

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

Автомобильный 2/2011 модельный

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



УАЗ-3302 Дека Хосиковамики 50 лет (УАЗИЖ)

ЛиАЗ-677М (Саброк)



УАЗ-12 ходовой макет (ЗСВ 039)



Жигули Лада УАЗ Жукла (Vitec)



www.mashinki.ru



УАЗ-2203 50 лет первого полета человека в космос (АТИЖ)

УАЗ-64 прототип (Ядер-ДУИ)



УАЗ-12 ходовой макет (ЗСВ 039)



ЛиАЗ-677 прототип (Жасский бас)



Урал 260.51 (Вектор 45-33.2)

БРДМ-2/УАЗ-41 (Scale)



УАЗ-39094 Фермер (Жахал)

УАЗ-ТЛ-1 прототип (Ядер-ДУИ)



УАЗ-ТЛ-1 прототип (Ядер-ДУИ)

Урал-55571-44 (Жижиград)



ЛиАЗ-677 прототип (Жасский бас)



Жигули Лада (соз) УАЗ СССР 1989 (Жон)

УАЗ-2101 Жигули (ЗСТ, масштаб 1:18)



БелАЗ-7447 (Scale Model) (Жон)

Компрессор ЗИФ-55 (Жижиград)



Жеб-8+08/УАЗ-784 троллейбус (Вектор 48-04)



ЗИЛ-158 прототип (Жасский бас)



Ж-703МЖ (Жижиград)

УАЗ-2101 Жигули милиция (УАЗИЖ, масштаб 1:18)



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

VV.M Co. Ltd.

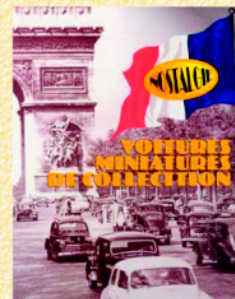
ДИСТРИБЬЮТОР № 1 в РОССИИ



NOREV



а/я 286, г.Санкт-Петербург
197227, РОССИЯ
тел. / факс: (812) 324-18-76
e-mail: mail@vvmmodels.ru
www.vvmmodels.ru



**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 2/2011 моделизм

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 Макогнова
e-mail: makogonova@mtu-net.ru



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

Набор и вёрстка
Любовь Поletaева
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.cartruckbus.ru/avtomodelizm/>
<http://www.RussianScaleModels.com>

Журнал зарегистрирован в Государственном
Комитете РФ по печати
Свидетельство ПИ № 77-1671 от 15.02.2000 г.
Редакция не несёт ответственности за содержание
авторских статей и рекламных материалов.
Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авто-
ров статей.
Данное издание не может быть воспроизведено полно-
стью или частично без письменного разрешения изда-
теля. При цитировании ссылка обязательна.

© Автомобильный моделизм, 2(74)
Editorial office:
Moscow, 107120, Russia
Prokhorchikov 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, 2011

СОДЕРЖАНИЕ

Ferrari FXX от Kyosho, 2
В. Додонов
Конкурс «Масштабная модель года», 3
КИМ-10-50. Сравнение моделей, 4
И. Дерингер
Автомобили 2005 года – Toyota Prius II, Citroen C4
и Ford Focus II, 7
А. Бармасов
Моя коллекция, 10
А. Семиков
Испанский Конёк-Горбунок, 12
С. Добров
Игрушки 2001, 15
Minichamps 2001 16
Каталог моделей мастерской АЛЬФ, 17
Зарубежные новинки, 19
Отечественные новинки, 22
Горьковские вездеходы. Часть II. Гусеничный
снегоболотоходный транспортёр-тягач ГАЗ-71, 25
А. Колеватов
Непревзойдённые гиганты, 30
М. Соколов
Хобби-Экспо, 34
Самые красивые автомобили в истории, 35
Автолегенды. Геометрия и гармония, 38
Справочная информация. Каталог моделей в
масштабе 1:72, 39

Дорогие друзья и коллеги!

*Начинается подписка на второе полу-
годие 2011 года. Подписка осуществляется
только через редакцию.*

*Редакция может гарантировать получение
журнала только его подписчикам.*

*Стоимость подписки на второе полугодие
– 500 руб.*

*Не забывайте указывать в переводе за что
высланы деньги.*

*Так же можно купить журналы на диске
в формате PDF. Диск содержит: годовой ком-
плект журналов в цвете, каталог моделей,
выпущенных в течении года, а так же фото-
графии автомобилей с выставок, проводимых
в Москве. Диск с копией всех ранее выпущен-
ных журналов за 2000–2007 гг. стоит 800 руб.
Стоимость дисков за 2008, 2009 и 2010 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 **500 руб.** (за полугодие) для России и указанием в поле «Для письма»: «Подписка на __ полугодие» и своего почтового адреса. Отправка журнала – заказной бандеролью.

ПРЕДЫДУЩИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛОВ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ТОЛЬКО ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМУ СОГЛАСОВАНИЮ С РЕДАКЦИЕЙ

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

Для справки: стоимость одного номера за 2000 – 1-ю пол. 2003 гг. – **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 новые номера журнала можно приобрести:

Москва: **Магазин** – Протопоповский пер., 9 (в помещении ВОС), тел. 495-680-15-61
Киммерия – пл. Ганецкого, д. 1 (в помещении кинотеатра «Варшава», тел. 8-926-881-66-66, 8-926-908-08-08, 8-925-226-26-26 (ежедн. с 11.00 до 21.00)
Московский дом авиации и космонавтики – ул. Красноармейская, 4

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») хобби-центр «Илья Муромец» – ул. Среднемосковская, д. 32Б, супермаркет «Поиск», 1 этаж

Брянск: **Магазин** – ул. Фокина, д. 43, цокольный этаж, тел. 9-905-177-77-05
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.kimmeri.com; 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)
Киммерия – г. Киев, Московский проспект, д. 6, тел. +38-067-777760

FERRARI FXX ОТ KYOSHO

Вячеслав ДОДОНОВ (г. Алма-Ата),
Фотографии автора

Эта модель представляет собой так называемое hi-end направление производства моделей фирмы Kyosho (на коробке имеется соответствующая надпись). Модель разработана известной итальянской премиум-фирмой MR, то есть, правильно называть производителя этой модели Kyosho-MR (предыдущий пример сотрудничества Kyosho и MR — известная модель Lamborghini Countach), что также отражено на коробке (designed in Italy by MR Collection Models), и практически повторяет аналогичную модель фирмы MR. Отличается данная модель от модели фирмы MR некоторыми несущественными нюансами и ценой, которая примерно в 5–6 раз ниже.

Модель выпущена в нескольких вариантах окраски, каждый из которых ограничен тиражом в 504 шт. Представленная модель — вариант Тур де Франс тёмно-синего цвета с белой продольной полосой через весь кузов. Материал — металл. Каталожный номер — 04111 BL. Модель изготовлена в Китае.

Модель очень детализирована — имеется много изготовленных методом фототравления элементов и других мелких деталей. Основная особенность модели — открывающиеся элементы. Открывается всё — моторный и передний отсеки, двери типа «крыло бабочки». В крышке моторного отсека имеется отверстие под горловину бака. Исполнение внутреннего пространства отличное — моторный отсек детально проработан — всё, что можно, сделано отдельными элементами, на двигателе имеются отличные, очень чёткие фототравленные надписи «Ferrari». Также очень хорошо воспроизведен интерьер салона. Особенно впечатляет точность имитации текстур материалов (сиденья, дверные панели, покрытие руля) и ажурность пружек-застёжек на ремнях безопасности. На педалях имитирован рельеф, приборная панель также имеет некоторые рельефные элементы, а не только декали. По экстерьеру можно отметить отменно сделанную оптику (фары очень маленькие и точность их воспроизведения впечатляет) и элементы-сеточки — все они именно сеточки, с отверстиями, а не просто рельефная поверхность.

К сожалению, имеются некоторые огрехи в качестве изготовления, нехарактерные для Kyosho. На моём экземпляре не вращаются задние колёса, а передние вращаются плохо и при этом вместе с ними вращаются тормозные суппорты — впервые встречаю такое на высококачественных моделях. Немного неровно приклеена одна из центральных насадок на колёсах, а из-под всех этих насадок видна красная масса, на которую они посажены. И, наконец, что самое досадное, немного перекошена кормовая часть модели — это заметно, если приглядеться к форме задней колёсной арки — правое её полукружие, обрамляемое этой самой кормовой деталью, искажено. Впечатление такое, что эта деталь прикручена неровно, с завалом вперед и вниз. Из-за этого и крышка моторного отсека не совсем плотно прилегает к корпусу сзади. Думал, что мне не повезло с экземпляром, но при рассмотрении фотографий других моделей в интернете убедился, что и у них этот элемент сделан так же.

Но все эти небольшие недостатки видны только при внимательном рассмотрении и общего впечатления не портят. В целом, модель отличная, рекомендую всем любителям суперкаров вообще, и Ferrari — в частности.



Kyosho Ferrari FXX Tour de France Antitrend



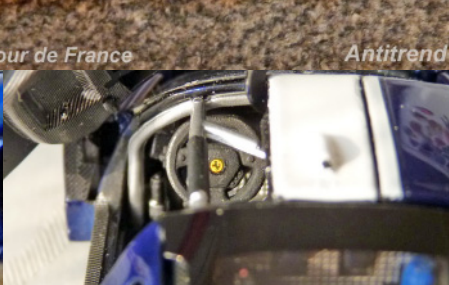
Kyosho Ferrari FXX Tour de France Antitrend



Kyosho Ferrari FXX Tour de France Antitrend



Kyosho Ferrari FXX Tour de France Antitrend



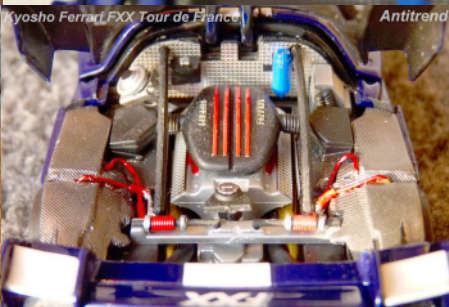
Kyosho Ferrari FXX Tour de France Antitrend



Kyosho Ferrari FXX Tour de France Antitrend



Kyosho Ferrari FXX Tour de France Antitrend



Kyosho Ferrari FXX Tour de France Antitrend

КОНКУРС «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



Дорогие друзья и коллеги!

Сегодня мы публикуем условия участия в конкурсе «Модель года 2010» 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». 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 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 2010 года» можно до 31 января 2011 г.

Дорогие друзья и коллеги!

Вот и пришло время подвести итоги очередного конкурса «Масштабная модель года».

Прошлый год был, как никогда насыщен появлением новых моделей практически во всех номинациях нашего конкурса. Но так же, как и в предыдущие годы, многие модели, действительно заслуживающие признания, его не получили. Особенно обидно за категорию «Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя», т.к. в прошлом году было изготовлено и представлено на суд коллекционеров как никогда много этих моделей. И причина всё та же — мы не знаем, кто является их автором. А без этого условия модели участвовать в конкурсе не могут.

По итогам конкурса модели по номинациям распределились следующим образом:

«Модель года» — лучшей признана модель автомобиля ЗИС-101А Спорт (Классика 43). Варианты: открытый (1940), закрытый (1939), со съёмным кузовом и открывающимся капотом (1939);

«Лучшая отечественная модель отечественного изготовителя» — лучшей признана модель автомобиля ГАЗ-63 (Адлер-ДИП);

«Лучшая модель зарубежного изготовителя» — лучшей признана модель (семейство) автомобиля Tatra 148 (RO Models);

«Лучшая отечественная фирма изготовитель моделей» — лучшей признана мастерская AS Scalemodels (Воронеж) за серию моделей автомобилей семейства Урал;

«Лучшая зарубежная фирма-изготовитель отечественных моделей» — лучшей признана фирма NEO, выпустившая большое количество моделей автомобиля ГАЗ-21 «Волга» и автомобилей на её базе.

«Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя» — лучшей признана модель роторного экскаватора ЭТР-224А Алексея Самохина.

В номинации «Лучшая модель ручной работы отечественного изготовителя» итоги конкурса не подводились.

Результаты конкурса будут опубликованы в журнале «Автомобильный моделизм» № 2/2011.

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 новинки на конкурс, присылая информацию в журнал.

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.

Критериями для отбора на конкурс служат только два обязательных условия: модель впервые должна быть изготовлена в 2010 г. и у модели должен быть конкретный автор (мастерская или моделист с указанием Ф.И.О.)

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

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



КИМ-10-50 СРАВНЕНИЕ МОДЕЛЕЙ

Игорь ДЕРИНГЕР
(г. Тюмень),
Фотографии автора



Фото 1



Фото 2

В настоящее время крупные фирмы-производители масштабных моделей стараются предложить коллекционерам практически полный ассортимент копий автомобилей, касающийся тематики автомобильной промышленности СССР и России. Причём модели одного и того же автомобиля могут встретиться как в дорогом премиум-классе, так и в бюджетной ценовой категории. И коллекционеров этот факт, несомненно, радует! Появляется возможность сделать разумный выбор и выложить «свои кровные» за наиболее понравившуюся, либо наиболее доступную по цене модель.

В мою коллекцию попали масштабные модели первой отечественной малолитражки КИМ-10-50 от трёх различных изготовителей: фирмы «Адлер» (производство DIP Models), ЗАО «Феран» под торговой маркой «Наш автопром» (производство Hongwell) и из журнальной серии «Автолегенды СССР» (производство РСТ). Далее по тексту для удобства — ДИП, НАП и АЛ соответственно.

При рассмотрении всех трёх моделей стало ясно, что они имеют довольно заметные отличия (фото 1 и 2). Сразу возник вопрос — какая из них наиболее соответствует оригиналу? Поэтому я решил выполнить сравнительный анализ этих моделей.

Фото 3

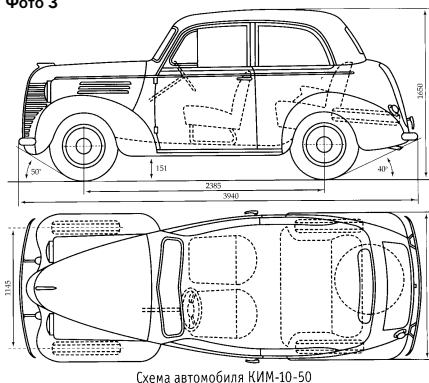


Схема автомобиля КИМ-10-50

Хочу подчеркнуть, что сравнение проводилось только в рамках рассмотрения соответствия прототипу правильности геометрии основных форм наружных поверхностей миниатюр. Модели принадлежат к разным ценовым категориям, поэтому сравнивать их по другим параметрам, таким как уровень детализации, качество покраски и т.д. было бы некорректным.

Весь ход анализа условно поделён на этапы.

Этап 1. Соответствие моделей заявленному масштабу (измерения)

Выполнять измерения моделей дело не очень благодарное. Причин, влияющих на точность и результатов, довольно много.

К первым мною отнесены причины, возникающие из условий и технологии производства моделей: усадки материалов, влияние толщины красочного слоя, «плавание» деталей в посадках, и т.д. Например, если взять одну и ту же модель из разных партий, есть большая доля вероятности того, что одни и те же параметры при измерениях могут не совпасть. У настоящего автомобиля некоторые размеры тоже, кстати, заметно «гуляют».

Ко вторым причинам, затрудняющим процесс анализа, можно отнести отсутствие полного объёма исходной информации по размерам оригинала. Проще всего найти информацию по колёсной базе, колее передних и задних колёс, наружным габаритам автомобиля. Но в источниках зачастую указываются габаритные размеры по заведомо некорректным параметрам. Например, размер по ширине может быть указан по зеркалам заднего вида, которые могут быть регулируемы, клиренс может изменяться в зависимости от нагрузки на шасси автомобиля и состояния подвески и т.д. Для исчерпывающей полноты исходных данных по габаритам автомобиля было бы предпочтительно иметь все основные размеры, в том числе наименее подверженные изменениям — габариты кузова, кабины и т.д. (габаритную схему смотри на фото 3).

В качестве средства измерения был исполь-

зован штангенциркуль. Каждое измерение выполнялось не менее трёх раз. В сводную таблицу занесены средние значения измеренных параметров (фото 4).

СРАВНЕНИЕ МОДЕЛЕЙ КИМ 10-50

	СРАВНЕНИЕ МОДЕЛЕЙ КИМ 10-50 (габариты)					Сумма Баллов	Место
	База, мм	Длина, мм	Ширина, мм	Высота, мм	Сумма Баллов		
Оригинал (1:1)	2385	3940	1470	1650	-	-	
Оригинал (1:43)	55,46	91,62	34,18	38,37	-	-	
АЛ*	55,6 (2)	91,2 (1)	33,4 (3)	38,2 (2)	8	2	
НАП*	55,5 (1)	92,3 (2)	34,6 (1)	39,0 (3)	7	1	
ДИП*	55,1 (3)	92,5 (3)	33,7 (2)	38,3 (1)	9	3	

* В скобках указано место по результатам измерения

Фото 4

По результатам измерений первое место у модели НАП, затем с небольшим отрывом идут АЛ и ДИП.

Но, не спешите с окончательными выводами! Габаритные размеры, как я говорил выше, вещь относительная.

Этап 2. Геометрия, пропорции

Для дальнейшей оценки геометрии и пропорций я выполнил снимки моделей с различных ракурсов, попытавшись расположить модели на фото таким образом, чтобы они максимально соответствовали виду оригинала на имеющихся фотографиях.

Чтобы цвет моделей не мешал восприятию её формы, я умышленно перевёл фотографии в чёрно-белое изображение.

Ракурс 1. Вид сбоку

Для проведения данного этапа анализа за основу была взята фотография боковой проекции автомобиля из журнала «Автолегенды СССР».

Затем я отсканировал модели, поместил все фотографии в AutoCAD, выровнял изображения по горизонтали и привёл их к единому масштабу, выполнил контур форм оригинала с помощью инструментов программы (фото 5) и наложил полученный контур на фото каждой из моделей.

Задано я проанализировал и чертёж-рисунком КИМ-10-50, опубликованный в журнале «Техника — Молодёжи».

