер был поставлен легендарный автомобиль высокой проходимости ГАЗ-66, верой и правдой выпускавшийся целых 36 лет. Не менее удачным оказался и четырёхтонный автомобиль ГАЗ-53А общетранспортного назначения. На их фоне слишком «сырой» по схеме и по исполнению агрегатов ГАЗ-62 в купе с ещё более «сырым» факельным двигателем выглядел не очень престижно, но, тем не менее, именно он стал своеобразной передвижной лабораторией для обкатки принципиально новых конструктивных решений, получивших дальнейшее развитие в последующих семействах автомобилей Горьковского автозавода.

Серийный ГАЗ-62 с лебёдкой

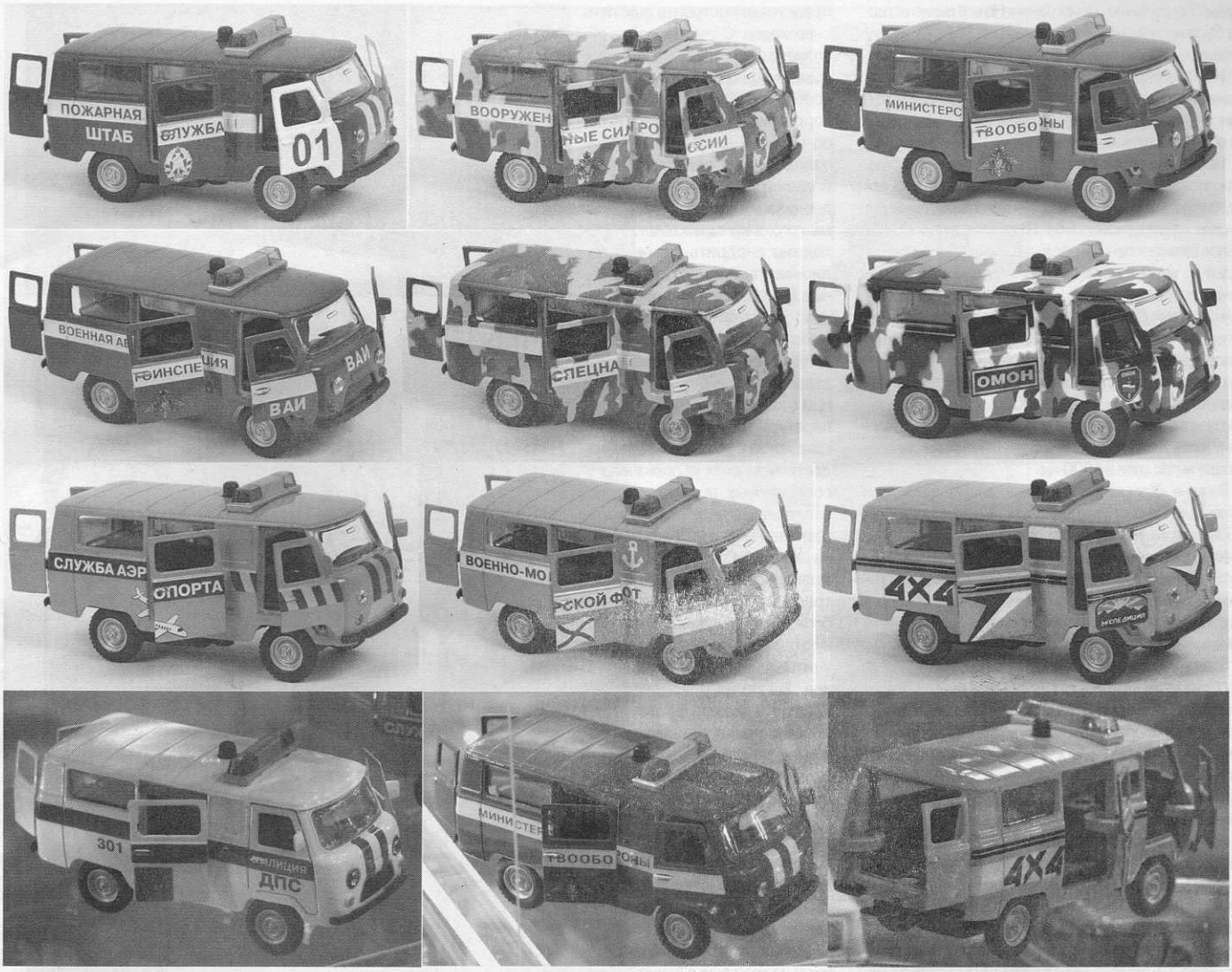
МИР ДЕТСТВА 2009

Фото редакции и производителей

«AUTOTIME Collection» от ПРЕМЬЕР-ИГРУШКИ



«ТЕХНОПАРК» от СИМБА-ТОЙЗ



МИР АВТОМОБИЛЕЙ

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

ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА

АДРЕСА МАГАЗИНОВ:

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

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

ART MODEL · Companion · MINICHAMPS · VITESSE · ELIGOR

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

АГАТ · АВМ

SW Scaleworld.Ru

ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН

масштабных автомобилей мира

Агат-М • Тантал • Элекон • СарЛаб • Вектор-моделс • ФИНОКО
Киммерия • САИС • Компаньон • Cararama • Херсон-моделс
студия "КАН" • AD-MODUM • KV • DeAgostini и многие другие

Всегда большой выбор моделей на любой вкус !