«Автолегенды СССР» (фото 6)

У модели два заметных отклонения от формы



Фото 5

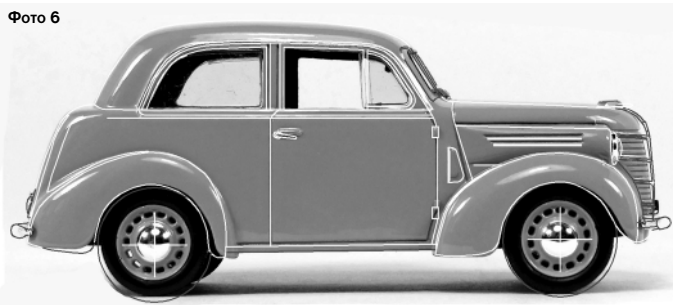


Фото 6



Фото 7



Фото 8

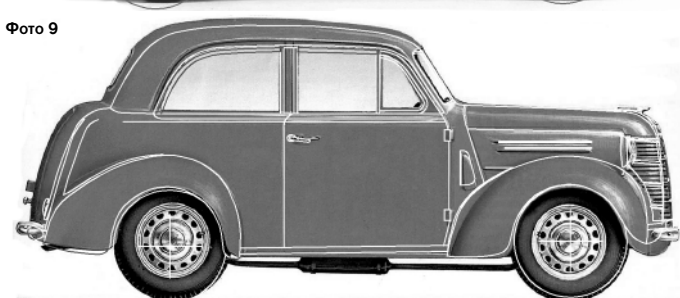
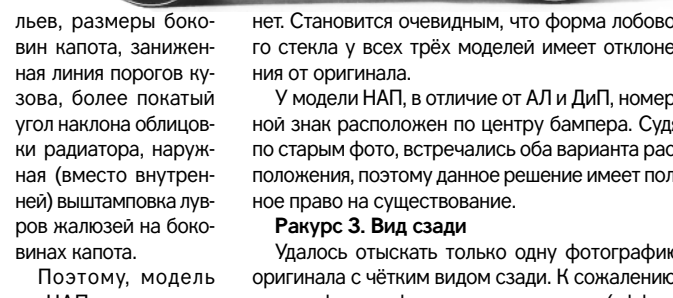


Фото 9



оригинала (не считая совсем незначительных, которыми можно пренебречь, сделав скидку на различные искажения при съёмке) — это уменьшенный размер лобового стекла и иной угол наклона облицовки радиатора.

На данном этапе можно смело присудить модели первое место.

DiP Models (фото 7)

второе место.

Чертёж-рисунок из журнала «Техника — Молодёжи» (фото 9)

Хотя ракурс изображения у чертежа-рисунка отличается от ракурса на фотографии (в журнале чётко показан вид сбоку), пропорции автомобиля на чертеже-рисунке в любом случае имеют заметные отклонения от оригинала. В связи с

льев, размеры боковина капота, заниженная линия порогов кузова, более покатый угол наклона облицовки радиатора, наружная (вместо внутренней) выштамповка лувров жалюзи на боковинах капота.

Поэтому, модель от НАП заняла тре-

нет. Становится очевидным, что форма лобового стекла у всех трёх моделей имеет отклонения от оригинала.

У модели НАП, в отличие от АЛ и ДиП, номерной знак расположен по центру бампера. Судя по старым фото, встречались оба варианта расположения, поэтому данное решение имеет полное право на существование.

Ракурсы 3. Вид сзади

Удалось отыскать только одну фотографию оригинала с чётким видом сзади. К сожалению, вид на фотографии имеет искажения (эффект при съёмке), поэтому применил методику сравнения, как у вида сбоку, возможным не представляется (фото 13, 14, 15 и 16).

У моделей так же практически нет серьёзных различий.

Хочется отметить, что расположение заднего номера у модели АЛ оригиналу не соответствует. Но, данная ошибка легко исправима.

У модели НАП линия заднего бампера и нижняя кромка крышки багажника наиболее соответствуют расположению у оригинала.

Ракурсы 4 и 5. Вид спереди-справа

При рассмотрении моделей в данном ракурсе в целом подтверждаются выводы, сделанные в ходе предыдущих этапов (фото 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 и 24).

У форм автомобиля много поверхностей двойной кривизны, что делает проблематичным однозначное восприятие. Например, нельзя определённо сказать, у какой из моделей форма бортов ближе к оригиналу. У модели АЛ борта кажутся более плоскими, тогда как у моделей ДиП и НАП более округлыми. К сожалению, мне не удалось отыскать вид оригинала сверху, а также габаритный размер по ширине кузова, а не по крыльям, как на схеме из журнала «Автотелегенды СССР». Поэтому, по форме бортов вопрос так и остаётся открытым.

Ракурсы 6. Вид сзади-слева (фото 25, 26, 27 и 28)



Фото 10



Фото 11



Фото 12

Крупных отклонений от формы также два. Это завышенная линия крыши (и, как следствие, завышенная форма линии боковых окон), а также более резкий спад линии задней части кузова в районе заднего окна и верхней кромки багажника. Но, в целом, пропорции у модели нормальные, форма мало отличается от оригинала.

Присуждаем второе место. «Наш автопром» (фото 8)

Пожалуй, эта модель могла бы поделить второе место с ДиП, если бы не более сильное отклонение от оригинала очертаний крыши и боковой оконной линии. Более того, у модели есть ещё ряд довольно значительных отклонений, таких как форма задней части передних кры-

этим можно сделать вывод о том, что использовать данное изображение в качестве эталона не следует.

Ракурс 2. Вид спереди

Фото оригинала с точным видом спереди я не нашёл, поэтому ограничился сравнением самих моделей (фото 10, 11 и 12).

Серьёзных различий у моделей практически



Фото 13



Фото 14



Фото 15



Фото 16

Фото 17



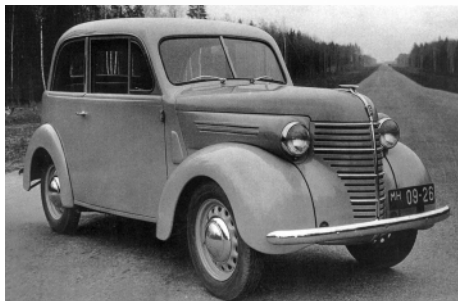
Фото 18



Фото 19



Фото 20



заяла модель АЛ, далее идет модель ДиП, и почётное третье место у модели НАП.

Недостатки, несомненно, присутствуют у всех моделей. Однако, у КИМ от АЛ, в отличие от соперников, практически все они поддаются исправлению (модель недорогая, и при наличии определенных навыков вполне может быть доработана самостоятельно). Модель ДиП по точности форм на втором месте, у неё всё же меньше отклонений от оригинала, чем у модели НАП. Несмотря на более точные по результатам измерения габариты, модель НАП несколько проигрывает по остальным параметрам (для модели одного соответствия размерам все-таки мало, да и отрыв небольшой; к тому же, на глаз десятые доли миллиметра незаметны, решающую роль играет общее зрительное восприятие).

В заключение хотелось бы сказать, что в коллекции стоит иметь все три модели. Каждая из них по-своему хороша, и каждая определённо заслуживает почётное место на вашей полке!

Фото 21



Фото 22



Фото 23



Фото 24



Сразу обращает на себя внимание, что форма крышки багажника и объёма кузова багажного отделения у модели АЛ самая точная. У моделей НАП и ДиП по форме этой части кузова наблюдается большое сходство. При этом, как говорилось ранее, нижняя кромка крышки багажника у модели НАП расположена на высоте, наиболее соответствующей оригиналу. Заднее окно модели АЛ имеет несколько более сильное сужение в верхней части.

Выводы

Данный анализ нельзя считать полностью завершённым и исчерпывающим.

К сожалению, по некоторым вопросам не хватает исходной информации, поэтому сделать окончательные выводы затруднительно.

Итак, на данный момент места распределились следующим образом.

Первое место в общем зачёте

Фото 25



Фото 26



Фото 27



Фото 28



Троллейбус Киев-8 и его модель, выпущенная фирмой Vector-Models

Автомобили 2005 года – Toyota Prius II, Citroen C4 и Ford Focus II



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



Toyota Prius II

Победителем престижного европейского конкурса «Лучший автомобиль 2005 года» (Car of the Year-2005) стал компактный «японец» Toyota Prius II. Его главная «изюминка» — гибридная бензоэлектрическая силовая установка — оказала сильное впечатление на авторитетное жюри, состоящее из 58 журналистов ведущих европейских изданий. В упорной борьбе Toyota Prius II сумел обойти таких именитых конкурентов, как Ford Focus II, BMW 1-Series, Opel Astra, Renault Modus, Peugeot 407 и Citroen C4, который, заняв второе место, уступил лауреату 139 баллов.

Силовая установка Toyota Prius уже задолго до конкурса Car of the Year успела собрать ряд премий и восторженных откликов специалистов. Так, например, весной 2004 г. оригинальный двигатель Toyota получил высшую награду в номинации Engine of the Year, а чуть позже стал победителем в номинациях Best New Engine и Best Fuel Economy. Весной 2006 г. Toyota в очередной раз увезла приз Best Fuel Economy за самый экономичный двигатель — 1,5-литровый гибрид, которым комплектуется Toyota Prius.

За всю историю проведения европейского конкурса «Лучший автомобиль года» корпорация Toyota Motor лишь второй раз добилась подобного триумфа — в 2000 г. не было равных другому компактному этой марки — Toyota Yaris, а в 2001 г. Toyota Prius заняла третье место.



20 ноября 2003 г. Toyota Prius была объявлена журналом Motor Trend автомобилем 2004 г, будучи выбранной из 26 участников конкурса¹.

В 2004 г. американцы приобрели на 81% больше гибридных автомобилей. Всего в США в 2004 г. было реализовано 83 153 гибридных автомобиля. Безусловным лидером продаж стала Toyota Prius, на долю которой пришлось 64% этого рынка. На втором месте — Honda

Civic Hybrid (31%). Появились и новые модели гибридных автомобилей: Honda Accord и Honda Insight, Ford Escape, Dodge Ram, Lexus RX400h и Mercury Mariner.

Масштабные модели Toyota Prius:



Toyota Prius 2004 bordeaux Minichamps 400166300



Toyota Prius 2004 black Minichamps 400166301
Toyota Prius 2009 black Minichamps 400166940



Citroen C4

Второе место на европейском конкурсе «Автомобиль 2005 года» (Car of the Year-2005) за-

нял французский Citroen C4, уступив лауреату 139 баллов.

В конце 2004 г. Citroen C4 был признан самым красивым хэтчбеком.

А вот на конкурсе «Автомобиль 2005 года в Японии» Citroen C4 с 63 баллами занял лишь седьмое место (всего голосовало 60 членов жюри, каждый из которых мог разделить свои 25 баллов среди номинированных автомобилей).

В 2006 г. в конкурсе World Car Of The Year была учреждена специальная номинация — за стиль. В этой номинации победил Citroen C4.

Масштабные модели Citroen C4:
Citroen C4 blue met New Ray 19113
Citroen C4 coupe 2004 aluminium grey Norev 155410



Citroen C4 coupe 2004/2005 yellow Norev 155401
Citroen C4 coupe 2008 red metallic Norev 155404



Citroen C4 coupe/sedan 2004 black Norev 155400



Citroen C4 Hybride HDI Geneve 2006 Norev 155420



Citroen C4 sedan 2004 blue Norev 55411
Citroen C4 sedan 2004 sand metallic Norev 155409
Citroen C4 sedan 2008 grey metallic Norev 155406

Citroen C4 sedan bronze persan Norev 155413
Citroen C4 Sport concept car Solido 50 753-00

Citroen C4 WRC #1 2007 Dani Sordo/Marc Marti Altaya



Citroen C4 WRC #1 2008 Hybrid Presentation S.Loeb IXO ram335
Citroen C4 WRC #1 Rally Argentina Loeb IXO ram321



Citroen C4 WRC #1 Rally Cyprus 2009 S.Loeb/D.Elena IXO ram354
Citroen C4 WRC #1 Rally Du Var Winner 2009 Loeb/Loeb IXO ram405
Citroen C4 WRC #1 Rally Japan Loeb IXO ram343



Citroen C4 WRC #1 Rally Monte Carlo Winner 2008 S.Loeb/D.Elena Norev 155418
Citroen C4 WRC #11 Rally Finland 2008 Ogier/Ingrassia IXO ram356



Citroen C4 WRC #2 Rally Argentina 2008 «Red Bull» Sordo/Marti IXO ram322
Citroen C4 WRC #2 Rally Monte Carlo 2008 Sordo/Marti IXO ram298



Citroen C4 WRC 2005 Solido 1595
Citroen C4 WRC 2007 Solido 151 401-00
Citroen C4 WRC Champion Team Set/Rally Catalonia 2009 Loeb/Sordo 2 cars IXO ram397ab
Citroen C4 WRC Presentation Version 2006 S.Loeb/D.Elena IXO ram254
Citroen C4 WRC Rally Argentina 2008 «Red Bull» Loeb Norev 155419
Citroen C4 WRC Rally Monte Carlo Winner 2007 Loeb/Elena IXO
Citroen C4 WRC Rally Tour de Corse 2007 Loeb/Elena Norev 155417
Citroen C4 WRC Rally Tour de Corse 2008 Loeb/Elena Norev 155422

Ford Focus II

Ford Focus II попал в число семи финалистов престижного европейского конкурса «Лучший автомобиль 2005 года» (Car of the Year 2005) и занял почётное третье место.

2 января 2005 г. жюри конкурса World Car Of The Year выбрало лучшую десятку автомобилей, куда вошёл и Ford Focus.

Масштабные модели Ford Focus II
Ford Focus #3 WRC Rally Monte Carlo 2005 Gardemeister/Honkanen Minichamps 400058403



Ford Focus 2004 blue Minichamps 400084000



Ford Focus 2004 red Minichamps 400084001
Ford Focus 2004 Yellow Metallic Minichamps 400084002



Ford Focus coupe-cabriolet 2007 Aqua Blue Metallic Minichamps 400084030



Ford Focus RS WRC #3 Rally Japan 2006 Gronholm/Rautiainen IXO ram231
Ford Focus RS WRC Rally ADAC Deutschland 2007 «Stobart» Latvala/Anttila Minichamps 400078909
Ford Focus RS WRC Rally

Monte Carlo Winner 2006 «Ultimate/Castrol» Gronholm/Rautiainen Minichamps 400068903
Ford Focus RS WRC Rally Wales 2006 «Stobart» M.Wilson/M.Orr Minichamps 400068909
Ford Focus RS07 WRC #4 Rally Sweden Winner 2008 Latvala/Anttila IXO RAM315



Ford Focus SW Turnier 2005 ocena blue metallic Minichamps 400084011
Ford Focus WRC #10 Rally Wales GB 2006 Latvala/Anttila IXO ram258
Ford Focus WRC #14 Rally Monte Carlo 2005 Warmbold/Connolly Minichamps 400058414
Ford Focus WRC #17 Rally New Zealand 2005 Warmbold/Orr IXO ram189
Ford Focus WRC #20 Rally Germany 2006 «Sanyo» MachHale IXO ram237
Ford Focus WRC #22 Rally Italy 2005 Higgins/Agnew IXO ram194
Ford Focus WRC #24 Rally Acropolis 2005 «Ponsee» Hirvonen/Lehtinen IXO



Ford Focus WRC #3 Rally Monte Carlo Winner 2006 «BP» Gronholm/Rautiainen IXO ram219



Ford Focus WRC #3 Rally Japan Hirvonen IXO ram342
Ford Focus WRC #3 Rally Monte Carlo 2005 Gardemeister/Honkanen 2nd IXO ram168



Ford Focus WRC #3 Rally Monte Carlo 2007 Gronholm/Rautiainen IXO ram281



Ford Focus WRC #3 Monte Carlo 2008 Hirvonen/Lehtinen IXO ram300
 Ford Focus WRC #3 Rally Suede 2005 Gardemeister CB COM cbck913



Ford Focus WRC Rally Monte Carlo 2005 Warmbold/Connolly CB COM cbck892



Ford Focus WRC Rally Monte Carlo 2005 Warmbold/Connolly Minichamps 400058414

Ford Focus WRC #4 Rally Finland 2005 Hirvonen/Lehtinen IXO ram204
 Ford Focus WRC #4 Rally Mexico 2005 Sola/Amigo IXO Models ram185

Ford Focus WRC #4 Rally Monte Carlo 2005 Kresta/Tomanek Minichamps 400058404



Ford Focus WRC Rally Monte Carlo 2005 Kresta/Tomanek 400058404



Ford Focus WRC Test Car 2006 M.Gronholm IXO ram271



Ford Focus WRC #4 Rally Sardegna 2006 «BP» Lehtinen/Hirvonen IXO ram247
 Ford Focus WRC #4 Rally Sweden 2005 Heny Solberg CB COM cbck912



Ford Focus WRC Test Car Tour De Corse 2007 IXO ram280
 Ford Focus WRC Tour de Corse 2005 Sola CB COM cbck1013

Ford Focus WRC #4 Rally Sweden 2005 Solberg/Menkerud IXO ram182
 Ford Focus WRC #46 Monza Rally Show Winner 2006 Valentino Rossi/Carlo Cassina with figurine Minichamps 436068446
 Ford Focus WRC #46 Monza Rally Show Winner 2006 Valentino Rossi/Carlo Cassina IXO ram255



Ford Focus WRC #7 Rally Monte Carlo 2008 Galli/Bernacchini IXO ram293
 Ford Focus WRC #8 Rally Germany 2008 Duval/Pivato IXO ram339
 Ford Focus WRC #9 Rally Monte Carlo 2006 M.Wilson/M.Orr IXO ram216
 Ford Focus WRC 2005 Rally Collection Altaya 70
 Ford Focus WRC 2007 Marcus Gronholm/Timo Rautiainen Altaya

Vector Models

**КАТАЛОГ
 МАСШТАБНЫХ
 МОДЕЛЕЙ**
 ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

Мини-модели
 2010

Вышел в свет «Каталог масштабных моделей» мастерской «Vector Models» (формат А5, 36 с., меловая бумага, полноцветный). Каталог содержит более 400 фотографий моделей, выпускаемых мастерской (включая более десяти новинок текущего года). Издание представляет интерес для всех коллекционеров масштабных моделей. Заводы-изготовители и мастерские не балуют коллекционеров такого вида литературой. Последним известным выпущенным каталогом был каталог «Электон». Мастерские же вообще никогда своих каталогов не выпускали.

Каталог можно приобрести в модельных магазинах Москвы (Протопоповский пер., д. 9 и пл. Ганецкого, д. 1) и Ярославля (Центр. рынок, модуль 306), интернет-магазинах www.kimmeri.com, www.yarautomodels.ru, www.moscow-tram-collection.ru и в редакции.

Стоимость каталога — 149 руб.

При покупке через редакцию к стоимости каталога добавляется стоимость почтовых расходов — 30 руб. Подписчики журнала могут не оплачивать почтовые расходы — в этом случае они получают каталог с ближайшим номером журнала по подписке.

МОЯ КОЛЛЕКЦИЯ



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

Пятница, 9 января 2009 г.

Ну и последняя, на сегодняшний день, моя модель от Bburago:



Lamborghini Countach 5000 (Bburago)

В 1982 г. Lamborghini Countach получила 5-литровый двигатель, и модель получила индекс Lamborghini LP500S (её же называют Lamborghini LP5000). В 1985 г. двигатель Countach стал оснащаться 4-х клапанными головками цилиндров, и модель получила название Lamborghini LP5000 Quattrovalvole. Финальной модификацией Lamborghini Countach стала юбилейная модель – Lamborghini LP5000 25th Anniversary, посвящённая четвертьвековому юбилею фирмы. Countach выпускался вплоть до 1990 г., когда его сменила новая модель – Lamborghini Diablo, разработанная на основе Countach уже новыми владельцами – корпорацией Chrysler.



Я долго тянул с покупкой масштабной модели Lamborghini Countach от Bburago из-за того, что выполнена она крайне неудачно. Виной тому не очень хорошая конструкция шасси модели – она выглядит как внедорожник, да ещё и «приседала» на заднюю часть (пришлось ставить распорку между днищем и деталью салона), слишком высокое антикрыло и непомерная залитость модели крас-



кой. Модель настолько залита ею, что практически теряются линии разъемов кузовных элементов. Впоследствии я обязательно дополню коллекцию «нормальной» моделью Countach – это будет ранний Lamborghini LP400 без всяких наворотов типа антикрыльев, спойлеров и расширителей. В таком виде

эта машина наиболее мила моему сердцу.



Воскресенье, 11 января 2009 г.

Lamborghini Diablo (Bburago)

Вот ведь как бывает – только было, рассказал про Lamborghini Countach как, буквально на следующий день, наткнулся в магазине на KIT Lamborghini Diablo от Bburago. Поскольку я не встречался с моделями Bburago, собранными из китов, а они имеют более интересные колёса, да и Lamborghini попался как раз в таком цвете, как я хотел – жёлтом – решил взять.



В 1990 г. в Монте-Карло общественности была представлена новая модель – Lamborghini Diablo. Дизайн новинки поручили разрабатывать автору предыдущих флагманов фирмы Miura и Countach – Марчелло Гандини. Он с поставленной задачей справился блестяще. Очень низкая (по пояс взрослому человеку) и широкая (более двух метров) машина имела очень стремительный, динамичный клиновидный кузов. Его очень функциональный дизайн с удачно вписанными воздухозаборниками и спойлерами был дополнен, уже ставшими традиционными подъёмными дверями «гильотинного» типа.

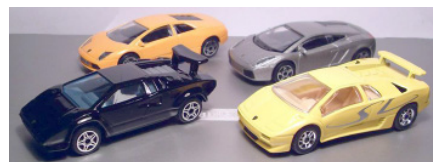


Масштабная модель, собранная из KIT'a от Bburago оставила очень приятное впечатление. Аккуратное литьё, качественная покраска, очень хорошая собираемость. Кстати, очень рекомендую эти киты в качестве подарка детям. Сборка модели предельно проста, но в то же время будет увлекательной для ребёнка. Очень украшают модель и двухкомпонентные колёса с резиновыми покрышками. Они

хоть и не соответствуют по дизайну колёсам прототипа, но смотрятся гораздо живее стандартных ббуроговских. И ещё – судя по тамповке на боковинах кузова, модель копирует версию Diablo SV, но она отличается внешне от базовой не только красивыми росчерками букв, но и воздухозаборником над крышей и капотом двигателя. Это в модели, естественно не учтено. Резюме – модель оставила приятное впечатление – я доволен.

Воскресенье, 11 января 2009 г.

Ещё бы мне хотелось дать «семейный» портрет Ббуражек-Ламборгини.



Воскресенье, 18 января 2009 г.

Audi 80 B4 (Schabak)

Модель Audi 80 дебютировала в 1972 г. Новинка являлась братом-близнецом машины Volkswagen Passat. В ней были заложены основные технические решения, которые потом навсегда остались визитной карточкой автомобилей Audi 80 – продольно расположенный двигатель, передний привод, передняя подвеска McPherson, полунезависимая задняя подвеска на продольных рычагах с тягой Панара.



Масштабная модель впечатлила не меньше, чем её прототип в своё время. Я и раньше видел модели от Schabak, но теперь, когда они появились и у меня, стало возможным более детально их изучить. Поражает качество литья и точность подгонки подвижных элементов. Когда они закрыты, невозможно догадаться, что они открываются. Качество проработки формы, «похожести» что ли на прототип (а именно это я понимаю под



понятием «копийность») тоже достойно похвалы. Сборка, окраска – на высоте. Из недостатков модели хочется подметить только пластиковые колёса и упаковку. Каждый раз, когда достаёшь модель из ячейки пластикового вкладыша – сердце кровью обливается – как бы чего не поломать. В-общем – модель впечатлила и порадовала, жаль только, что фирмы Schabak больше нет на модельном рынке, и мы уже не увидим её новинок.



Четверг, 22 января 2009 г.

Audi 100 Avant (C4) (Schabak)

Первая машина Audi 100 появилась 26 ноября 1968 г. Цифровой индекс тогда означал мощность двигателя в лошадиных силах, и помимо модели «100» в семейство входили также «60», «75», «80», «90». Кузова автомобилей этой серии представляли из себя элегантные 2- и 4-дверные седаны. Машины были переднеприводными с продольным расположением 4-цилиндрового двигателя водяного охлаждения. В 1970 г. дебютировало красивое купе – Audi 100 Coupe. В 1976 г. было представлено второе поколение Audi 100 (C2). Третье поколение Audi 100 (C3) дебютировало в 1982 г. Четвёртое поколение модели Audi 100 (C4) было представлено в 1990 г. Дизайн предшественницы был приведён в соответствие с автомобильной модой 1990-х гг. Машины этого поколения стали последними «сотками», сошедшими с конвейера в Ингольштадте. В 1995 г. фирмой Audi была применена новая индексация моделей, согласно кото-



рой Audi 100 стали именоваться Audi A6.

Мне всегда нравились универсалы от Audi, даже, пожалуй, больше, чем их седаны. Поэтому, когда появилась возможность недорого приобрести модель такого автомобиля – я ей воспользовался. Модель Schabak оставила менее глубокое впечатление, чем их же «Бочка». Виной тому некоторая залитость краской. Вот ещё одно подтверждение моего наблюдения насчёт того, что краска «металлик» ложится на кузов более тонким слоем и рельефнее передаёт его детали. В остальном, исполнение модели «по-шабаковски» великолепно – качественное, тонкое литьё, очень хоро-



Der Audi 100 Avant.
Mehr Raum für Individualismus.

шая сборка и подгонка деталей, копияность, геометрия модели. Я очень доволен этим приобретением.



Воскресенье, 25 января 2009 г.

BMW 535i (E34) Taxi (Schabak)

По-настоящему «новое» – 3-е поколение «Пятерки BMW» – E34, дебютировало в 1988 г. Новинка получила исключительно красивый кузов выверенных пропорций и динамичных очертаний. Для меня, например, эта машина до сих пор остаётся эталоном для BMW, с которым может сравниться только «Трешка» E36 (1990–1998). Именно на этом поколении в 5-й серии BMW дебютировали модели с полным приводом и кузовом «универсал», появились подушки безопасности.



Как я уже сказал «Пятерка BMW» в кузове (E34) – один из самых любимых мною BMW. Поэтому устоять перед соблазном занять в своей коллекции модель этого автомобиля я не смог. Поскольку в ассортименте у продавца оставались лишь остатки бывшего величия, и гражданских версий «пятерки», естественно, среди них не осталось – пришлось брать модель в варианте «такси». В этом исполнении кузов машины не «испорчен» всевозможными надписями и раскраской, а отличается от базового лишь «немодным» цветом и фонарём, который можно при желании без последствий для внешнего вида демонтировать. Модель от Schabak порадовала. Традиционно высокое качество литья, сборки-подгонки деталей и покраски. Модель немного «залита» краской, но это, как я уже отмечал выше, особенности покраски. Жалко, конечно, что немцы «зажали» открывающийся капот – на BMW он был бы, как нигде более, уместен. Интересен так же выбор модели BMW 535i для версии такси. Очень не похоже на прижимистых и практичных немцев. В такси был бы более уместен двигатель меньшего объёма или турбодизель. Ну да ладно – будем считать, что это такси «бомбило» где-нибудь в Нюрбургринге в районе знаменитой «Нордшляйфе». Очень позабавила система крепления модели в коробке – в днище вкладыша сделаны отверстия, в которые «проваливаются» колёса,



а в колёсах – проточки, в которые с обратной стороны днища вставляются специальные планочки. Из недостатков модели могу отметить лишь встречающийся кое-где облой на пластиковых деталях, цельнолитые пластиковые колёса и отсутствие таких общепринятых теперь «мулечек» типа ободков в оконных проёмах. Как бы то ни было – я очень доволен пополнением. Замечательная машина – замечательная модель.



Четверг, 29 января 2009 г.

Ford Sierra 2.0 (Schabak)

После серьёзной модификации и рестайлинга модели в 1987 г. появляется Ford Sierra II-поколения. Внешне модель стала отличаться своей передней частью с новыми фарами и облицовкой радиатора. Как раз модель этого поколения и копирует представляемая мною масштабная модель. Подвергаясь незначительным модификациям, Ford Sierra выпускалась вплоть до 1991 г., когда её сменила новая модель – Ford Mondeo.



В своё время, когда к нам хлынула волна подержанных иномарок из Европы, Ford Sierra была довольно популярна у нас на дорогах. Она и сейчас частенько встречается. Помню проходя мимо мы всё умилялись «дырке» бардачка на торпедо салона. В масштабной модели, кстати, она тоже показана...

Масштабная модель Ford Sierra от немецкой фирмы Schabak выполнена полностью в стиле остальных моих моделей этой фирмы. Всё та же достоверность передачи прототипа – копияность, хорошее литьё, аккуратная сборка и покраска. Эта модель, по всей видимости, чуть постарше остальных – она имеет металлическое днище (у остальных днище пластиковое), что приятно сказывается на «увесистости» модели. Машинку эту я покупал за компанию с остальными, но когда хорошенько её рассмотрел – не пожалел. Очень приятная модель, впрочем, как и все модели Schabak, что я видел.



ИСПАНСКИЙ КОНЁК-ГОРБУНОК

Сергей ДОБРОВ (г. Тольятти),
Фотографии предоставлены автором

В начале 50-х гг. прошлого столетия в Испании наступили времена перемен, инициативы и возрождения. Это были дни, когда футбольный клуб «Реал Мадрид» вернулся к своим европейским соперникам. Мощное развитие получило национальное кино. В то время лёгкие сочленённые испанские поезда TALGO (Tren Articulado Ligero Goicoechea Oriol) были самыми низкими, удобными и быстрыми в мире. Пришло время, когда послевоенная Испания увидела свет в конце туннеля и должна была, восстав из руин, выйти на мировой уровень в области промышленности.

На этом фоне взамен канувшей в Лету «крылатой» Hispano Suiza концерн ENASA создал другую «крылатую» марку с ещё более экстравагантными автомобилями — Pegaso. Это были автомобили, достойные кисти Пабло Пикассо или Сальвадора Дали, как об этом не без гордости говорили сами испанцы. На этот раз на логотипе марки летел уже не аист, а более крупный представитель фауны — конь.

Первоначально предполагалось кличкой известной лошади называть каждый новый продукт ENASA. И в самом деле, что могло быть лучшим для испанской продукции? К тому же лошадь всегда присутствовала в профессиональной жизни Вильфредо Пелайо Рикарта (Wilfredo Pelayo Ricart) — идейного вдохновителя марки Pegaso.

Ещё это был своего рода намёк на конкуренцию с фирмой Энцо Феррари, с которой Рикарт работал в ALFA Romeo, а расстались они не очень красиво. Но нюансов было немало: имя должно было отражать мощност, маневренность, элегантность, скорость и управляемость. В итоге первый грузовик ENASA был назван Pegaso I. Но имя Pegaso оказалось настолько популярным, что стало именем новой марки автомобилей и до сих пор используется в качестве товарного знака компании FIAT-IVECO, современного преемника Pegaso.

После нескольких эскизов, сделанных Рикартом, была создана своя собственная эмблема — прыгающая лошадь (символ испанской школы верховой езды) в круге (символ глобальных амбиций ENASA) на фоне литеры «V» (символ двигателей V-образной конфигурации).

Главная цель концерна ENASA — Empresa Nacional de Autocamiones S.A. (т.е. АО «Национальная Компания Грузовиков») заключалась в производстве грузовых автомобилей и автобусов, а вовсе не легковушек. Но Вильфредо Ри-



карт был страстным любителем спортивных автомобилей и убедил руководство ENASA в необходимости создать такой автомобиль на время, так сказать в качестве транспортного средства для рекламы основной продукции концерна — тех самых грузовиков.

Из-за отсутствия в Испании собственных специалистов Рикарт привёл в ENASA команду итальянских инженеров. С их помощью был создан С.Е.Т.А. (Centro de Estudios Tecnicos de Automocion) — Научно-исследовательский Автомобильный Центр, в котором начали формироваться новые поколения испанских инженеров. Фактически проект Z102 стал эксперименталь-



ной базой для студентов Центра. Символ «Z» в названии автомобиля как раз и происходит от созвучной аббревиатуры С.Е.Т.А.

Для легковых и грузовых автомобилей были созданы отдельные подразделения. В свою очередь легковые автомобили получили индексы «100», а грузовые «200». Неофициально же легковые машины именовались не иначе как уменьшительно-ласкательно «pegasines» т.е. «пегасики».

Первым проектом легкового отделения должен был стать большой лимузин Z101 с двигателем V12 (рабочий объём 4,5 л), который мог бы заменить маслительские американские и английские лимузины в гаражах генералиссимуса Франко и его соратников. Однако по неизвестной причине режим Франко всё же отклонил лимузин, а вместо этого Рикарту был дан зелёный свет для производства спортивных автомобилей Pegaso Z102 Berlineta ENASA, известной так же как Berlineta Barcelona. Скоростной автомобиль вобрал в себя самые передовые технические решения и современные материалы высокого качества.

Оригинальный дизайн первого Pegaso разработан представителем итальянской команды Медардо Биолينو (Medardo Biolino) в сотрудничестве с Пьетро Кастанеро (Pietro Castagnero). Этот кузов впоследствии претерпел несколько косметических изменений, наиболее характерными и заметными из которых стали арки колёс, открытые назад для улучшения охлаждения тормозов. Кроме того, в передних крыльях были выполнены «жабры» — дополнительные отверстия по бокам для улучшения охлаждения двигателя. Стальной кузов был очень тяжёлым и снижал скорость автомобиля. Поэтому в дальнейшем фирма Pegaso обратилась к сторонним специализированным кузовщикам, которые могли по желанию заказчика изготавливать более лёгкие, а главное стильные кузова.

После напряжённой работы Pegaso Z102 вышли на дорогу. Это было что-то большое и тяжёлое, но без недостатка шарма. Для производства автомобилей были созданы две небольшие сборочные линии: одна в Барселоне (La Sagrera) другая в Мадриде (Barajas).

Дебют нового автомобиля состоялся на Парижском салоне 1951 г. В своё время Z102 потряс воображение публики: дорожный легковой автомобиль не то чтобы конструктивно повторял тогдашние болиды Grand Prix, а даже забегал вперед. В самом деле — «формульная» Lancia D50 образца 1955 г. (а позже Ferrari 801) технически буквально воспроизвела Pegaso начала десятилетия. Так же нужно отметить, что в экспертной оценке «испанского чуда» принимал участие сам Хуан Мануэль Фанхио, который в том же 1951 г. на автомобиле Alfa-Romeo впервые стал чемпионом мира в классе Формула 1.

Тон всему автомобилю задавал прекрасный V-образный 8-цилиндровый двигатель, выполненный целиком из алюминия и отличавшийся мокрыми съёмными гильзами и двумя распредвалами для каждого ряда цилиндров. Выпускали его в трёх вариантах по рабочему объёму (2,5, 2,8 и 3,2 л), с разными карбюраторами Weber и даже с механическим нагнетателем. Поэтому как такового базового автомобиля Pegaso Z102 не существовало. Встретить две одинаковые по характеристикам машины было почти невозможно.

Двигатель Pegaso работал с 5-ступенчатой коробкой передач, отнесенной для правильной «развесовки» по осям к заднему мосту. Задние тормоза для уменьшения неподрессоренных масс были вынесены из колёс к главной передаче. Эта схема, называемая трансакс, даже в Формуле 1 выглядела тогда экзотикой. Тормоза (с 2-контурным гид-

роприводом). Барабаны из алюминиевого сплава имели оребрение для улучшения охлаждения. Подвеска спереди на двойных поперечных рычагах, сзади — неразрезная ось de Dion, вместо винтовых пружин — торсионы. Одним словом — роскошное техническое совершенство. Рекламный слоган гласил: «The car for the connoisseur» — «Автомобиль для знатоков».

Но роскошным был не только сам автомобиль. Под стать ему была и инструкция по эксплуатации — книга в красном кожаном переплете с золотым тиснением и золочёными же холстами, украшенными акварелями! И это своего рода произведение искусства было обречено на получение грязных отпечатков от пальцев механиков.

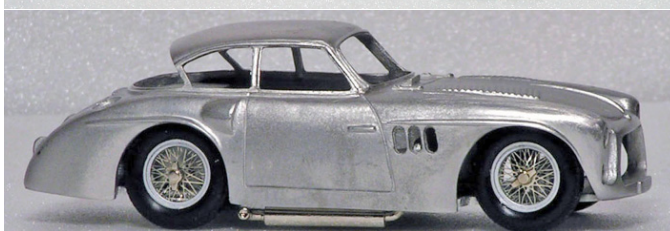
Длина этого спорткупе — 4100, ширина — 1600, высота — 1290 мм; колёсная база — 2340 мм, колея — 1325/1290 мм. Z102 по позднейшим испытаниям мог ускориться с места до 50 миль (80,5 км/ч) за 8,3 сек. Теперь какой-нибудь Ford Focus всевололжской сборки с 1,8-литровой «четверкой» превосходит в разгонной динамике уникальное спорткупе начала 1950-х гг. Что ж, показатели тогдашних моделей Ferrari в наши дни тоже выглядят довольно скромно.

КИТ

Фирма Tin Wizard пакует свои модели в фирменную стандартную пенопластовую коробочку с гнездами под детали, которая закрывается прозрачной крышечкой. Все детали — даже мелочь — лежат в гнездах без дополнительной упаковки. Только несколько среднего размера оловянных деталей находились в пакетике. Поэтому велика вероятность, что какую-нибудь мелкую деталь вы будете искать по всей коробке.

Инструкция по сборке более чем лаконична. Это скорее схема с перечнем деталей. И никакие указания по цветам окраски. Это тоже своего рода традиция фирмы. Всего в наборе порядка 70 деталей. Для сборки модели предусмотрены саморезы, чего не было в наборе фирмы ABC-Brianza. Есть даже запасные детали, например детали колёс.