Более 10 способов оплаты !

Доставка в любую точку мира !

Индивидуальный подход к каждому клиенту !

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

лучив специальную радиограмму. Но всё равно встреча была неожиданной. Наш караван прибыл к месту назначения несколькими днями раньше срока.

Несколько дней провели наши полярники вместе с американцами. На Южном полюсе рядом с американским установили советский флаг. Далее предстоял обратный путь, но он уже был не таким трудным.

Несколько слов о самом транспортном средстве. Как писалось ранее основой для «Харковчанки» послужил тягач АТ-Т. А вот сам тягач в своей основе имел многие агрегаты танка Т-54. Шасси «изделия 404С» (такое зашифрованное обозначение получили снегоходы) по сравнению с базовым, было удлинено (до семи опорных катков на каждую гусеницу), ширина самих гусениц доведена до метра, на траках установлены снегозацепы большой площади. Все последние нововведения были сделаны для уверенного движения. Мощность дизеля с приводным нагнетателем была поднята до 995 л.с. на высоте 3000 м. Это позволяло 35-тонному снегоходу ещё и тащить по антарктическому щиту 70-тонные сани. 2,5 тыс. л солярки обеспечивали запас хода в 1500 км.

Внешне «Харьковчанка» представляла собой монументальное сооружение (длина — 8,5 м, ширина — 3,5 м, высота — 4 м) могло разгоняться до 30 км/ч, преодолевать подъёмы до 30 град. Особой потребности в амфибиях в Антарктиде нет, однако «Харьковчанка» могла и плавать, причём погружаясь достаточно неглубоко — только по пол кабины. Кстати, сама кабина заслуживает отдельного разговора.

Теперь немного о салоне. Он имеет объём 50 куб.м (площадь — 28 кв.м, высота — 2,1 м). Стены выполнены из дюралюминия и теплоизолированы восемью слоями капроновой ваты. Компоновка же, говоря языком автомобилистов, «вагонная»: двигатель в передней части, слева от него — пост водителя, справа — штурмана. Создатели «снежного крейсера», как впоследствии окрестили «изделие 404С» журналисты, считали важным его достоинством возможность ремонта многих агрегатов изнутри машины, что должно было облегчить её эксплуатацию при температурах до — 70ОС. Но уже в ходе первого похода полярники с танкостроителями не согласились. Ремонт в тепле вещь, конечно, хорошая, но дизель в жилом помещении всё же плохо. Оказалось невозможным полностью герметизировать капот, и пассажиры снегохода были вынуждены дышать выхлопными газами. Да и теплоизоляция оказалась недостаточной.

Несмотря на недостатки, свой первый экзамен «Харьковчанки» выдержали с честью, показав себя на редкость удачными, выносливыми машинами. А потом они стали осуществлять связь и снабжение всех шести советских полярных станций, неоднократно подтвердив свою надёжность и долговечность.

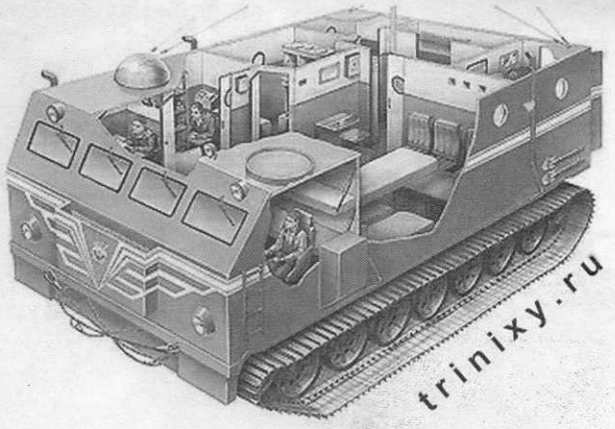
Но время шло вперёд, старая техника хоть и была надёжной, но уже перестала удовлетворять современным требованиям. В декабре 1974 г. поступил новый заказ от полярников. Харьковчанам предстояло построить ещё пять снегоходов. С учётом опыта эксплуатации первых машин в их конструкцию и систему жизнеобеспечения внесли некоторые коррективы. Не мудрствуя лукаво машины назвали «Харьковчанка-2». Для авиастроителей большой проблемой стала модернизация жилого отсека. Кроме того, в комплекс было необходимо внедрить систему радионавигационного обеспечения. В результате специалистам удалось добиться того, что в любой мороз в помещении было тепло и уютно. А если система и давала какой-либо сбой, то даже при отключении отопления температура падала всего на 2—3 градуса за сутки. Этого удалось достичь за счёт использования современных элементов теплоизоляции. В результате «Харьковчанка-2» стала более похожа на исходный тягач. Капот двигателя и кабина водителя имели традиционную форму, а жилой блок занимал удлинённую грузовую платформу. При разработке учитывались мнения полярников. Так по их рекомендациям пришлось врезать форточку для проветривания помещения, что и было оперативно сделано буквально перед отправкой очередных машин в Антарктиду.