Массивный кузов просто болтался в своем гнезде абсолютно свободно без всяких дополнительных упаковочных материалов, от чего нераспечатанная посылка издавала подозрительные звуки. Однако всё обошлось, кузов без повреждений, все детали в наличии и целы.



Кузов отлит аккуратно, облая практически нет. Качество поверхности нормальное, без шагрени. Увы, но есть и серьезные дефекты — заметные утяжки в местах с большой массой металла. А это капот и багажник — под ними размещены бобышки для сборки модели. Задние фонари, табличка номерного знака и молдинг капота отлиты заодно с кузовом. Жаль — эти детали значительно оживили бы модель. Передок в зоне фар слишком плоский с острыми гранями по передним крыльям — пришлось закруглять, ориентируясь на фото.

К серьёзному минусу конструкции модели можно отнести отсутствие каких-либо элементов под капотом — сквозь спицы колёс через всю ширину модели просматривается задний фон. Я решил это исправить. На роль деталей передка отлично подошли задние арки, вырезанные из днища саратовской модели Волги. После небольшой обработки напильником фрагмент Волги гармонично вписался в композицию кузова Pegaso.

Характерные вентиляционные щели в крыльях выглядели как-то пустовато. Для большого реализма закрыл их сеточкой от элетробритвы.

Колёса по конструкции похожи на изделия

фирмы ABC-Brianza, но тут они не собраны. Каждое колесо состоит из семи деталей — шина, два диска для обода (почему-то без хрома), две пластины с фототравлёнными спицами, втулка (бронзовая), центральная гайка.

Шины на первый взгляд маловаты, а размерность оригинала мне, к сожалению, не известна. Замеры самих деталей сильно обескуражили — внутренний диаметр шины на 2 мм меньше внешнего диаметра обода. И как это натягивать, учитывая наличие ажурных спиц? Разве что разогреть шину и намазать мылом. Но ни на шине, ни на ободке нет фиксирующей канавки, с таким натягом шина может запросто сползти с обода.

Спицы немецкого производства оказались довольно прочными и при сборке колёс запчасти не понадобились. Напротив, при формировании конуса из диска спиц потребовалось заметное усилие. А после сборки колёса по размерам стали больше похожи на фото оригинала. Но отсутствие центрирующего элемента при таком натяге так сказывается — покрышки сложно выставить ровно и «восьмерку» исключить не удалось. А проточить канавку в дисках невозможно — толщины не хватает.

Никаких обивок и ручек дверей в наборе нет. Зато есть целых два рычага КПП, причём разных по дизайну. Вот бы пригодилось для FIAT 8V вместо булавки! Панель приборов объёмная, литая. А вот самой комбинации нет, отлитый единой деталью с валом, выглядит не так эффектно, как это было у ABC-Brianza.

Все стёкла изготовлены одной деталью — вакуумформовка из тонкого пластика. Но сделаны аккуратно, без искажений. Для обрезки лишнего материала ориентира практически нет, пришлось буквально на ощупь понемногу отрезать технологический отход.

Фары на этот раз хороши — линза из прозрачного пластика с рисунком и корпус из блестящего алюминия. Только сам корпус в отверстии на кузове не фиксируется чётко, «плавает» и толщина пакета великовата. Пришлось убирать толщину, а заодно сделать округлым сечение ободков.

После предварительной сборки оказалось, что массивные выхлопные трубы буквально лежат на «земле». К счастью в конструкции модели был резерв для увеличения клиренса.

Модель

Я долго не мог понять, что же за модель изготовила Tin Wizard. Нашёл множество фотографий различных вариантов Z102 Berlinetta ENASA, но среди них не было такого кузова. Всё осложнялось тем, что 90% информации по марке Pegaso на испанском языке, что впрочем, вполне естественно. Напротив, среди фотографий моделей Pegaso других фирм мне попалось несколько, похожих именно на эту. Значит, что-то было? И оказалось, что так было.

Заводских кузовов было три серии. Один образец второй серии, построенный в 1952 г. в одном экземпляре, имел прозвище «El Sangrejo» (краб). Он был изготовлен полностью из алюминия и предназначался для экспериментальных работ, тестирования различной механики и демонстрации прессы.

Внешне от «серийной» модели Berlinetta ENASA «краб» отличался по многим деталям. Например, ветровое окно, состоящее из двух половинок с перегородкой посередине, решётчатый капот, торчащие из-под днища выхлопные трубы, увеличенные выштамповки колёсных арок в задних частях, что и придавало машине более странный и агрессивный вид — ни дать ни взять краб. Нашлась и единственная фотография с обложки журнала S.T.A., которую можно встре-



на дистанции 4,9 км завершилась успешно — выиграл Хоакин Паласио (Joaquín Palacio) на Pegaso Spyder SE R (3 мин 48 сек), а Селсу Фернандес финишировал на втором месте (3 мин 58,4 сек) со средней скоростью 73,993 км/ч.

Вот оно! Модель как раз этого уникального экземпляра и изготовила фирма Tin Wizard — Pegaso Z102 Berlinetta ENASA Especial. Единственное, что в модели не соответствует оригиналу, это выштамповки на крыльях. У модели они более похожи на «серийный» вариант. Фото с обложки как бы цветное, но оно мелкое и определить по нему цвет кузова сложно. Очень похоже на «золотистый» или «табак», а такие цвета в то время были у Pegaso. Поэтому я и решил покрасить модель именно в золотистый цвет как символ несбыточного El Dorado.

А между тем машина была знатная. Хотя, по назначению это был «автомобиль-лаборатория», сие не помешало фирменному водителю-испытателю Селсу Фернандесу (Celso Fernandez) в мае 1953 г. вывести его на стартовую линию трассы Rabassada в Барселоне и противостоять таким соперникам как Maserati F2, Cisitalia 1100, Jaguar XK120, Allard и другим Pegaso Z-102. По этому случаю автомобиль был оборудован двигателем объёмом 2447 куб.см. с компрессором низкого давления фирмы Roots. Для марки Pegaso гонка

на дистанции 4,9 км завершилась успешно — выиграл Хоакин Паласио (Joaquín Palacio) на Pegaso Spyder SE R (3 мин 48 сек), а Селсу Фернандес финишировал на втором месте (3 мин 58,4 сек) со средней скоростью 73,993 км/ч.

По мнению искушенного гонщика Селсу Фернандеса это был лучший из построенных Pegaso Z-102. Жаль, но карьера этого великолепного породистого автомобиля, преодолевшего за свою короткую жизнь более 100 000 км, закончилась плачевно — он сгорел во время пожара в декабре 1953 г.

Размеры модели не совсем соответствуют заявленному масштабу. Правда ситуация осложняется с одной стороны эксклюзивностью оригинала, а с другой большим разбросом по размерам машины в различных источниках — оригинальная документация по легковым автомобилям Pegaso не сохранилась. Тем не менее, модель вполне узнаваема, заметных искажений в пропорциях не замечено.

Вообще эта модель немного разочаровала — как-то простенько всё для такого ценового диапазона. Но прототип настолько интересный и раритетный, что я готов простить изготовителю все прегрешения. Модель всё равно нравится.



ИГРУШКИ 2011

Посещение выставки оставило хорошее впечатление. По сравнению с прошлым годом она получила довольно серьезное развитие. Количество экспонентов увеличилось раза в четыре, но, к сожалению, это имеет мало отношения к нашему хобби. При неизменном, в общем-то, количестве экспонентов чем-то новым нас порадовать смогло лишь ИП «Владимиров». Помимо традиционных для него моделей производства Компаньон, АГАТ, Элекон и Тантал были представлены фигурки инспекторов ГИБДД собственного изготовления и прототипы моделей автомобилей ГАЗ-51А, КАвЗ-651Б, шасси ГАЗ-51, пожарной цистерны на её шасси и УАЗ-452Д производства новой тульской мастерской «АКС моделс Тула». Все модели планируется изготавливать из смолы тиражом 1000 экз. Начало выпуска ожидается в течении двух-трёх месяцев.

Так же широко был представлен «Феран» со своей серией «Наш автопром». К сожалению, ничего нового показано не было. Даже показ образцов ВАЗ-2101 в масштабе 1:18 был отложен до состоявшейся через неделю в том же Крокус-Экспо выставке «Хобби Экспо».

Постоянные экспоненты-поставщики игрушек-моделей «Премьер Игрушка», «Бауэр» и «Берадо» (поставщик New Ray) ничего нового не показали.

Вне конкуренции была игрушечная компания «Симба Тойз» со своей серией автомобилей «Технопарк». Мы останавливаемся на ней лишь потому, что многие приобретают их продукцию к себе в коллекции (видимо в связи с отсутствием в продаже моделей) или для переделок. На стенде были представлены (произвести замеры возможности не было, а на глаз вроде, как машинки соответствуют масштабу 1:43): ГАЗ-3307, ЗИЛ-130, автобус КАвЗ-3270. Естественно все грузовики в виде фургонов или тенгов для размещения механизмов мигания и создания звука. Так же был показан образец УАЗа-«буханки», но с размером определить было сложно, и КраЗ по размеру сопоставимый с ранее выпущенными ЗИЛ-131 и Урал-4320. Неподдельный интерес у нас вызвали трёхосные ГАЗ-66 — самосвал и автокран. А если учесть, что даже габаритные размеры остались без изменений... У всех игрушек открываются двери и капоты, под которыми находится имитация двигателя.

Вот, пожалуй, и всё, что мы смогли «обнаружить» на выставке. Представляем вам небольшой фотообзор, как говорится «лучше увидеть, чем услышать».



www.models43.ru
интернет-магазин масштабных моделей

MINICHAMPS 2011

- Alfa Romeo Giulietta 2010 red 400120001
 Aston Martin Rapide Geneva 2010 silver blonde 437137904
 Audi 90 Quattro Audi of America 200km IMSA GT Mid-Ohio Winner 1989 Hans-Joachim Stuck 444891604
 Audi v8 Team SMS DTM 1990 champion Hans-Joachim Stuck 444901444
 Bentley Continental GT 2011 black 436139980
 Bentley Continental T 1996 dark green 436139940
 Bentley Mulsanne 2010 red metallic 436139901
 BMW 3.5 CSL IMSA 24h Daytona 1976 Hobbs/Parsons 43062524
 BMW 3.5 CSL IMSA BMW North America Sebring 12 hours 1975 Stuck/Posey 444752924
 BMW M coupe 1999 yellow metallic 400029060
 BMW M1 procar Team GS Sport Procar series 1980 "Bas" Hans-Joachim Stuck 444802580
 BMW M3 GTR BMW Motorsport ADAC 24h Winner 2004 Muller/Muller/Stuck/Lamy 444042342
 BMW Mini Cooper schirra motoring VLN 2010 Von Bohlen/Grohs/Oestreich 437101311
 BMW Z3 coupe 1999 black metallic 400029020
 Bugatti Veyron 2010 black metallic/black metallic 400110821
 Bugatti Veyron edition centenaire 2009 chrome/beige 400110854
 Bugatti Veyron edition centenaire 2009 chrome/blue 400110850
 Bugatti Veyron edition centenaire 2009 chrome/green 400110852
 Bugatti Veyron edition centenaire 2009 chrome/red 400110851
 Bugatti Veyron Grand Sport 2010 black metallic/blue metallic 400110831
 Bugatti Veyron Super Sport 2010 carbon/orange "world record car" 400110840
 Dodge Monaco 1974 "Fire chief" 400144790
 Ford C-max Compact 2010 red 400089000
 Ford C-max Grande 2010 black metallic 400089100
 Ford Focus turnier 2006 blue metallic 400084012
 Ford Focus WRC Beta Rally Monza 2007 Rossi/Cassina 400078446
 Ford Focus WRC Rally Monza 2009 "Beta/Monster" Rossi/Cassina 400098946
 Ford Taunus 1960 red/black 430085109
 Honda Civic 1990 silver 400161502
 Lamborghini Gallardo LP 570-4 superleggera 2010 green metallic 400103840
 Lamborghini Reventon 2007 matt grey 400103950
 Lamborghini Reventon roadster 2010 matt grey 400103960
 Lexus CT200H 2011 black 410166000
 Lexus LFA 2010 orange 400166020
 Lexus LFA Gazoo racing 24h Nurburgring 2010 Hahne/Krumbach/Lotterer 437101651
 Lexus LFA Gazoo racing Nurburgring 2010 Kinoshita/Lida/Wakisaka/Oshima 437101650
 Maserati Granturismo MC GT4 2010 black 400101202
 Maserati Granturismo MC GT4 necchi trofeo granturismo MC 2010 400101216
 Maserati Granturismo MC GT4 sicart trofeo granturismo MC 2010 400101232
 Maserati Granturismo MC GT4 test car trofeo granturismo MC 2010 400101201
 Maserati Granturismo MC GT4 trofeo granturismo MC 2010 Goldstein/Sundberg 400101206
 Maserati Granturismo MC GT4 trofeo granturismo MC 2010 Moncada/Petrini 400101209
 Maserati Granturismo MC GT4 trofeo granturismo MC 2010 Smurra/Piancastelli 400101228
 Maserati Granturismo MC GT4 trofeo granturismo MC 2010 Sperati/La Mazza 400101212
 Mercedes L6600SA sattelzugmaschine 1950 grey/red 439034492
 Mercedes Unimog 404 pritsche 1960 "THW Stolberg" 439035021
 Mercedes Unimog 404 TLF8 1960 feuerwehr Frankfurt 439035071
 Opel Astra Sportstourer 2010 grey metallic 400049010
 Opel Kadett D Sr 1979 red 400044122
 Opel Meriva 2010 silver 400040000
 Opel Rekord D 1975 blue metallic 400044002
 Opel Rekord D caravan 1975 red 400044012
 Opel Rekord D coupe 1975 green metallic 400044022
 Porsche 356 1950 silver 400069220
 Porsche 718 RS61 spider Don Wester Road America 500 miles 1963 430636560
 Porsche 911 speedster 2011 blue 400069530
 Porsche 911(997 ii) GT2-RS 2010 white 400069400
 Porsche 911GT1 1998 weissach "Rollout version" 430986900
 Porsche 911GT2 1995 red metallic 430065005
 Porsche 911GT3 cup "VIP" Porsche Supercup 2010 400106990
 Porsche 911GT3R class winners 24h SPA 2010 Vannelet/Peyroles/Konstantinou/Haering 400108953
 Porsche 918 spider 2010 grey metallic 410060030
 Porsche 956k weissach "Rollout version" 400826799
 Porsche 962c PDK supercup nurburgring winner 1987 Hans-Joachim Stuck 444876817
 Porsche Cayenne hybrid 2010 black 400069240
 Porsche Cayenne turbo 2010 blue metallic 400069270
 Porsche Cayman S 2008 orange 400065625
 Renault Alpine A110 1971 yellow 430113606
 Setra S8 bus 1951 "Reisegluck" 439030089
 Volkswagen Amarok 2009 brown met. 436058361
 Volkswagen Golf GTI 1985 white 400054121
 Volkswagen Jetta 2010 grey metallic 400059000
 Volkswagen Beetle brezel alaska feuerland 437050000
 Volkswagen Sharan 2010 white 400058100

Moscow-Tram-Collection.ru
 МОСКОВСКАЯ КОЛЛЕКЦИЯ МОДЕЛЕЙ МАСШТАБА 1:43

БОЛЬШОЙ ВЫБОР МОДЕЛЕЙ В 43 МАСШТАБЕ

МАГАЗИН В МОСКВЕ:

площадь Ганецкого, д. 1, кинотеатр "Варшава"

Метро Войковская

ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН:

www.moscow-tram-collection.ru

тел.: +7(926)8816666; +7(926)9080808

АДРЕС ДЛЯ ПИСЕМ (в т.ч. и заказ моделей):

127591, Москва, ул. Дубнинская, д. 46, кв. 277, Батурина Е.А.

КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ МАСТЕРСКОЙ АЛЬФ



ПМГ-8 на шасси ГАЗ-ААА
Разные годы выпуска варианты
выполнения



НАМИ-1
Разные годы выпуска и варианты
выполнения



ЯГ-6 бортовой



ЯГ-6 бортовой



ЗИС-110
Разные годы выпуска, варианты
выполнения и окраски



Санитарный ЗИС-110



ЗИС-150 с деревометаллической кабиной
Разные годы выпуска, варианты
выполнения и окраски



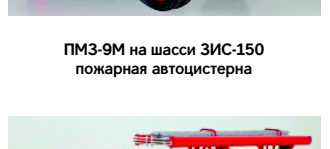
ЗИС-150 с деревометаллической кабиной



ЗИС-150 с металлической кабиной
Разные годы выпуска, варианты
выполнения и окраски



ГЗДС-150 на шасси ЗИС-150
Разные годы выпуска и варианты



ПМЗ-16 на шасси ЗИС-150



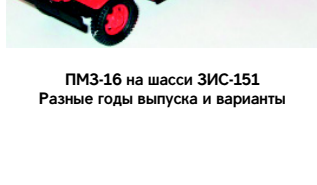
Роторный снегоочиститель на шасси ЗИС-150
Разные годы выпуска варианты окраски



ЗИС-151 опытный с однокатной ошиновкой
Разные варианты выполнения и окраски



ЗИС-151
Разные годы выпуска, варианты выполнения и окраски



ПМЗ-16 на шасси ЗИС-151
Разные годы выпуска и варианты



Самосвал ЗИС-ММЗ-585 на шасси ЗИС-150
Разные годы выпуска и варианты окраски



ЗИЛ-157
Разные годы выпуска, варианты выполнения и окраски

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

Фото www.alpimodel.com, www.tacot.com, www.modelcar.com, www.modelissimo.de u фирм-изготовителей



9FF Speed 9 2010 Spark s0749



Audi A1 2010 ice silver Kyosho 5011001013



Austin Princess 1954 moon dust silver Oxford ap006



Cadillac Fleetwood Brougham 2-tone blue Neo43566



Citroen U55 truck Ganados Edicola



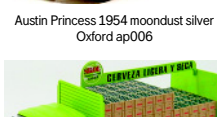
Divers Set figurines service Motor Head 578



AC Cobra AC ACE 1955 dark green Neo 45005



Audi A1 e-tron Concept 2010 Aquamarine Quartzgrey lim 99ex Looksmart Isa1



Berliet Barreiros GAK truck Skol Cerzeva Ligera Y Seca Edicola



Cadillac S&S corbillard 1966 black Neo 43896



Cord 812 convertible phaeton 1937 blue IXO mus030



Divers Set Mad Max 2 The Road Warrior Interceptor Enemy Car Muddy Finish Auto Art 52749



Alfa Romeo 156 Polizia 1997 Minichamps Car Collection Minichamps 433120790



Audi A6 2010 aviator blue Audi Promo Schuco 5011006123



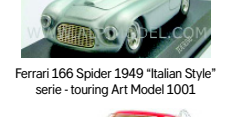
Bizzarrini 5300SI Spider GT Prototipo 1966 silver Spark s0436