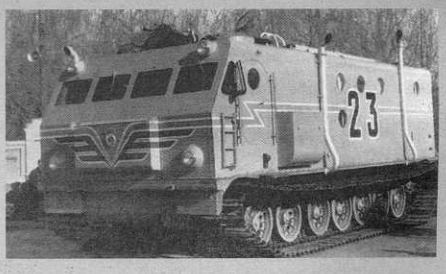
В конце 1980-х гг. был разработан проект «Харьковчанка-3». В её основе лежал тягач МТ-Т, однако после развала Советского Союза работы над ней были приостановлены.

Известно, что «Харьковчанки» были на ходу ещё в конце 1990-х гг., возможно, работают и сейчас. Многие полярники считают, что ничего лучшего создано не было. Это подтверждается тем, что в 1967 г специальная экспедиция дошла до Южного полюса относительной недоступности и одной из последних ушла с него именно на «Харьковчанках» и АТ-Т. После «Харьковчанок» в этой точке планеты не был больше никто!

Эти тягачи стали заметной вехой в истории двух предприятий. Хочется верить, что история этих необычных снегоходов ещё не окончена.

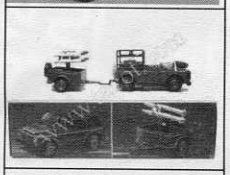
Возвращение санно-гусеничного поезда из похода на ст. "Восток"



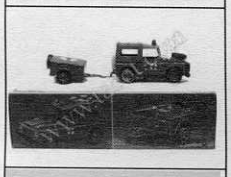


Начало на с. 1

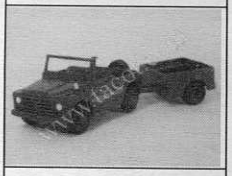
Fiat Campagnola Military 1970 Red Croce Italiana Progetto K c041



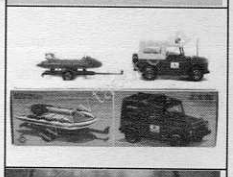
Fiat Campagnola Radio Mercury 412 25/10/2007



Fiat Campagnola Red Croix Mercury 413 25/10/2007



Fiat Campagnola Vigil Del Fuoco Old Cars



Fiat Campagnola Vigili Del Fuoco + boat Mercury 414 25/10/2007

Fiat Cinquecento

Fiat Cinquecento Rally #105 Nido Del'Aquila 1993 Jean Alesi Skid skc99001

Fiat Cinquecento Rally #51 Europa Cup 1997 "Target" A. Maselli Vitesse v98040

Fiat Cinquecento Rally #515 Il Ciocco Rally 1997 "Martini" S.Macaluso Vitesse v98110

Fiat Cinquecento S 1992 Vitesse v095a

Fiat Cinquecento Solei 1995 open roof Vitesse v095d

Fiat Cinquecento Solei 1995 Vitesse v095c

Fiat Cinquecento Sporting #501 Rally San Marino 1997 L.Pedersoli Vitesse v98134

Fiat Cinquecento Sporting 1995 Vitesse vl192b

Fiat Cinquecento SX 1996 Vitesse v095b

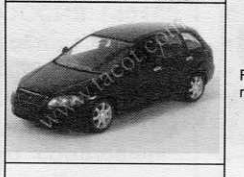
Fiat Cinquecento umgebaut 1991-1998 Bburago 4138

Fiat Citycar 1972

Fiat Coriasco van 1961 "La Marmitta Abarth" Giocher GR19

Fiat Croma 1985-91

Fiat Croma 1985 green metallic Norev 771052 18/07/2007



Fiat Croma 2005 brown Norev 50906281

Fiat Croma 2005 dark blue Metallic Norev 771048

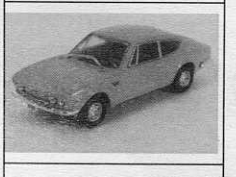
Fiat Dedica Stola 1996 concept car A.B.C. 129 31/10/2006

Fiat Dino 2000 coupe 1967 grey metal Edison 803921 05/11/2007

Fiat Dino 2000 coupe 1967-1969 Mercury

Fiat Dino coupe 1968 blue metallic Norev 770102

Fiat Dino coupe Norev 163



Fiat Dino coupe yellow Norev 770101

Fiat Dino spider 1969

Fiat Dino 2400 spider 1972 green Inglese Minichamps 400121432 22/11/2006

Fiat Dino 2400 spider 1972 red Minichamps 400121430

Fiat Dino 2400 spider 1972 yellow positano Minichamps 400121431

Fiat Downtown 1993

Fiat Ducato camper Chausson Allegro 2004 Norev 775004

Fiat Ducato van long 19?? MVI K.105

Fiat Ducato van long Tetto alto Carabinieri Giocher GR d01c

Fiat Ecobasic 2000

Fiat Ecos (Pininfarina) 1978

Fiat Enduro (Bertone) 1996

Fiat F2 1907 RIO r016

Fiat FCC Adventure 2006

Fiat Fiorino 2007

Fiat Firepoint (ItalDesign) 1994

Fiat Gamine cabriolet carrozzeria Vignale 1967-1970 Miniacar 97.11

Fiat Gordon Bennet 100HP #20 Brumm

Fiat Idea 2003

Fiat Idea 2003 Norev 774003

Fiat Iveco 6614 1993 Italy Edison 852521 10/10/2006

Fiat Iveco Daily Turbo Cassonato Agritec Model 121.3

Fiat Iveco Daily Turbo van Agritec Model 120.6

Fiat Iveco New Daily Turbo Cassonat Agritec model 6.3

Fiat Iveco New Daily Turbo van Agritec model 6.3F

Fiat Iveco van LWB "Quattroruotine" Old Cars

Fiat Iveco van SWB "Bastos" Old Cars 2360

Fiat Iveco van SWB "SIP" Old Cars

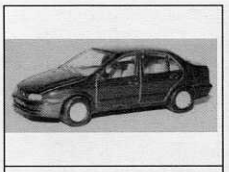
Fiat Marea sedan 1996-2002

Fiat Marea sedan (BR) Modeline

Fiat Marea sedan 1996-2002 Bburago

Fiat Marea sedan 1996-2002 Bburago

Fiat Marea sedan 1996-2002 Polizia Bburago



Fiat Marea sedan 1999 Maisto 9631

Fiat Marea sedan 1999 Polizei Italien Cararama

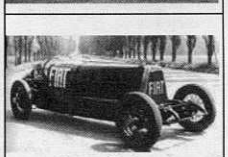
Fiat Marea sedan 1999 Squadra Volante Polizia di Stato Alto Adige Italia base Maisto Auto della Polizia ds collezione EdicolaFabbri 02

Fiat Marea Weekend 1996-2002 Bburago

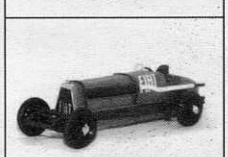
Fiat Marea Weekend 1996-2002 Bburago

Fiat Marea Weekend 1996-2002 Maisto 9632

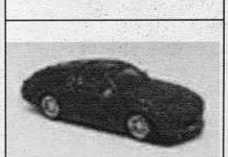
Fiat Marrakech 2003



Fiat Mefistofele Eldridge Record 1923

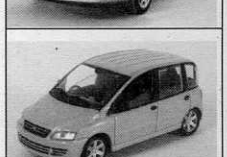


Fiat Mefistofele 1923 RIO R014



Fiat Monotipo carrozzeria Stola ABC114

Fiat Multipla 2004



Fiat Multipla 2004 grey metal Solido 150333

Продолжение следует

На трассе. Фото Сергей Чередов

ЛОКОТРАНС 2010

Годовая подписка 2010 №№ 1-12 ..... **1920 руб.**

Первое полугодие 2010 №№ 1-6 ..... **960 руб.**

Оплата почтовым переводом по адресу: РОССИЯ 140100 Московская обл., г.Раменское, а/я 38. Ивониной Ирине Александровне / На почтовом переводе в разделе "Для письменного сообщения" кратко укажите **содержание заказа** (ЛТ 1-12/10) и **проверьте правильность написания оператором почтовой связи вашего адреса** / В стоимость заказа входит оплата почтовой доставки по России / Возможна поквартальная оплата подписки на журнал.

ЛТ 2010 №№ **1-3 - 480 руб.**

Дополнительная информация e-mail: lokotrans@mail.ru

КАЛЕНДАРЬ 2010
"Железнодорожный моделизм"
13 стр., формат 215х297
12 сюжетов

150 руб.

В продаже с декабря!

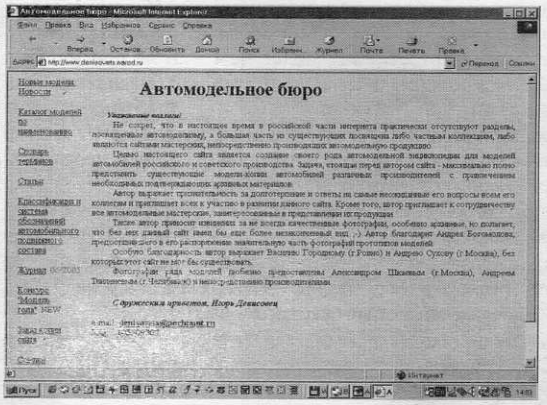
Предварительный заказ: оплата почтовым переводом по адресу: РОССИЯ 140100 Московская обл., г.Раменское, а/я 38, Сергееву Олегу Александровичу. На почтовом переводе в разделе "Для письменного сообщения" кратко укажите "Календарь 2010". В стоимость заказа входит почтовая доставка по России.