Cadillac Serie 62 cabriolet 1952 apollo gold Brooklyn brk168



Corvette ZR1 2010 black metal Spark s1534



Ferrari 166 Spider 1949 "Italian Style" serie - touring Art Model 1001



Alfa Romeo 2600 pick-up Antincendio Cea Estintori Squadra Corse 1969 Gulp-Model glp112



Audi A6 2010 ice silver Audi Promo Schuco 5011006113



Blue Flame Bonneville Oct 1970 Gary Gabelich 1014,294 Kph Bizarre BZ399



Cadillac Serie 62 coupe sedanet 1949 black Neo 44230



DAF 33 1972 green Neo 43786



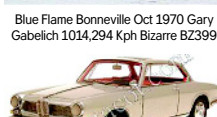
Ferrari 250GT Nemo coupe 1966 red lim 100ex Looksmart ls274a



Alfa Romeo 2600 pick-up Antincendio Circuito Balocco 1980 Gulp-Model glp115



Audi A6 2010 phantom black Audi Promo Schuco 5011006133



BMW 3200CS Bertone 1961 silver metal Neo 44285



Chevrolet Bel Air Impala coupe 1958 blue metal-white Neo 44085



Daimler Majestic Major 1964 black-gun met Neo 44275



Ferrari 330P4 spider press release 1967 red Mitica mt019



Alfa Romeo Affetta 1600 ambulanza carrozzeria Grazia 1981 Gulp-Model glp113



Audi R15 Test Car 2010 Spark s0686



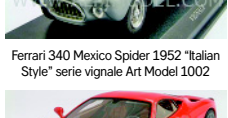
BMW 5-Serie Gran Turismo alpin white Schuco 450719300



Chevrolet Camaro Z28 1978 yellow metal Spark s2609



Datsun 17 sedan 1938 blue Ebro eb44346



Ferrari 340 Mexico Spider 1952 "Italian Style" serie vignale Art Model 1002



Alfa Romeo Giulietta Sprint 1300 prototipo cabriolet Bertone Salone Di Torino 1956 gold met Gulp-Model glp116



Audi R8 GT 2010 suzuka grey Audi Promo Schuco 5011018423



BMW Z1 1991 green metallic "Mini-champs Car Collection" Minichamps 433020100



Chrysler Airflow sedan 1936 IXO mus033



Datsun 200L Laurel C230 1977 light green metal Neo 44495



Ferrari 458 Italia 2009 red scuderia Looksmart ls458



Audi R8 GT 2010 samoa orange lim ed 999ps Schuco 5011018413



Borgward Hansa 2400 1955 black Neo 43451



Citroen 2CV Picasso 2007 Premium X pr0014



De Tomaso Deauville 1978 dark green metal Neo 43981



Ferrari 599XX No2 Version Client Geneve 2009 white Elite t6265



Alfa Romeo Giulietta 2010 red metal Mondo Motors



Audi TTS Coupe 2010 silver metal Provence Moulage PM0072



Bugatti Veyron Super Sport 2010 blue carbonium Looksmart ls381b



Citroen 2CV pick-up Bardahl Garage Colbert Le Havre Eligor Autos 101353



Delahaye 175 coupe Saoutchik 1949 white-grey Chromes 815044



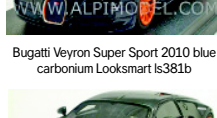
Ferrari Race Transporter 1981 Brumm t01



Alpine A110 1971 yellow Minichamps 430113606



Austin K8 van North Thames Gas Board green Oxford oxak009



Bugatti Veyron Super Sport 2010 World Record Edition Looksmart ls381a



Citroen CX Orphee cabriolet 1983 dark blue Neo 43782



Deutz MTZ 120 1929 tractor grey red UH 6078



Ferrari Race Transporter set 1981 truck + 2 x Ferrari 126CK (Villeneuve - Pironi) + accessories Brumm rts01



Aston Martin Cygnet 2010 silver blonde Spark s2162



Austin low loader taxi red black Oxford oxat001



Buick Le Sabre cabriolet 1974 white Neo 44121



Citroen HY Boucherie Charcuterie with figurin made by Eligor Momaco 107



Didier Pironi figurine + front and rear wings + qualifying tyres Brumm ch02



Ferrari SET - 599GTO 2010 - 250GTO Laguna Seca 1963 BBR ex33



Aston Martin Vantage V12 2009 black Spark s2165



Austin Mini Camper high roof Turquoise Spark s1518



Buick Special M41 1938 Police New Mexico Brooklyn ipv39



Citroen HY Plateau Pompiers Vosges figurines made by Eligor Momaco 104



Divers Berce Citerne Pompiers Sapeurs Pompiers Meurthe et Moselle plastique Eligor Camions 120059



Ferrari SET - 599GTO 2010 - 250GTO Tour De France 1962 BBR ex32



Audi 200 Quattro blue metal Norev 830077



Citroen HY Plateau Pompiers Vosges figurines made by Eligor Momaco 104



Divers Set accessoires garage Motor Head 581



Fiat 170 tractor truck blue Oldcars 00501

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

- | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
| | |  | |  | |

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Mercedes L3500 1950 canvas "Schenker" Minichamps 439350028



Mercury Monterey HT Coupe Sun Valley Neo



Morris J van Truman's Bottled Beer Vanguard's val0901



Opel Bitter SC coupe 1981 silver Neo 44265



Porsche 911 GT2 Set (GT2 type 993 and GT2-R type 997) Minichamps wap020set27



Renault Estafette Sinpar castor truck protection civile Eligor 101341



Mercedes L911 truck Mop Carreteras Conservacion Lugo Edicola



MG MGB RV8 cabriolet 1994 dark green metal Neo 44270



Morris J2 Minibus Swansea Festival Oxford jim012



Opel Kapitän 2.5L 1958 green/white Neo 43941



Porsche 911 Speedster 2010 Minichamps wap020090b



Renault G230 Camiva FPT Pompiers Neutre Alerte 0006



Mercedes LP1624 Kuhlzug 1969 Transthermos Minichamps 499034840



MG VA Saloon 2_6L 1937 blue Lansdowne Models ldm84



Nissan 380RS nismo burning red J-Collection 062



Opel Rekord P2 Caravan 1960 ARAL Starline 560627



Porsche 911 Turbo Flat Nose light blue metallic Looksmart ls362b



Renault Midlum DC CCR Pompiers de l'Isure Eligor Camions 114045



Mercedes LP1624 Remorquer 1969 Dachsperdition Minichamps 499034821



Mini 1000 25th Anniversary 1984 silver Vitesse 29511



Nissan Cube 2009 ash blue metal J-Collection 129



Panhard Dyna X Commerciale Evian Eligor Autos 101375



Porsche 911(997) Turbo cabriolet 2005 yellow Oliex 43kfb43



Renault Midlum CA25 Pompiers Camion d'accompagnement KIT resine MVI K189



Mercedes LP608 truck Circus Krone Schuco 03602



Mini Camper high roof Spark s1518



Nissan Elgrand 2010 black J-Collection 208



Panhard PL17 break with boat Eligor 101356



Porsche 911(997)GT3 Cup R 2010 Presentation white-grey Special Edition Minichamps ap0200160b



Renault R5 Alpine 1977 blue metal Norev 510512



Mercedes LP608 truck DB Stuckgut Schuco 03531



Mini Cooper gold Schuco 450251400



Nissan Frontier pick-up UN 2007 Liberia J-Collection 197



Pegaso Comet 1090L truck Hnos Fernandez Frutas Y Verduras Edicola



Porsche 918 Spyder 2010 Porsche Promo Minichamps wap0201910b



Renault Tipo X 1907 yellow black RIO 4307



Mercedes LS315 truck 1954 with trailer Esso Minichamps 499034770



Mini Cooper cabriolet 2004 red Oliex 43kfb45



Nissan Juke 2010 red J-Collection 198



Peugeot 404 1962 targa near brown Edicola



Porsche Cayenne 2010 silver Porsche Promo Minichamps wap0200020b



Rolls Royce Phantom I Tourer 1925 closed light blue black ABC 266



Mercedes ML320(W163) 2003 Sheriff Alabama Police Units IXO moc090



Mini Cooper Clubman 2008 silver metal/black Oliex 43kfb44



Nissan Juke 2010 white J-Collection 199



Peugeot J7 van Kodak Film Atlas 2421007



Porsche Cayenne Turbo 2010 black Porsche Promo Minichamps wap0200050b



Rolls Royce Phantom I Tourer 1925 open Techno Classica Essen 2009 blue ABC 249



Mercedes SL65 (R231) AMG Black Series 2009 green metal Minichamps 400038221



Mini Cooper with Eriba Puck trailer Schuco450244800



Nissan Micra 2010 orange J-Collection jc200



Peugeot RCZ 2010 black Norev 473864



Renault 4CV 3200km Autor Du Monde 2010-2011 Eligor 101355



Rolls-Royce Phantom V Mulliner Park Ward 1965 John Lennon TrueScale tsm104312



Mercedes SL65 AMG (R230) 2009 matt silver Linea Opaca No4 Minichamps 436038220



Mini Sprite 1983 primula yellow Vitesse 29509



Nissan Murano 2009 grayish bronze J-Collection 106



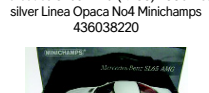
Pontiac Bonneville cabriolet 1968 blue metal Neo 44111



Renault 4CV Pompiers Suisse Eligor 101357



Rover Land 88 INCH Civil Defence Corps Oxford lan188008



Mercedes SL65 AMG 2009 Linea Opaca matt silver Minichamps 436038220



Mitsubishi i MIEV California Vitesse 29288



Nissan NV200 Combi Vitre 2011 grey metal Eligor Autos 101358



Pontiac Bonneville HT coupe 1965 white Neo 44100



Renault DeZir Paris Motorshow 2010 red metal Provence Moulage pm0077



Rover P5b coupe 1971 green-matt white RHD Neo 43346



Mercedes SLK 2011 tenorit grey Special Edition Schuco B66960510



Mitsubishi i Miev Electric Car Promo GB Vitesse 29287



Nissan NV200 European van 2011 white Eligor Autos 101352



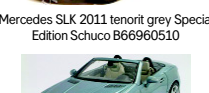
Porsche 908-3 Targa Florio 1970 T/Attwood/Waldegard Best Model 9415



Renault Estafette Sinpar Castor Chasse Neige Eligor Autos 101362



Saab 900 Turbo 16 1991 black Norev 810030



Mercedes SLK Class 2010 galenit silver Mercedes Promo Schuco b66960511



Mitsubishi Lancer EX 2000 Turbo 1981 white Neo 45255



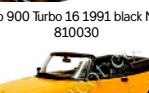
Nissan Skyline GTR JGTC Test 1994 white Ebbro 44306



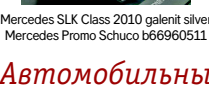
Porsche 911 'Aero' Prototype 1962 matt grey ABC 268



Renault Estafette Sinpar Castor Chasse Neige Eligor Autos 101361



Saab 900 Turbo 16S cabriolet 1991 yellow Norev 810040



Mercedes SLK Class 2010 galenit silver Mercedes Promo Schuco b66960511



Mitsubishi Outlander 2010 thunder blue Vitesse 29278



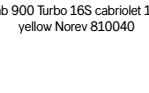
Nissan X-trail 2004 Kenya Police J-Collection jc214



Porsche 911 Club Sport 1984 red Provence Moulage PM0067



Renault Estafette Sinpar castor truck porte container Eligor 101361



Saab 900 Turbo 16S cabriolet 1991 yellow Norev 810040

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Saab 9000 Turbo 1985 magenta metal Neo 43662



Seat Fiat 132-2000 1975 beige Edicola



Seat Ibiza cabriolet red Camos-43



Subaru Impreza WRC Sti 2008 Gulf Japan Version J-Collection 155



Toyota New Prius Plug-in Hybrid J-Collection jc209



Volkswagen Golf VI 3-doors 2008 united grey VW promo Schuco 5k0099300aa7



Saab 95 1964 green Neo 43096



Seat Fiat 1430 FD 1969 blue Edicola



Seat Ibiza GLX 1.5 1984 light green Edicola



Subaru Impreza WRC Sti 2008 Rally Gr.N Presentation Car J-Collection 096



Toyota Prius 2010 white J-Collection 205



Volkswagen Golf VI 5-doors 2008 deep black VW promo Schuco 5k0099300c9x



Sachsening P240 1958 black IST ccc048



Seat Fiat 1500 van yellow Camos-43



Seat Ibiza SC 2008 Candy white VAPS



Subaru Legacy RS blue HPI Racing 8191



Toyota Prius 2010 silver J-Collection 204



Volkswagen Golf VI 5-doors 2008 graphite blue VW promo Schuco 5k0099300c5f



Scania 143M 500 Transporter Truck Benetton Formula 1 Oldcars 01200



Seat Fiat 1500 Policia grey Camos-43



Seat Ibiza SXi white Camos-43



Subaru Legacy RS Turbo Series I black Vanguards va11801



TVR 390SE 1985 green Spark s0237



Volkswagen Jetta Mk.1 4-door 1980 red Neo 43646



Scania 144L 530 tractor truck blue Oldcars 00550



Seat Fiat 1500 Taxi De Madrid Camos-43



Seat Leon Mk.I Cupra R 1997 grey metal Neo 43818



Suzuki Swift Sport 2006 red J-Collection 140



TVR Chimaera 500 1999 black Spark s0236



Volkswagen Passat SW 2011 moka Schuco 3af09300c8z



Scania P270 PFF Sapeurs Pompiers Meurthe et Moselle Eligor 114048



Seat Fiat 600L especial 1972 white Edicola



Seat Ronda Crono 1982 red Edicola slc027



The Green Hornet "Black Beauty" Vitesse 24030



Unic Saharien Pipe Line lim ed 1000ex CJU Europarc c80400



Volkswagen T2 Combi Osterreichische Post Premium ClassiXXs 11307



Seat 1400 furgoneta van Servicio Tecnico Altaya 295gh



Seat Fiat 850 Sport Spider 1969 blue Edicola



Seat Toledo DH taxi (CZ) Camos-43



Toyoped Masterline Light van 1959 blue/white Ebbro 44341



Vauxhall Nova 1300SR (Opel Corsa) jamaica yellow Vanguards va11404



Volkswagen T2a Combi Bus Circus Roncalli Premium ClassiXXs 11308



Seat Alhambra 2001 beige Edicola



Seat Fiat Panda Abarth 60HP black Camos-43



Seat Toledo II 2.0 TDI 1998 silver Edicola



Toyoped Masterline Light van 1959 green/white Ebbro 44342



Volkswagen Beetle 1302 Cabriolet 1970 blue metallic Minichamps 430055042



Volkswagen T2b Combi 1972 Deutsche Bundespost Minichamps 400053064



Seat Alhambra Sargataxi (H) Camos-43



Seat Fiat Trans Van 1984 white Edicola



Seat Toledo II serie 1998 Taxi Barcelona Camos-43



Toyoped Masterline Light van 1959 red/white Ebbro 44340



Volkswagen Beetle 1303 1972 light ivory Norev 840013



Volkswagen Touareg II 2010 Concept matt black Schuco 7418



Seat Arosa 1.4L 2001 yellow Edicola skc023



Seat Fiat Trans Van Carreos Camos-43



Seat Toledo Po-Taxi 2-222-222 (HU) Camos-43



Toyota Celica GT4 Turbo 4WD red HPI Racing 8164



Volkswagen Golf 1.1L Mk.I series 1 yellow Vanguards va12001



Volvo 145 Break USA 1971 orange with dog Neo 43092



Seat Cordoba II 2002 grey Edicola



Seat Fiat Trans Van Kas Camos-43



Seat Toledo Ricars Taxi (BG) Camos-43



Toyota HiAce 2009 Macau Police J-Collection jc213



Volkswagen Golf Caddy Mk.I 1981 white Neo 43573



Volvo PV210 Duett van 1962 white Premium X pr0019



Seat Fiat 127 auto escuela green Camos-43



Seat Ibe Paris Motorshow 2010 pearl red Looksmart liseba



Seat Toledo Taksi (TR) Camos-43



Toyota Hiace van 2005 Yokohama Advan J-Collection 087



Volkswagen Golf GTI Mk.I series 1 black Vanguards va12000



Volvo PV210 Duett van BP 1962 Premium X pr0114



Seat Fiat 127 II serie 3-door silver Camos-43



Seat Ibiza 5-doors 2009 candy white Vaps



Setra S8 Bus 1951 Reisegluck Minichamps 439030089



Toyota MR2 Gr.B 1986 black Premium X pr0030



Volkswagen Golf Rabbit US 1975 red Neo 43955



Willys Overland Station Wagon 1952 dark green metal Brooklin brk167



Seat Fiat 127 II serie 5-door orange Camos-43



Seat Ibiza 5-doors 2009 magic black Vaps



Subaru Impreza WRC Sti 2007 Nurburgring Test Car J-Collection 196



Toyota MR2 Gr.B 1986 white Premium X pr0031



Volkswagen Golf VI 3-doors 2008 candy whitel VW promo Schuco 5k0099300ab9a



Zundapp Janus ADAC Strassenwacht yellow/black Premium ClassiXXs 18054

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



БЗКТ-69092 (ЮВС Моделс)



БА3-64022 (ЮВС Моделс)



АЦ-56592М на шасси БЗКТ-69096 (ЮВС Моделс)



БЗКТ-64022 (ЮВС Моделс)



БЗКТ-64022 проекта Вошина-1 (ЮВС Моделс)



БЗКТ-64022 с 2-осным полуприцепом-тяжеловесом (ЮВС Моделс)



БЗКТ-6306 бортовой (ЮВС Моделс)



БЗКТ-6403 (ЮВС Моделс)



Фигурки разные (Артель Универсал)



Москвич-407 купе ТранскИТ (DeCV)



ГАЗ-21Л «Волга» из к/ф «Берегись автомобиля» с фигуркой Юрия Деточкина (ICV034)



www.1001automodel.ru



www.1001automodel.ru



www.1001automodel.ru



www.1001automodel.ru



www.1001automodel.ru



ГАЗ-21 «Волга» - килка различные варианты (БИЗ)



www.1001automodel.ru



www.1001automodel.ru



www.1001automodel.ru



www.1001automodel.ru



КТГ-1 троллейбус грузовой (Киммерия)



ОдАЗ-857Д полуприцеп-скотовоз (Киммерия)



МА3-200+А820 автопоезд-автовоз (Киммерия)



МТР3-6232 троллейбус сочлененный (Киммерия)



КТГ-1 троллейбус грузовой (Киммерия)



МТР3-5279 Садко троллейбус (Киммерия)



Зерновоз на шасси Урал-4320-1912 (Киммерия)



Троллейвоз на базе КраЗ (Киммерия)



Топливозаправщик ТЗА-30 на шасси КраЗ-7133Н4 (Киммерия)



ЗИС-22 со скамейками (ЛОМО-АВМ)



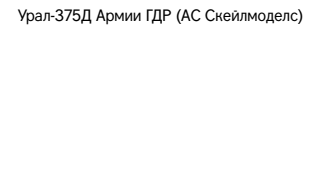
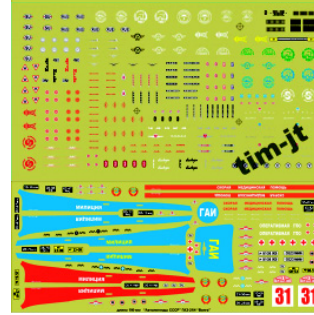
ЗИС-5 (ЛОМО-АВМ)



ЗИС-120+ОдАЗ-885 (СарЛаб 114)

Фото www.rimtopexx.ru, www.scaleworld.ru, www.kimmeria.com, www.yarautomodels.ru, www.model-car.ru, www.sevenmodels.net.ru, m143.ru, редакции, www.models-online.ru, Сергей Логвинченко (Киев), Виктор Алексеев, Александр Любченко и фирма-изготовитель

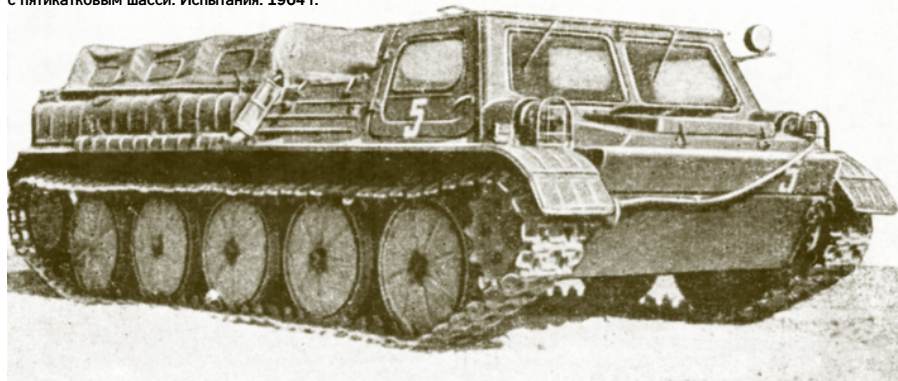
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



ГОРЬКОВСКИЕ ВЕЗДЕХОДЫ

Часть II. ГУСЕНИЧНЫЙ СНЕГОБОЛОТОХОДНЫЙ ТРАНСПОРТЁР-ТЯГАЧ ГАЗ-71

Опытный образец гусеничного транспортёра ГАЗ-71 с пятикатковым шасси. Испытания. 1964 г.