КОМПАКТ-ДИСК

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

1. Полноцветная версия журнала «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2009 гг.
2. Каталог моделей, выпущенных в 2009 г. в формате PDF
3. Фотографии с московских автомобильных выставок 2008 г.
4. Adobe Acrobat Reader.

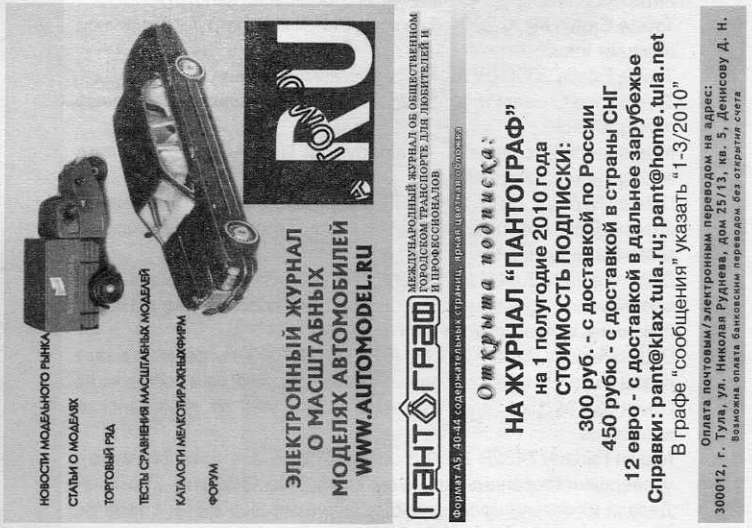
Системные требования: Pentium 200; ОЗУ – 32Мб; ОС – Windows 95/98/ME/2000/XP; разрешение – 800x600; CD-ROM. Стоимость диска с пересылкой 400 руб. Деньги за диск необходимо перевести по адресу: 129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу. В поле «Для письма» необходимо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



Информация об отечественных моделях, история автотранспорта – www.denisovets.narod.ru

Не секрет, что в настоящее время в рускоязычной части Интернета практически отсутствуют разделы, посвящённые автомобильному моделизму, а большая часть существующих сайтов посвящена либо частным коллекциям, либо являются торговыми площадками.

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



• Продаю диск с фото ретроавтомобилей (отечественных и зарубежных) Тулы, Москвы, Калуги на выставках Автопром 2006, 2008 в Туле на CD. Стоимость диска 160 руб. с доставкой по России. Денис Денисов. 300012, тула, ул. Н.Руднева, 25/13-5, в графе «сообщение» указать «ретро 1», тел. +79105584086, e-mail: pant@klax.tula.ru

• Обменяю Mercedes S420cdi (w221) 2006 IXO в упаковке на BMW 750Li 1977 Minichamps, BMW 740i NEO или Herpa 2000 г. Давыдов С.Ю., 165654, Архангельская обл., г. Коряжма, а/я 139

• Продам автомодели в коробках (1970-80-е) советского и зарубежного пр-ва (много редких), а также книги, журналы, открытки пор истории и устройству авто-, мототранспорта (1921-97). Украина (0512)22-42-21, 8067-606-59-58

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

• Справочная информация по моделям – тел. (495)680-15-61

• Куплю модели 1:43 тракторов и тягача АТ-Т, фото тракторов 1950-60 гг. Скачков С.А., 172527, Тверская обл., г. Нелидово-7, а/я 36

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

КУПЛЮ ☐
ПРОДАМ ☐
ОБМЕНЯЮ ☐
РАЗНОЕ ☐

Почтовый адрес _____

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

БЕСПЛАТНО публикуются **ВСЕ** объявления частных лиц.

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

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

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несёт.

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

«ЗИМНЕЕ» ХОББИ

Олег ЕВЛАШКИН (Москва)

– Какие модели Вы собираете?

– Только 1:72. Вообще-то главное моё увлечение – отдых на даче – шашлык, природа и т.д. Но, к сожалению, зимой я лишён этого удовольствия – поэтому выход нашёл в коллекционировании машинок 1:72.

– Почему 1:72?

– Потому, что:

1. не занимают много места;

2. в основном стоят не дорого;

3. возможно собрать все выпускаемые или когда-либо выпускавшиеся в этом масштабе машинки;

4. да и просто мне нравятся именно такие…

Isuzu

Насчёт японцев думаю первыми надо показать мои Isuzu — у меня их очень мало — зато такие, что обязательно надо похвастаться:

Isuzu Bellet 1600 GTR 1963 (Bourbon). «Прокаченная» версия первого по настоящему востребованного в мире японского автомобиля. Малыши Bellet'ы в конце 1960-х гг. более чем успешно продавались по всему миру от Австралии до США.

Isuzu 117 Coupe 1968 (Bourbon). Классический GT. Одна из удачных моделей японского автопрома. Разработан итальянским стилистом Giorgetto Giugiaro (он же автор современного Ford Mustang).

Isuzu Vechi Cross 1997 (Cararama). Это не автомобиль. Это вездеход, завораживающий своими формами кузова — настолько необычного, что трудно поверить, что это серийная машина, а не образец автомобильной стилистики будущего!

Вот совсем уж японцы:

Nikky SkyArm E 2003 (DelPrado). Токийская пожарная автовышка на базе автомашины Hino. Вышка у модели поднимается и вращается.

Subaru Impresa WRX STi 2000 (Lawson). Высокоскоростной патрульный автомобиль полиции префектуры Ямагучи. Всегда меня интересовал вопрос: «Зачем такой отбойник на капоте?»

Toyota Crown Mk.XI 2004 (Lawson). Дорожный патруль столичной полиции Токио.

Toyota Estima 2000 (REAL-X). Скорая помощь Токио.

Toyota Land Cruiser Prado 2002 (Lawson). Штаб полиции. Столичная полиция Токио.

Nikky SkyArm, Subaru Impresa WRX STi, Toyota Crown 11, Toyota Estima, Toyota Land Cruiser Prado

Моя японская слабость — Fairlady или Nissan Z-серия, если в экспортном наименовании.

Datsun Fairlady 1200 1960 [SPL212] (REAL-X). Это был первый автомобиль, получивший имя «Fairlady» в честь бродвейского мюзикла «Моя прекрасная леди».

Datsun Fairlady 2000 1967 [SR311] (REAL-X). Этот автомобиль имел проблемы с тормозами и безопасностью, поэтому уже в 1968 г. появились совсем другие двухтысячные.

Datsun Fairlady 2000 #39 1967 [SR311] (REAL-X). Ну, реально в зале славы Fairlady нет автомобиля с таким номером, да и лобовуха на гоночных автомобилях заметно отличалась от гражданских вариантов.

Datsun Fairlady 1200, Datsun Fairlady 2000, Datsun Fairlady 2000 #39

Nissan Fairlady Z432R 1969 [PS30] (REAL-X). Это тоже 240-й, но с усовершенствованным движком от Ниссан Скайлайн ДжиТи-эР. Делали их только оранжевыми, с чёрными дисками и с низким, чёрным капотом.

Nissan Fairlady Z-L 2by2 1974 [S30] (REAL-X). Это европейское название. И оно неслучайно — в автомобиль была добавлена пара сидений сзади. На родине же они назывались Nissan 260Z.

Nissan Fairlady 240Z #5 1969 [S30] (Bourbon). Автомобиль-победитель гонки в Monte Carlo в 1972 г. в команде R.Aaltonen — Jean Todt.

Nissan Fairlady 280Z-T 1981 [S130] (REAL-X). Классический Fairlady уже второго поколения, буква «Т» в названии означает оснащение турбонадувом.

Nissan Fairlady 240ZR #8 1973 [HS30] (REAL-X). Такой Fairlady в настоящее время есть в единственном экземпляре в японском автоателье «Нисмо». Этот «старичок» изначально создавался как гоночный болид.

Nissan Fairlady Z432R #68 1970 [S30] (REAL-X). Всё-таки формой фар сильно он отличается от гражданского варианта. Этот Ниссан победитель гонок «All Japan Suzuka 1000 km» в 1970 г.

Nissan Fairlady 240ZG 1970 [HS30H] (REAL-X). На фото он серебристый. Ну, я про него толком-то и не знаю ни чего. Поэтому он на заднем плане.

Nissan Fairlady 300ZX 1984 [Z31] (REAL-X). Fairlady третьего поколения. Просто хит 1980-х гг. — продажи в США зашкаливали, а в СССР только заметка в «Науке и жизни».

Nissan Fairlady 280Z-T, Nissan Fairlady 240ZR, Nissan Fairlady Z432R, Nissan Fairlady240ZG, Nissan Fairlady 300ZX

Продолжение следует

Honda Civic type R
yellow
Rear-X

Honda Elysion
black metallic, grey
интерьер
номер сзади none
M-Tech 10

Honda Elysion
silver metallic, grey
интерьер
номер сзади none
M-Tech 10

Honda Elysion
white, grey интерьер
номер сзади none
M-Tech The Working series
vol. 5

Honda Elysion
grey metallic, grey
интерьер
номер спереди и сзади
none
красная мигалка
M-Tech Police Car

Honda Elysion
blue-green metallic
M-Tech

Honda Elysion
gold metallic
M-Tech

Honda Fit
azure metallic, grey
интерьер
номер спереди и сзади
none
M-Tech Compact Car
Compilation 2