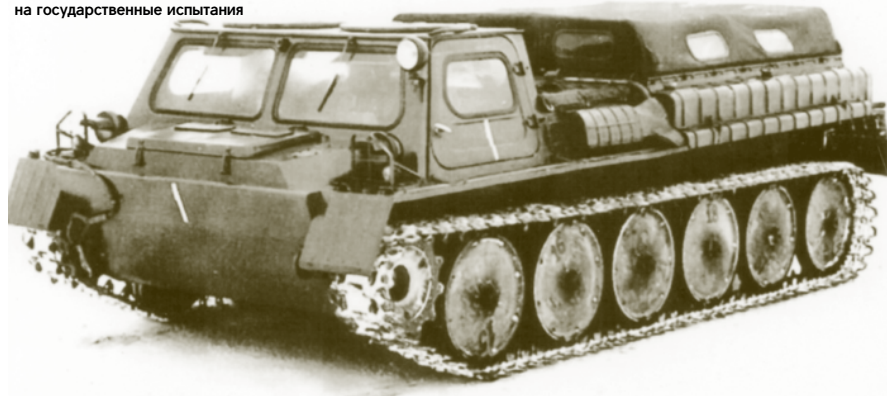
Мороз крепчал. «Успеем ли?» — всё чаще повторяла женщина-врач, глядя в ледяную мглу сквозь замёрзшее стекло и сжимая в руках свой медицинский чемоданчик. Водитель молчал, орудуя рычагами управления и по каким-то, только ему известным ориентирам, находил дорогу над складками местности в сплошном белом облаке вздымаемого гусеницами снега и выхлопных газов. Рёв двигателя сливался с шумом колючего ледяного ветра, и казалось, таял в ночной заполярной тундре. Наконец в свете фар показалось стойбище оленеводов и тягач, радостно рывкнув напоследок, крутанулся на «пятачке» и замер, весь окутанный белой пылью. Успели. Ни автомобиль, ни самолёт, ни вертолёт, ни какой-то другой вид транспорта не был так незаменим в этой ситуации, как этот скромный незаметный ГАЗ-71, мерно таратающийся и пропахший бензином и горелым маслом. Умудренный жизненным опытом старик якут, прищурив свои раскосые глаза, ласково, точно живое существо, похлопал машину по коротенькому, покрытому сосульками капоту и многозначительно произнёс: «Вездеход, однако!». Но ветер тут же снёс эти слова в тундру и только маленький лучик света скользнул по отполированному снегу гусеницам.

В середине прошлого века в стране развивающегося социализма возникла острая потребность в недорогой, надёжной и высокопроходимой в любое время года и в любых природно-климатических условиях специальной технике. Такие машины требовались для освоения природных богатств Севера, Западной Сибири и Дальнего Востока, в них нуждалась армия. Решать транспортные проблемы при полном отсутствии дорожной сети помогала техника, выпускаемая Горьковским автомобильным заводом — специальные снегоболотоходы, в числе которых был созданный одним из первых гусеничных транспортёров ГАЗ-47. Машина себя оправдала. Она долгие годы служила изыскателям, строителям нефтегазопроводов, связистам, оленеводам, энергетикам, геологам, военным. Однако резервы для модернизации, заложенные при проектировании легендарного ГАЗ-47, начали иссякать и конструкторы ОКБ ГАЗа, используя богатый опыт испытаний и эксплуатации подобных машин, приступили к созданию следующего, второго поколения гусеничных транспортёров-тягачей. Так родился опытный ГАЗ-48 с поперечным расположением двигателя. Однако общие

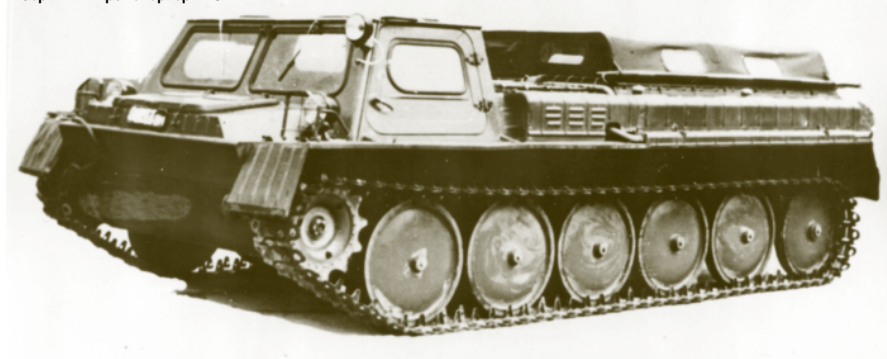
с ГАЗ-47 недостатки, а именно: нехватка мощности и большой дифферент передней части при главании в ненагруженном состоянии, поставили крест на дальнейшем их совершенствовании. После появления разработанного на ГАЗе мощного восьмицилиндрового V-образного карбюраторного двигателя в ОКБ под руководством заместителя главного конструктора Горьковского автомобильного завода, главного конструктора серийных автомобилей В.А. Дедкова, начальника КБ гусеничных машин В.П. Рогожина, конструкторов В.И. Бирюкова, Л.Я. Лиюмовича, Б.П. Юмарова и др. родился новый транспортёр — ГАЗ-71.

При разработке этой машины специалисты учли опыт использования транспортёров семейства ГАЗ-47 и применили компоновочную схему, принци-

Опытный образец ГАЗ-71 представленный на государственные испытания



Серийный транспортёр ГАЗ-71



Андрей КОЛЕВАТОВ,
г. Орлов, Кировской обл.

Иллюстрации предоставлены автором



ально отличавшуюся от них, которая надолго определила наиболее выгодное размещение основных агрегатов в последующих поколениях гусеничных машин. Новый двигатель со сцеплением и коробочной передачей, унифицированными с силовым агрегатом грузовых автомобилей ГАЗ-53А и ГАЗ-66, что значительно облегчало освоение производства и эксплуатации транспортёра, был размещён против направления движения машины, носком колёчатого вала назад, позади двухместной кабины в моторном отделении. Введенная в трансмиссию транспортёра двухступенчатая раздаточная коробка, фланцем закреплённая на коробке передач, позволяла вдвое расширить диапазон тяговых усилий и вместе с повышенной мощностью двигателя (115 л.с.) значительно повышала средние скорости движения. Размещение моторного отсека в середине корпуса позволило получить наиболее выгодное положение центра тяжести и оптимально распределить нагрузку на опорные катки гружёной и порожней машины. Увеличение длины опорной поверхности гусениц за счёт введения дополнительного шестого катка и увеличения ширины поверхности гусениц до 390 мм позволило повысить проходимость транспортёра по снегу практически любой глубины и болотам любого состояния без потери проходимости. Правда, существовал опытный образец транспортёра с пятикатковым гусеничным движителем и направляющим катком-ленивцем меньшего диаметра. Преимущество такой схемы заключается в повышенной возможности транспортёра выбираться задним ходом из различных препятствий благодаря нали-

чию в заднем обводе гусеницы угла атаки. Машины с шестью одинаковыми катками, задний из которых имеет такой же диаметр что и остальные, имеют гораздо худшую проходимость при движении назад. Однако из-за большей длины опорной поверхности гусениц увеличивается степень равномерности распределения давления. В качестве базового варианта конструкторы приняли шестикатковое шасси. В результате среднее удельное давление, которое на предшественнике ГАЗ-47 составляло 0,193 кгс/кв. см, на ГАЗ-71 было снижено до 0,171 кгс/кв.см за счёт увеличения эффективной длины гусеницы на 280 мм и ширины трака на 30 мм. Уменьшено на 14% и фактическое удельное давление, потому что был введен шестой каток, а зазор между катками стал всего 20 мм (на ГАЗ-47 — 100 мм). В то же время, нагрузка на средние катки снизилась на 70 кгс, а на передние даже на 100 кгс. Благоприятно отразилось на проходимости транспортёра и сдвиг центра тяжести машины вперёд. Хотя это и привело к некоторому росту статической нагрузки на передний каток, но в динамике, при движении транспортёра, как показали результаты испытаний, такое возрастание уменьшается за счёт перераспределения нагрузок по каткам. Значительно меньше стало и лобовое сопротивление гусениц при движении вездехода по снежной целине, т.к. передний угол атаки гусеницы у ГАЗ-71 уменьшился на 7,5 град по сравнению с ГАЗ-47. Благоприятно сказалось на проходимости машины и уже упоминавшееся сближение катков по базе, благодаря чему длина волнообразной деформации снега под гусеницей уменьшилась на 80–100 мм, а по высоте на 10–15 мм. Все перечисленные мероприятия конструктивного решения ходовой части ГАЗ-71 дали ему такие преимущества при движении по снегу глубиной 700–800 мм, как уменьшение глубины колеи на 20–25 мм, снижение силы сопротивления движению на 1,9–2,0 кН, сокращение расхода топлива до 70 л/100 км. В то же время увеличился коэффициент сцепления на 35%, сила тяги на крюке возросла на 500 кгс, скорость движения увеличилась на 7 км/ч. Удлинённая ходовая часть потребовала увеличить длину корпуса машины, что в свою очередь позволило увеличить длину десантного отделения и пассажироместимость. В результате повысилась плавность хода и появилась возможность разместить в кузове четверо носилок с пострадавшими. Для облегчения запуска транспортёра в зимнее время силовую установку машины оборудовали эффективным предпусковым подогревателем (на ГАЗ-47 стоял простенький подогреватель, работавший от паяльной лампы). Более совершенные отопители кабины и десантного отделения повысили комфортабельность машины. В результате конструкторским коллективом ОКБ ГАЗа был создан высокопроходимый надёжный образец гусеничного транспортёра, способного работать в широком диапазоне температурных и климатических условий: от -50°C до $+40^{\circ}\text{C}$; в горной местности до 4500 м над уровнем моря. Новая машина успешно прошла приёмочные испытания под руководством заместителя председателя приёмочной комиссии, ведущего конструктора В.П.Рогожина и была рекомендована к серийному производству и принятию на вооружение. Помимо заводского индекса ГАЗ-71, машина получила войсковое обозначение ГТ-СМ, что означало «гусеничный транспортёр средний, модернизированный». Вскоре началась подготовка к серийному выпуску новых вездеходов. Конструкторское сопровождение осуществлялось под руководством главного конструктора серийных автомобилей И.С.Мухина.

Поскольку производственные мощности Горьковского автомобильно-



Транспортёр ГАЗ-71 преодолевает подъём. Машина принадлежит пограничным войскам



Гусеничный транспортёр ГАЗ-71 преодолевает подъём. Окрестности г. Заволжье, 1972 г.

Транспортёр ГАЗ-71 в полярной окраске. 1975 г.





Массовый заплыв. Транспортёры ГАЗ-71 преодолевают водную преграду



Гусеничный транспортёр ГАЗ-71 выходит на берег



Приплыли! Транспортёры ГАЗ-71 после преодоления водной преграды

го завода были до предела загружены выпуском основной продукции, а возможности по организации нового производства оказались весьма ограничены, решено было начать выпуск таких нужных армии и народному хозяйству гусеничных машин на новом заводе. Кстати, как раз в тот период стала популярной идея о специализации производства трудоёмких и наукоемких изделий, а также непрофильных заводу машин. Под эту идею решили вывести с ГАЗа на новые, специально построенные не очень далеко от города заводы производство гусеничных транспортёров, военных бронированных машин, велосипедов, двигателей, коробок передач и другой непрофильной техники. В связи с этим вышли Постановление Совета Министров СССР и приказ Министерства автомобильной промышленности № 464 от 21 октября 1967 г. о реорганизации Заволжского завода «Химмаш» в Заволжский завод гусеничных тягачей. Новый завод был введен в состав Производственного объединения ГАЗ Минавтопрома на правах филиала. Сравнительно молодой город Заволжье, расположенный неподалеку от ста-

ринного волжского города Городца на берегу Горьковской ГЭС получил дальнейшее развитие. На заводе, ранее производившем химическое оборудование, строились заново и переоборудовались старые корпуса. Были освоены новые производства: механосборочное, кузнечнопрессовое, химико-техническое, сборочное, инструментальное, окрасочное. Проектирование и организацию становления нового производства вёл головной Горьковский автозавод. Уже в июле 1968 г. на временных площадях бывшего слесарного цеха были собраны и сданы в отдел сбыта два первых транспортёра ГАЗ-71. С этого момента начался постепенный ввод в действие технологических линий, участков и цехов, освоение нового оборудования. В августе 1968 г. изготовили 15 машин, в декабре — 24. Так наращивался выпуск гусеничных тягачей, правда сварку и сборку их корпусов всё ещё вёл ГАЗ, но уже в 1970—1971 гг. был организован участок сварки во вновь построенном производственном корпусе. Несколько ранее, в марте 1969 г. был введен в строй действующих сборочный конвейер, началась самосто-

ятельная сборка узлов главных и бортовых передач, трюмных насосов, редукторов привода вентиляторов. Организационный период закончился в 1973 г., когда практически полностью было освоено производство гусеничного транспортёра ГАЗ-71. В том же году вводится в строй кузнечный цех и начинается массовое производство стальных кованых траков гусеницы, что позволило отказаться от поставляемых Мытищинским машиностроительным заводом литых траков и увеличить гарантийный пробег гусениц в два раза. Особо необходимо отметить, что впервые в стране на Заволжском заводе гусеничных тягачей была освоена новая технология обработки пальца гусеницы — борирование, т.е. насыщение поверхности металла бором, что резко увеличивало прочность и износостойкость изделий. Прежде палец звена гусеницы проходил закалку ТВЧ, а с помощью учёных Московского университета был разработан и освоен в условиях промышленного крупносерийного производства процесс электролитного борирования пальца трака, за что многие участники этой работы получили правительственные награды.

Так что же представлял собой ГАЗ-71. Быстроходный плавающий снегоболотоходный транспортёр-тягач высокой проходимости. Его герметичный цельнометаллический сварной корпус состоял из кабины, моторного отделения и платформы, предназначенной для размещения груза массой до 1 т или 10 чел. Кабина транспортёра двухместная, цельнометаллическая, в крыше имеются два люка с герметичными крышками, которые могут использоваться в качестве вентиляционных и фиксироваться в нескольких промежуточных положениях. Кабина оборудована термощумоизоляцией и мощным эффективным отопителем. В передней части корпуса перед кабиной находится отсек главной передачи закрытый сверху герметичным капотом. На крышке капота имеются два небольших люка для забора воздуха и обдува агрегатов силовой передачи. Вдоль корпуса идут металлические крылья со съёмными передними и задними брызговиками. Моторное отделение размещено в средней части транспортёра и отделено от кабины и платформы металлическими стенками. Они состоят из ряда съёмных панелей с резиновыми уплотнителями и обеспечивают доступ к двигателю изнутри кабины и со стороны грузовой платформы. В верхней части моторного отделения имеются три проёма. В правом, предназначенном для забора воздуха, расположены жалюзи, защищённые металлической сеткой. Через этот проём открывается доступ к пусковому подогревателю двигателя, трюмному насосу и укладкам ЗИП. Средний проём с открывающейся крышкой обеспечивает доступ к двигателю, радиаторам, расширительному бачку. Левый проём служит для выхода горячего воздуха из моторного отделения и закрыт сверху металлической сеткой. Платформа транспортёра открытая. Верхняя часть заднего борта откидная и по контуру герметизирована резиновыми уп-



Идёт заправка ГАЗ-71 на пограничной заставе. Камчатка, 1980 г.

Транспортёр ГАЗ-71. ПМК мелиорации, г. Кирово-Чепецк, июнь 1998 г.



Вместо тента — самодельный металлический верх



На фото видны приваренные к переднему лобовому листу усиливающие швеллеры. Вместо металлических передних брызговиков — самодельные резиновые



Вид на отделение управления

лотнителями. В кормовой части платформы над крыльями расположены две ниши, в которые укладываются цепи самовытаскивания и домкрат. Платформа оборудована полумягкими откидными сиденьями, отопителем, кнопкой сигнала в кабину водителя, плафоном, приспособлениями для закрепления четырёх санитарных носилок с ранеными. На полу уложены деревянные слани, а сверху на трёх дугах укреплён съёмный тент из дублированной ткани. Тент оборудован вентиляционным рукавом, обеспечивающим нужное направление потока воздуха. На заднем листе днища корпуса закреплён буксирный прибор двухстороннего действия.

В качестве силовой установки транспортёра был применён двигатель ГАЗ-71, который отличался от автомобильных ГАЗ-53 и ГАЗ-66-03 (с экранированным электрооборудованием) наличием более глубокого масляного картера для возможности движения транспортёра на подъёмах до 35 град, удлиненной трубкой маслозаборника и выпускными коллекторами, обеспечивающими отвод отработанных газов со стороны передней части двигателя. Несколько иным, по условиям компоновки было и расположение навесных агрегатов. В систему питания двигателя входили четыре топливных бака, ёмкостью 77,5 л каждый. Они расположены в нишах с правой и левой сторон грузовой платформы. Система выпуска газов включает две приёмные трубы, два глушителя и две выпускные трубы, размещённые по бокам корпуса транспортёра. Система смазки мало отличалась от автомобильной, а вот система охлаждения была гораздо эффективнее. Для обеспечения нормального теплового режима двигателя установлены два радиатора и два вентилятора с механизмами их привода, а так же расширительный бачок с системой трубопроводов. Для запуска двигателя в холодное время года в систему охлаждения включён пусковой подогреватель типа П-100, работающий на бензине.

Силовая передача транспортёра состоит из сцепления, коробки передач, дополнительной передачи или, как её часто называют, раздаточной коробки, карданной передачи, главной передачи, бортовых фрикционов, тормозов, соединительных муфт, полуосей и бортовых передач.

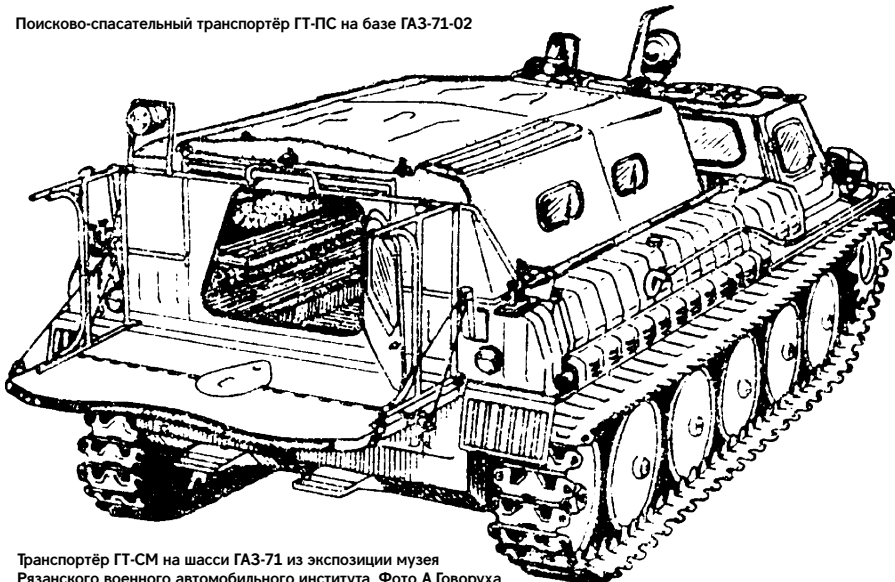
Ходовая часть машины включает в себя шесть пар обрешиненных опорных катков, две гусеничные цепи с открытым металлическим шарниром и два двухвальных ведущих колеса. Задние опорные катки одновременно являются направляющими колёсами. Все опорные катки имеют высокоэффективную торсионную подвеску, а передние опорные катки и задние направляющие колёса кроме того оснащены и гидравлическими телескопическими амортизаторами. В ходовую часть включены так же съёмные снегоочистители, предназначенные для скалывания льда с беговой дорожки гусениц и предупреждения возможного распора гусениц.

На плавучесть транспортёра движется за счёт работы гусеничного двигателя. А для увеличения скорости движения и улучшения манёвренности спереди на брызговиках и крыльях машины устанавливаются быстросъёмные гидродинамические кожухи. Транспортёр оборудован водоотливными средствами — трюмным насосом с электроприводом, установленным в моторном отделении, и сливным клапаном, размещённым в кабине на полу у ног командира. На правом борту транспортёра есть кронштейны для крепления бревна для самовытаскивания, а в комплект ЗИП машины включены специальные цепи для закрепления бревна к тракам гусениц.

Выпуск гусеничных транспортёров год от года нарастал и достиг к 1984—1985 гг. до 2000 машин в год. Львиная доля годовой программы выпуска (около 70%) уходила в Вооружённые Силы. Военным ГАЗ-71 очень нравился за высокую проходимость, сравнительную простоту конструкции, неприхотливость в эксплуатации, поразительную для гусеничных машин долговечность. Конечно, были недостатки и у этой машины. Так расход топлива при движении по грунтовой дороге среднего качества составлял порядка 60—70 л на 100 км пути, а при движении по бездорожью эта цифра поднималась до 110—120 л. Ресурс работы гусеничного двигателя был равен 5000 км пробега, что в условиях интенсивной эксплуатации было явно недостаточно. Нужно отметить и довольно часто встречающееся разрушение резины ободьев направляющих колёс из-за налипающего снега на беговую дорожку гусениц. Однако, эти недостатки мерили перед комплексом положительных качеств машины и с ними эксплуатационники мирились.

Особенно полюбился гусеничный транспортёр пограничникам. Ведь зачастую это было единственное транспортное средство, способное без потери проходимости в любое время года и суток обеспечить доставку людей и грузов в условиях полного бездорожья на Крайнем Севере, в Сибири, на Дальнем Востоке. По требованию Начальника пограничных войск КГБ СССР на заводе было создано сразу две модификации транспортёра предназначенные для охраны государственных границ СССР: ГАЗ-71-01 ГМП — гусеничная машина пограничная (была освоена в 1982 г.). От базового вездехода пограничная модификация отличалась наличием средств радиосвязи, приборами ночного видения, мощным прожектором-осветителем ОУ-ЗГА.1М, возможностью установки на крыше кабины ручного пулемёта. Вторая модификация, получившая индекс ГАЗ-71-03 (войсковое обозначение ГМП-1), также была предназначена для повышения эффективности несения службы по охране границы на участках застав в районах с суровыми природно-климатическими условиями и дополнительно осна-

Поисково-спасательный транспортёр ГТ-ПС на базе ГАЗ-71-02



Транспортёр ГТ-СМ на шасси ГАЗ-71 из экспозиции музея Рязанского военного автомобильного института. Фото А.Говоруха



Вездеход пожарный лесной ВПЛ-149А на шасси транспортёра ГАЗ-71. Украина, г. Прилуки, 1985 г. Нижнее фото А.Говоруха



щалась специальной аппаратурой слежения и распознавания объектов. Обе машины выпускались с 1982 по 1986 г. По популярности среди пограничников транспортёр ГАЗ-71 стоит в одном ряду с другим горьковским вездеходом — полноприводным грузовиком ГАЗ-66.

Учитывая высокую подвижность транспортёра в условиях бездорожья, на базе ГАЗ-71 для военно-космических сил была создана модификация ГАЗ-71-02 (войсковое наименование ГТ-ПС — гусеничный транспортёр поисково-спасательный). Машина предназначена для поиска и эвакуации приземляющихся спускаемых аппаратов на суше, водной поверхности, болотистой местности и осуществления спасения экипажей космических кораблей в любое время года и суток. Машина оснащена утеплённым десантным отделением с двойным тентом и термоизолирующим настилом пола, системой приточной вентиляции десантного отделения, поисково-спасательным и специальным оборудованием (палатка, надувная лодка ЛАС-5М-3, переносное пеленгационное устройство НКПУ-1, магнитный компас КИ-13, радиостанция Баклан-5 и др.). На корме транспортёра расположена площадка для проведения спасательных работ на водоёмах и грунтах с малой несущей способностью (болото, торфяники, снежная целина). Для обеспечения работы оборудования и приборов на транспортёре смонтирован дополнительный генератор Г-288-ГЦ напряжением 24В и мощностью 1000Вт, а также две дополнительные аккумуляторные батареи 6-СТ-75. Поисково-спасательный транспортёр ГТ-ПС выпускался небольшими сериями с 1983 по 1993 г.

Помимо Вооружённых Сил ГАЗ-71 нашёл широкое применение в народном хозяйстве. В эти годы всё более крупными масштабами велась разведка и освоение нефтяных и газовых месторождений, прокладка линий связи, строительство ЛЭП в труднодоступных районах без развития дорожной сети. Везде были нужны высокопроходимые мобильные машины подобного класса. На базе транспортёра ГАЗ-71 были разработаны и выпускались различные специализированные машины гражданского назначения: короткожная самоходная станция СКС-1А-02; буровая установка УРБ-1В2; смоточная станция СМ-80; станция взрывного пункта СВП-7; установки для исследования скважин на промыслах Западной Сибири ЗУИС и ЛСВ-6; лесной пожарный вездеход ВПЛ-149А и даже промысловый агрегат для подлёдного лова рыбы (ПТ-ИЛП). Спрос на гусеничные транспортёры ГАЗ-71 был огромный, но производственные мощности завода не позволяли существенно увеличить выпуск машин, поэтому 25 августа 1985 г. вышло новое постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 797 о расширении Заволжского завода гусеничных тягачей с целью увеличения поставок гусеничных машин для Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. В связи с этим требовалось провести и модернизацию базовой машины ГАЗ-71, однако, это уже другая история.

Техническая характеристика гусеничного транспортёра ГАЗ-71	
Вес снаряжённого транспортёра, кг	3750
Грузоподъёмность, кг	1000
Вес буксируемого прицепа, кг	2000
Дорожный просвет, мм	380
Удельное давление на грунт, кг/кв.см	0,17
Максимальная скорость, км/ч	50
Скорость на плаву, км/ч	5–6
Запас хода по топливу, км	620
Преодолеваемый подъём, град	35
Боковой крен, град	25
Габаритные размеры, мм	
длина	5365
ширина	2582
высота	1740
Гарантийный срок службы:	
по пробегу, км	5000
по времени, год	3
Средний расход топлива, л/100 км	60
Двигатель	ГАЗ-71, V-образный, 8-цилиндровый
Мощность, л.с.	115 при 3200 об/мин
Максимальный крутящий момент, кгм	29 при 2500 об/мин

НЕПРЕВЗОЙДЕННЫЕ ГИГАНТЫ



Михаил СОКОЛОВ (г. Барнаул),
Фотографии из архивов Дмитрия Дашко,
Эдуарда Лотоцкого и автора



Самое известное фото ЯА-2. Запечатлен второй экземпляр машины, построенный на Ярославском автозаводе весной 1934 г.

Шасси первого ЯА-2 после изготовления подверглось нагрузочным испытаниям, для чего устанавливались грузовые борты. Ярославль, сентябрь 1932 г.



В таком виде готовое шасси первого ЯА-2 прибыло в Ленинград. Сентябрь 1932 г.



На этом шасси ленинградским АРЗ № 2 был смонтирован кузов невиданной доселе длины. Ленинград, 8 ноября 1932 г.



Их было построено лишь два экземпляра. Всего два, отличавшихся друг от друга и по-своему неповторимых. Только два, зато каких! Их называли не иначе, как — гиганты, лайнеры, красавцы... Три четверти века назад они казались почти фантастическими и олицетворяли собой растущую мощь советского государства.

1932 год стал для ЯГАЗа (Ярославский Государственный автомобильный завод) этапным. Мало-

мощное и плохо оснащённое предприятие, которое в ту пору не смело и мечтать о глобальной реконструкции и модернизации производства, подобной АМО-ЗИС, не смотря ни на что, создавало новые экспериментальные конструкции, количество которых было сопоставимо со всеми остальными опытными отечественными разработками тех лет, вместе взятыми. Этот год был примечателен тем, что с одной стороны ещё не прекратился ввоз мощных

импортных двигателей (собственного производства которых на ЯГАЗе не существовало вовсе), а с другой — уже был накоплен большой опыт и создан мощный творческий конструкторский потенциал, позволявший в короткие сроки воплощать новые идеи и смелые разработки.

В то время завод осуществлял серийный выпуск самых большегрузных в стране 5-тонных грузовиков Я-5, автобусов Я-6 на их удлинённом шасси и начал мелкосерийный выпуск первой в СССР 8-тонной «трёхоски» ЯГ-10. Представлялось вполне логичным, что и на базе трёхосного ЯГ-10 тоже будет создан автобус повышенной вместимости. Однако кузовное производство тогда на ЯГАЗе было развито слабо. Почти все серийные автобусы Я-6 изготавливались в Ярославле только в виде шасси, кузова на которые монтировали уже сами заказчики — предприятия гортранспорта Москвы, Ленинграда и других крупных городов. Поэтому и трёхосное гигантское шасси под автобус изготавливалось ярославцами для Ленкомтранса.

Экземпляр 1932 года

Шасси, получившее обозначение ЯА-2, создавалось по проекту заводского конструкторского бюро под руководством инженера А. С. Литвинова. Здесь уместно пояснить название модели. Дело в том, что в целом ряде относительно современных источников этот автобус обозначен как ЯА-1, что неверно. До 1932 г. вся продукция ярославского автозавода (и грузовики, и автобусы) носила марку «Я». С 1932 г. приняли новую индексацию: грузовики стали обозначаться «ЯГ», а автобусные шасси «ЯА» — «Ярославский автобус». Подразумевалось, что двухосные шасси Я-6 отныне будут называться ЯА-1. Поэтому трёхосному автобусному шасси сразу дали № 2. Однако, фактически уже в это время (сентябрь 1932 г.) выпуск Я-6 из-за отсутствия двигателей был свернут, и название ЯА-1 нигде не успело закрепиться.

Шасси ЯА-2 в целом представляло собой следующее: на стандартный ярославский передний и задний тележку от трёхосного ЯГ-10 установили низкую автобусную раму, имеющую достаточные размеры для использования всей грузоподъёмности и запаса прочности мостов. Обычно за границей рамы автобусов аналогичной конструкции и размера штамповались отдельными кусками под гигантскими прессами и затем склепывались. В Ярославле прессов такой мощности просто не было. Рамы для грузовиков Я-5 и ЯГ-10 изготавливались из стандартных прокатных швеллеров, что для автобуса с пониженным полом кузова было неприемлемо. Поэтому каждый продольный лонжерон рамы ЯА-2 был собран электросваркой из восемнадцати (!) отдельных кусков, изготовленных в свою очередь из швеллерного углового и листового железа стандартных профилей. Результаты испытаний оказались вполне удовлетворительными. Хотя вес рамы оказался в итоге равным 1200 кг при общем весе машины почти в 9000 кг, он не являлся чрезмерным. Её прочность была испытана 100-километровым пробегом с полным расчётным грузом, прилагавшимся поочередно в различных комбинациях. Расчёты её стоимости при серийном производстве, произведенные на основании затрат на изготовление первой рамы, показали, что и в этом отношении сварная рама имеет право на суще-



«К 15-й годовщине Октября ЯГАЗ выпустил 100-местный автобус, образец которого благополучно прошёл уже свыше 80 тысяч км», - писал в 1935 г. о первом ЯА-2 отечественный журнал «Мотор».



ЯА-2 отличали два запасных колеса на корме и овальное заднее окно. Ленинград, 8 ноября 1932 г.



Первые водители ЯА-2 1932 г. Спереди на крыше установлена самодельная табличка, указывавшая маршрут. Ленинград, 1933 г.



ствование. Таким образом, технически и экономически была доказана возможность изготовления с надлежащим качеством таких рам, в чём сильно сомневались некоторые крупные инженеры ГУТАП.

Передний мост, радиатор, капот, передний щиток и другие мелкие детали были заимствованы от серийного грузовика Я-5, но передний и задний бамперы представляли собой оригинальную сборную конструкцию из двух полосок и накладок. На шасси было установлено рулевое управление типа «Росс» 320 (винт с переменным шагом и кривошип), изготовление которого тоже к тому времени было освоено заводом.

Тормозная система ЯА-2 была целиком взята от ЯГ-10. Ножной тормоз с механическим приводом действовал только на колёса обоих мостов задней тележки, причём действие его усиливалось, как писали тогда, «вакуум серво-тормозом» (вакуумным усилителем). Кроме того, автобусное шасси оснащалось центральным ручным тормозом на карданном валу. Шины, применённые на ЯА-2, были такими же, как у Я-

Непривычно длинный, ЯА-2 невозможно было перепутать ни с каким другим автобусом. Ленинград, 8 ноября 1932 г.



ЯА-2 образца 1932 г. имел 4-фарное освещение и оригинальные декоративные элементы отделки. Ленинград, 8 ноября 1932 г.

5 и ЯГ-10 — «пневматики Корд», размером 40x8 дюймов.

Двигатель и КПП на это шасси, естественно, установили импортные, американские — «Геркулес УХС-3» мощностью 103 л. с. и 4-ступенчатую «Браун-Лайт-554». Этот 6-цилиндровый мотор с диаметром цилиндров в 117 мм и ходом поршня в 120,6 мм имел рабочий объём 7850 куб. см. и степень сжатия 4,6, развивая максимальный крутящий момент в 41,5 кг•м. Все же остальные агрегаты были изготовлены на Ярославском автозаводе из отечественных материалов. Шасси ЯА-2 обладало невиданными доселе в отечественной практике размерами: длиной 11320 мм, базой (расстояние между передней осью и центром задней тележки) 7200 мм, передним и задним свесами 645 и 3475 мм соответственно.

26 сентября 1932 г. испытания шасси ЯА-2 на ЯГАЗе были закончены и 2 октября шестиколёсный гигант без кузова был готов к отправке в Ленинград. Однако из-за невозможности поместить его на железнодорожную платформу на следующий день он отправился в город на Неве из Ярославля своим ходом, успешно преодолев за несколько дней 1000-километровый путь.

По прибытии, шасси было передано «Ленкомтрансу» и отправлено на Ленинградский авторемонтный завод № 2, где в это время уже шла подготовка к постройке «гигантского автобусного кузова». Деревянный каркас из дуба и других ценных пород дерева традиционно обшивался стальным листом и бакелитизированной фанерой. На крыше салона ЯА-2 была сделана рельефная звезда с круговой надписью «К пятнадцатилетию Октября».

Габаритные размеры получившегося автобуса были под стать шасси: общая длина составила 11450 мм, ширина — 2440 и высота — 2970 мм. Благодаря низкой раме пол кузова находился в 675 мм от грунта, что было весьма неплохим показателем. С ходовыми же качествами дело обстояло не так блестяще: радиус поворота оказался довольно велик (14,5 м), а максимальная скорость почти не превышала предельный разгон Я-6 и составила 47,5 км/ч. И всё же в целом, заключение о результатах испытаний ЯА-2, гласило, что его динамические качества «вполне удовлетворительны. Автомобиль с полной нагрузкой разгоняется достаточно быстро и успешно преодолевает подъёмы. Поворотливость автобуса также достаточна для городской езды».