Honda Fit
gold metallic, grey
интерьер
номер спереди и сзади
none
M-Tech Compact Car
Compilation

Honda Fit
red brick, grey интерьер
номер спереди и сзади
none
M-Tech Compact Car
Compilation

Honda Fit
yellow, grey интерьер
номер сзади none
M-Tech The Working series
vol. 5

Honda Fit
yellow metallic, grey
интерьер
номер спереди и сзади
none
M-Tech Compact Car
Compilation 2

Honda Fit
silver metallic, grey
интерьер
номер спереди и сзади
none
M-Tech Compact Car
Compilation 2

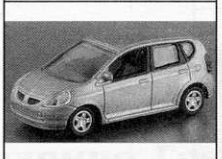
Honda Fit
Hiroshima-Ken Keisatsu
white with black bottom,
grey интерьер
номер спереди и сзади
none
M-Tech Police Car

Honda Fit
Ishikawa-Ken Keisatsu
white with black bottom,
grey интерьер
номер сзади none
M-Tech The japanese
Police Car Collection series

Honda Fit
Mie-ken Keisatsu
white with black bottom,
grey интерьер
номер сзади none
M-Tech The Working series
vol. 3

Honda Fit
Japan Police
white with black bottom,
grey интерьер
номер сзади none
M-Tech The Police Car Old
& New

Honda Fit
Japanese Police from
Ichikawa
white&black black
интерьер
no lic.номер
Epoch rx029[P01]



Honda Fit
azure metallic, grey
интерьер
номер сзади none
M-Tech 11

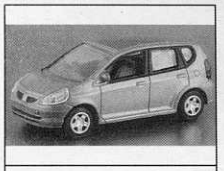
Honda Fit
blue metallic, black
интерьер
номер сзади FIT
M-Tech 7

Honda Fit
light green
M-Tech

Honda Fit
Mini Taxi
green, grey интерьер
номер сзади none
M-Tech The Working series
1

Honda Fit
Mini Taxi
white, grey интерьер
номер сзади none
M-Tech The Working series
1

Honda Fit
Okinawa-Ken Keisatsu
white with black bottom,
black интерьер
номер сзади FIT
secret model
M-Tech Gachabox Vol. 4



Honda Fit
pink metallic, black
интерьер
номер сзади FIT
M-Tech Gachabox Vol. 4

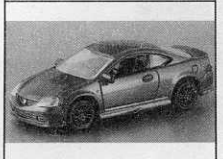
Honda Fit
red brick, black интерьер
номер сзади FIT
M-Tech 7

Honda Fit
red metallic, black
интерьер
номер спереди и сзади
none
M-Tech J series 2nd

Honda Fit
silver metallic, black
интерьер
номер спереди и сзади
none
M-Tech J series 2nd

Honda Fit
white metallic, black
интерьер
номер сзади FIT
M-Tech Gachabox Vol. 4

Honda Fit
blue metallic, grey
интерьер
номер спереди и сзади
none
M-Tech Compact Car
Compilation 2



Honda Integra
brown metallic, grey
интерьер
номер сзади none
M-Tech 12

Honda Integra
ivory, grey интерьер
номер сзади none
M-Tech 12

Honda Integra
brown metallic, grey
интерьер
номер сзади none
M-Tech 12

Honda NSX
black
Bourbon Collection

Honda NSX
red
Bourbon Collection

Honda NSX
silver
Bourbon Collection

Honda NSX-R
Japan Police
M-Tech

Honda NSX-R
Osaka-Fu Kei
white with black bottom,
grey интерьер
номер сзади none
secret model
M-Tech 9

Honda NSX-R
pearl white, grey интерьер
номер сзади NSX-R
M-Tech 9

Honda NSX-R
red, grey интерьер
номер сзади NSX-R
M-Tech Gachabox Vol. 6

Honda NSX-R
yellow
M-Tech

Honda NSX-R
white
Bourbon Collection

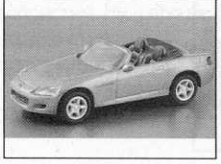
Honda NSX-R
Police Japanese from Aich
white&black black
интерьер
no lic.номер
Epoch rx032[P01]

Honda Odissey
black metallic, grey
интерьер
номер сзади Odissey
M-Tech 9

Honda Odissey
grey metallic,azure, grey
интерьер
номер сзади Odissey
M-Tech Gachabox Vol. 6

Honda Odissey
silver metallic, grey
интерьер
номер сзади Odissey
M-Tech 9

Honda Odissey
pale gold metallic, grey
интерьер
номер сзади Odissey
M-Tech Gachabox Vol. 6



Honda S2000 cabriolet
open
grey metallic, grey
интерьер
номер сзади S 2000
M-Tech 1

Honda S2000 cabriolet
open, grey интерьер
grey metallic
Realtoy (Epoch M-tech
series-1)

Honda S2000 cabriolet
open
black, grey интерьер
номер сзади S 2000
M-Tech 1

Honda S2000 cabriolet
open
black, grey интерьер
Realtoy (Epoch M-tech
series-1)

Honda S2000 cabriolet
open
dull red, grey интерьер
номер сзади S 2000
M-Tech Club Models

Honda S2000 cabriolet
open
blue metallic, grey
интерьер
номер сзади S 2000
M-Tech Gachabox Vol. 2

Honda S2000 cabriolet
open
white, grey интерьер
номер сзади S 2000
M-Tech Tire Town Models

Honda S2000 cabriolet
open
blue metallic
Realtoy (Epoch M-tech
Gchabox series-2)

Honda S2000 cabriolet
open
dark red, grey интерьер
Realtoy (Epoch M-tech
club)

Honda S2000 cabriolet
open
light green metallic, grey
интерьер
Realtoy (Yodel Real-X Part-
1)

Honda S2000 cabriolet
open
light green metallic, grey
интерьер
номер спереди и сзади
none
M-Tech Seven-Eleven

Honda S2000 cabriolet
open
orange metallic, grey
интерьер
номер сзади S 2000
M-Tech 5

Honda S2000 cabriolet
open
orange metallic, grey
интерьер
Realtoy (Epoch M-tech
series-5)

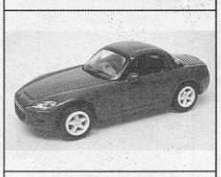
Honda S2000 cabriolet
open
orange metallic, grey
интерьер
Realtoy (Yodel Real-X
Exclamation box-1)

Honda S2000 cabriolet
open
white
Realtoy (Tire town)

Honda S2000 cabriolet
open
white
Realtoy (Yodel Real-X
Exclamation box-1)

Honda S2000 cabriolet
open
dark yellow metallic, grey
интерьер
Realtoy (Epoch M-tech
Gchabox series-2)

Honda S2000 cabriolet
open
dark yellow metallic, grey
интерьер
номер сзади S 2000
M-Tech Gachabox Vol. 2



Honda S2000 hard top
blue
Realtoy (Yodel Real-X Part-
5)

Honda S2000 soft top
black
Realtoy (Yodel Real-X
Standard series-1)

Honda S2000 soft top
white
Realtoy (Yodel Real-X
Standard series-1)

Honda S800
red
Bourbon Collection

Honda S800
yellow
Bourbon Collection

Honda S800
white
Bourbon Collection

Honda S800 (AS800)
white
XX Century Collection

Продолжение следует

СКЕЙЛ
масштабные модели

1/12 1/18 1/24 1/43 1/87
МАШИНКИ

скейл
бизнес-сувениры

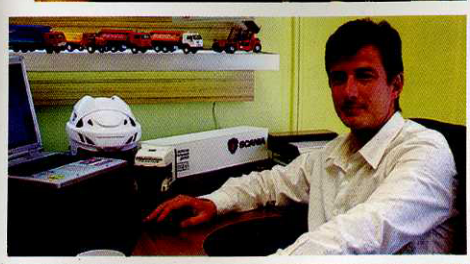
Нам 15 лет! Представляем ключевых менеджеров:

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

mashinki@mail.ru

Анна Мербах
Оптовые поставки; интернет-торговля

scale-opt@mail.ru



Михаил Григорьев
Экспорт-импорт; персонализация на масштабных моделях; хоккейные сувениры

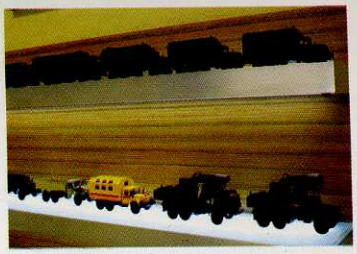
scale-import@mail.ru

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

scale-bs@mail.ru

Владимир Колесниченко
Руководитель мастерской по производству моделей

scale-model@mail.ru



Владимир Минин
Логистика; склад; куратор мастерской

mmashinki-1@mail.ru

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

Магазин "Машинки" - СПб, ул. Моховая, 31; т./ф.: (812) 579-8362; будни: с 10 до 20, вых.: с 11 до 19
Магазин "Машинки" - СПб, Московский вокзал; т.: (812) 457-9591; все дни: с 10 до 23.30
Магазин "Машинки" - (Франчайзи) - РБ, г.Уфа, ул. Достоевского, 83; т.: (347) 272-0678; все дни: с 10 до 20

adler

ОГРОМНЫЙ ВЫБОР КОЛЛЕКЦИОННЫХ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ ОТ ЭКСКЛЮЗИВНОГО ДИСТРИБЬЮТОРА В РОССИИ

тел.: +7 (911) 936 6201, e-mail: mail@adler-m.ru, www.adler-m.ru

SPARK

AUTOart

KYOSHO DIE-CAST MODEL COLLECTION

DiP