4 ноября 1932 г. в 10 часов утра готовый автобус-гигант совершил первый пробный рейс к Смольнинскому райкому ВКП(б), а оттуда — к Смольному. И это не случайно — тогдашний глава Ленинграда — Сергей Миронович Киров, живо интересовался всеми новинками транспорта и порой лично принимал новые типы автобусов.

7 и 8 ноября автобус-гигант уже видели на празднике тысячи ленинградцев, а три дня спустя в городе был открыт новый автобусный маршрут — № 9 «Красная площадь — площадь Урицкого». На маршрут вышло 4 автобуса, в том числе и наш герой — 100-местный ЯА-2.

Кстати, хотя по документам изготовителей вместимость ЯА-2 была обозначена как 52 места для сидения и полная вместимость до 80 пассажиров, в Ленинграде у эксплуатационников эту машину сразу стали называть не иначе, как «стоместный автобус». И, видимо, не без оснований. Для его обслуживания была создана специальная бригада из 6 водителей и 3 кондукторов, поскольку на маршруте машину обслуживали сразу два кондуктора.

После успешного «старта» первого «ЯА-гиганта» Ярославский завод в лице тогдашнего директора В. А. Еленина и главного инженера Литвинова принял, как сказали бы сейчас, рекламную кампанию по продвижению своего детища и возможного выпуска ЯА-2 малой серией. В тогдашней автомобильной прессе появились их публикации о новом 3-осном автобусе-гиганте с такими анонсами: «Трёхосный автобус ЯА-2 заменяет 2 автобуса Я-6, 3 автобуса АМО-4 и 4 автобуса на полторатонном шасси. Экономия валюты получается в 8–10 раз!

Ввиду большой ассимиляции с выпускаемыми грузовиками Я-5 и ЯГ-10, Ярославский завод мог бы уже сейчас принять заказ на серийное изготовле-

ние этих автобусов».

«Автобус-гигант

Разработана собственная конструкция трёхосного низкорамного автобуса ЯА-2. В течение четырёх месяцев эксплуатации он прошёл 22 000 км без всяких повреждений и ремонтов, работая с нагрузкой до 120 человек и пробегая до 200 км в сутки. Впервые в мире на нём применена рама, сваренная из отдельных кусков листового и профильного железа в 11,5 м длины. При почти том же моторе, что и на Я-6 (разница в 9,5 л.с. — М.С.), автобус ЯА-2 заменяет по числу мест три автобуса АМО-4 или четыре автобуса на 1,5-тонном шасси».

Мало того, на ЯГАЗе даже наметили проектирование ещё более сенсационного 8-колёсного двухэтажного автобуса на 100 сидячих мест (!), с использованием агрегатов шасси экспериментального 4-осного ЯГ-12, построенного почти параллельно с ЯА-2. Но, увы, этим проектам не суждено было осуществиться. Высокая цена и сложность изготовления подобного автобуса с одной стороны, и отсутствие подходящего силового агрегата для него с другой, не позволили ЯА-2 выйти за рамки опытной машины, да и от создания двухэтажного пассажирского четырёхосника пришлось отказаться.

Экземпляр 1934 года

И все же, ярославцы не сдались и сумели построить ещё один образец ЯА-2, по своим параметрам превзошедший первую машину. Автобус с тем же обозначением ЯА-2, стал на тот момент самым длинным и вместительным автобусом в мире. Он был изготовлен на Ярославском автозаводе по образцу ЯА-2 1932 г. под руководством ведущего конструктора Г.М. Кокина. На этот раз автобус решили сделать целиком на ЯГАЗе, воспользовавшись опытом кузовных работ АРЗа № 2 АТУЛ. На нём установили ещё более мощный двигатель Continental 22P рабочим объёмом 8190 куб. см. и мощностью в 120 л.с. при 2400 об/мин (6 цилиндров диаметром 114,3 мм и ходом поршня 132,4 мм).

Новый автобус-гигант собирали в гараже учебно-производственного комбината. После установки силового агрегата за дело принялись столяры, которыми руководили старший мастер А.А. Григорьев и бригадир К.А. Кудрявцев. 31 декабря 1933 г. изготовили каркас кузова. Жестянки обили его тонким листовым железом. Затем им на смену пришли кузнецы Замазкин и Лапшин, слесарь Матвеев, обойщики Богачев и Кузнецов, маляры Смирнов и Тарасов.

Отделка автобуса впечатляла: 54 мягких сиденья, обитых чёрной кожей, большие окна с занавесками, зеркала, часы, мощная радиоустановка с двумя репродукторами. Кроме того, водитель и кондуктор могли связываться между собой через переговорное устройство. Собственная масса ЯА образца 1934 г. превышала 9000 кг. В автобусе помещались до 100 человек, из них 54 сидели в креслах и 46 стояли.

Столь вместительных и комфортабельных автобусов в мире тогда практически не было. Советской машине уступал немецкий автобус-гигант — четырёхосный «Штйле» (75 мест, из них 44 для сидения). Да и английский двухэтажный «Гай» вмещал только 60 чел. А один из самых популярных парижских автобусов того времени Renault TH4 — всего 50. Правда, и «Гай» и «Рено» выпускались серийно, а ЯА-2 построили всего лишь две «штучных» машины. И, тем не менее...

В начале 1934 г. начались пробные поездки. По сравнению с образцом 1932 г. скорость несколько возросла (51,7 км/ч). Однако управление автобусом оказалось весьма тяжёлым. Из-за отсутствия усилителя руля управлять такой тяжёлой машиной мог только физически сильный человек. 23 января 1934 г. постройка второго ЯА-2 была завершена, и через два дня группа заводчан отправилась на нём в Москву. Вёл второй ярославский гигант шофёр В.А. Гоголев. Огромный, шикарный автобус, изготовленный в подарок XVII съезду ВКП(б) и выставленный на Красной Площади, привлёк внимание делегатов и руководителей страны. Директор завода Василий Алексеевич Еленин обратился с рапортом к наркому тяжёлой промышленности Г.К. Орджоникидзе и представил ему создателей автобуса. Нарком обороны СССР К.Е. Ворошилов, осмотрев автобус, заметил: «Хорошая машина! Но велика...».

Кстати, куда направить второй автобус-гигант, пока ещё не решили, и он чуть было не погал в... Якутию. Дело в том, что начальнику «Главзолота» и одновременно зам. наркома тяжёлой промышленности Александру Павловичу Серебровскому ЯА-2 так понравился, что он отвёл Еленина в сторону и предложил: «Продайте эту машину мне. У нас на Алдане дороги хорошие».

Что же касается Орджоникидзе, то он, как гласит легенда, осведомившись о стоимости новинки, посоветовал на дороге визну и распорядился: «Эту машину передайте в Ленинград. Пусть там на ней покатаются». Вообще же, надо думать, при «распределении» второго ЯА-2 сыграли свою роль прямые и длинные улицы города на Неве, а главное — что один такой автобус уже успешно там эксплуатировался.

Недолгий ленинградский век

Жителям и гостям нашей северной столицы в 1930-е гг. повезло: они могли не только видеть оба гиганта воочию, но и прокатиться на каждом из них. Второй 100-местный ЯА-2 прибыл в город на Неве 28 марта 1934 г. По воспоминаниям очевидцев, он неторопливо подъехал к Дворцовой площади. В салоне играла музыка, подсвечивался потолок, было тепло и уютно. Несколько счастливых, которых впустили в салон, прокатились на нём по Невскому. Длинную могучую машину не качало на выбоинах, она быстро разогналась и плавно тормозила.

Но, вообще говоря, это событие, как ни странно, вызвало гораздо меньший резонанс в средствах массовой информации, и было встречено довольно тихо и почти буднично. А удивительным это выглядит потому, что в



Бригада шоферов и ремонтных слесарей взяла обязательство провести ремонт 100-местного ЯА № 135 (образца 1932 г.) за 30 дней своими силами. Ленинград, март 1935 г.



Автобус № 135 (образец ЯА-2 1932 г.) после ремонта. Убраны малые фары, а над ветровым стеклом появился большой трапециевидный аншлак с указателем маршрута. Ленинград, июль 1935 г.



Сравнительные виды сбоку ЯА-2 образца 1932 г. (вверху) и образца 1934 г. (внизу). Вторая машина была заметно выше и длиннее.



Экземпляр ЯА-2 образца 1934 г., вид сбоку слева. Ярославль, март 1934 г.



Готовый экземпляр ЯА-2 образца 1934 г., вид спереди. Ярославль, март 1934 г.



Полный, изначальный вариант фото, приведенного в заголовке. Обратите внимание на фрагмент автобусной кормы слева. Это, пожалуй, единственный снимок, на котором оба ЯА-2 видны вместе. Март 1934 г.



В процессе эксплуатации экземпляр 1934 г. (№ 260) также подвергался изменениям, одним из которых стал измеренный аншлаги с указателем маршрута. 1935 г.



Второй экземпляр ЯА-2 в Ленинграде на одной из конечных остановок.



Бригада шоферов ЯА-2 образца 1934 г. у отремонтированной машины.

публикациях последних десятилетий с точностью до наоборот, все «восторги и лавры» приписываются почему-то именно второму экземпляру образца 1934 г. И именно его изображают чаще всего за подписью ЯА-2, забывая (или лишь упоминая вскользь) о первом автобусе этой марки. Казалось бы, всё логично, ведь ЯА-2 № 2 был «самым-самым»... Однако, по сути, разница между первым и вторым ЯА-2 выражалась всего лишь в ДВУХ сидячих местах, а общая вместимость была практически одной и той же(!): порядка 100 чел. (а во время эксплуатации в них вмещалось и до 120 пассажиров).

Вид сзади на второй ЯА-2. Ярославль, март 1934 г.



Ну а в прессе первой половины 1930-х гг. как раз первый ЯА-2 (1932), называемый не иначе, как «100-местный», «засветился» наиболее полно и подробно. Второй же экземпляр «промелькнул» почти незаметно, и даже точные дан-

ные по его габаритным размерам нигде не приводились. В более-менее современных публикациях они просто списаны с образца 1932 г. Хотя даже глядя на фото первой и второй машин видны различия в их кормовой части, а значит они уже не могли быть одинаковой длины. Анализ имеющихся материалов показывает, что ЯА-2 образца 1934 г. был несколько выше и примерно на 150–200 мм длиннее первого ЯА.

В то же время, данные по двигателю, равно как и внешний вид, чаще всего приводимые от ЯА-2 образца 1934 г., и выдаваемые за ЯА-2 «вообще», за последние годы внесли немало путаницы. Поэтому нельзя не привести различия обоих ЯА-2 друг от друга. Характерными особенностями внешности образца 1932 г. являлись: составной из двух частей передний бампер со звездой в центре; четыре фары на передке (две малых — под большими); фигурные «серп и молот» на пробке радиатора; отсутствие «табло» указателя маршрута и ламп над лобовым стеклом. Образец 1934 г. отличался, напротив, стандартным «грузовым» передним бампером; надписью «ЯАЗ» на самом радиаторе и «звездой в кольце» на его пробке; прямоугольным «экраном» указателя маршрута над лобовым стеклом с надписью «ЯАЗ ЯА 2», верхними фонарями по углам от него и ещё двумя по бокам «торпедо».

Но вернёмся в довоенный Ленинград. Работа обоих 100-местных ЯА, имевших бортовые № 135 (экземпляр 1932 г.) и № 260 (экземпляр 1934 г.) в основном проходила на маршруте № 9-Бис: «Московский вокзал — площадь Льва Толстого». Работали они также на так называемых «театральных» маршрутах, открытых с 10 декабря 1932 г. По вечерам, когда пассажиропоток спадал, автобусы подавались к окончанию спектаклей для развозки публики от театров Оперы и балета, Госдрамы, БДТ и Госцирка. Кроме того, в октябре 1935 г. ЯА-2 образца 1934 г. временно эксплуатировался на маршруте № 12.

Использовались гиганты ЯА и на пригородных маршрутах. Летом 1933 г. экземпляр 1932 г. поддерживал автобусное сообщение до Сестрорецка. В декабре 1933 г. он же вышел в первый внеочередной рейс по новому маршруту до Агалатово. А в середине 1930-х гг. уже оба ЯА-2 связывали летним прямым маршрутом Гостиный Двор Ленинграда и Петергоф с Детским Селом.

Интересно, что успехи отечественного транспорта отражались даже в детских игрушках. Весной 1934 г. Ленинградская фабрика им 1-го облезда выпустила партию новых игрушек, среди которых были трамвай ЛМ-33, автоцистерна, легковушка и, конечно, наш знакомый — 100-местный ярославский автобус.

Оба ЯА были приписаны к автобусному парку № 1, старейшему в городе, и размещавшемуся по адресу: Конюшенная площадь, д. 2. Отсюда выходили они на маршруты. Большинство подвижного состава в парке № 1 было как раз ярославского производства, ну а ЯА-2 по праву были его гордостью.

В марте—апреле 1935 г. бригада водителей ЯА-2 № 135 (1932 г.) под руководством технического директора Савченко и начальника техотдела Ошмана провела ремонт автобуса своими силами. Дело в том, что до того 100-местные машины ремонтировались только на АРЗ № 2. В ходе ремонта внешность первого ЯА-2 претерпела некоторые изменения: были убраны две малых дополнительных фары (подфарника) на передке; боковины капота с пятнадцатью вертикальными «луврами» уступили место новым, с пятью горизонтальными; а над лобовым стеклом появилось весьма объёмное табло указателей маршрута. До этого, за неимением заводского указателя маршрута, на образце 1932 г., применялась простая табличка, закреплённая над ветровым стеклом весьма кустарно.

Последний раз ЯА-2 1932 г. был замечен в эксплуатации в январе 1937 г. Скорее всего в этом году он и «ушёл из жизни», поскольку тогда же ленинградские автобусные парки были укрупнены и сменилась гаражная нумерация автобусов, однако под новой индексацией эта машина уже нигде не фигурировала...

Что касается второго ЯА-2, выезжавшего на линию под № 260, то параллельно с первым в процессе эксплуатации он тоже получил новый аншлаги над лобовым стеклом, а в мае 1937 г. ему присвоили новый бортовой номер (№ 151) и с ним он ходил ещё как минимум года полтора. Последнее упоминание о его работе относится к октябрю 1938 г. Дальнейшая судьба, как первого, так и второго экземпляров ЯА-2 покрыта мраком. Вернее, тот факт, что она была недолгой и печальной не вызывает никаких сомнений. Остается неизвестным лишь, как и когда именно они были уничтожены.

Об автобусах ЯА вспомнили лишь много лет спустя. Вспомнили, как о непревзойдённых для своего времени машинах-достижениях, машинах-рекордсменах. И они действительно являлись таковыми, хотя и были, конечно, не лишены технических изъянов и анахронизмов. Увы, но искать сейчас какие-либо реальные останки обоих ЯА-2 уже слишком поздно. Ярославские автобусы-гиганты за три четверти века стали лишь архивным достоянием.

ХОББИ-ЭКСПО

Прошедшая в этом году второй раз выставка «Хобби-Экспо» порадовала присутствием на ней трёх фирм, занимающихся изготовлением и распространением масштабных моделей автомобилей СССР (в основном) в масштабе 1:43.

Свою выпускаемую и планируемую к выпуску продукцию показали «Адлер-ДИМ» и «Классик-БАС». На стенде первой были представлены прототипы таких моделей как ГАЗ-64, Синяя птица, Лада Приора ТМС и ГАЗ-ГЛ-1, а на стенде второй — прототипы ЗИЛ-158, ЛАЗ-695Е и ЛиАЗ-677. Так же «Феран» показал образцы моделей ВА3-2101 в масштабе 1:18 в гражданском и милицейском окрасе.

Ну, а на выставке было ещё много интересного, но не имеющего отношения к нашему хобби.



Мир Коллекционных Моделей **1001** автомобиль

Добро пожаловать в Удивительный Мир
Масштабных Коллекционных Моделей!

Мы официальные дилеры:



Легковые, Грузовые, Гражданские, Современные, Раритетные, Лимитированной серии, Ручной работы, Отечественные, Зарубежные... в масштабах 1:10, 1:12, 1:18, 1:24, 1:43, 1:72, 1:87 всегда представлены в нашем магазине

Офис и магазин в Москве

метро Аэропорт

ул. Красноармейская, дом 11, корп. 2
+7 (495) 617-1008 (опт и розница)

Интернет-магазин

www.1001automodel.ru

www.elitemodelcar.ru

e-mail: info@1001automodel.ru

САМЫЕ КРАСИВЫЕ АВТОМОБИЛИ В ИСТОРИИ

Авторитетное британское издание *The Telegraph* опубликовало в 2008 г. составленный по проведенному опросу список самых красивых автомобилей всех времён и народов. Причём, англичане назвали не две-три самые стильные машины, а составили список из ста моделей!

Самой красивой машиной за всю историю автомобилестроения англичане признали свой *Jaguar E-type*. Но, думается, *Jaguar* поставлен на первое место не только потому, что он сделан в Британии. Эта машина действительно очень красивая. Особенно хорошо она смотрится «живьём», хотя и на картинках *E-type* весьма хороши.

Второе место досталось *Citroen DS*. Знаменитая «Богиня», как её называли сами французы, в свое время произвела настоящую революцию в автомобильном дизайне. И до сих пор *DS* смотрится отлично.

Замыкает тройку призёров *Jaguar XK120/140/150*. Далее идет *Ferrari Dino* и *Lamborghini Miura*.

Итак, самые красивые автомобили в истории в моделях.



1. Jaguar E-type

Jaguar E-type 1961 High Speed 43kft18s
Jaguar E-type 1971 british racing green Yat-Ming 94244
Jaguar E-type 1971 yellow Yat-Ming 94244
Jaguar E-type 2A prototype 1960 white Milestone mlgclm05
Jaguar E-Type 3,8 roadster silver grey Vanguard's va04903
Jaguar E-type B.R.G. Lledo va04901
Jaguar E-type bronze Lledo va04907
Jaguar E-type cabriolet 1961 New-Ray 4883l
Jaguar E-type cabriolet 1964 red Kyosho 3061r
Jaguar E-type cabriolet 1964 right steering wheel green Kyosho 3061g
Jaguar E-type cabriolet 1964 silver right steering wheel Kyosho 03061s
Jaguar E-type cabriolet closed Verdeck 1967



Dinky dy0001b
Jaguar E-type cabriolet closed Verdeck creme Corgi cg96042
Jaguar E-type cabriolet Kyosho 03061
Jaguar E-type cabriolet light yellow Corgi cg96081
Jaguar E-type cabriolet open Maisto 21304
Jaguar E-type cabriolet ouvert Revell 1:43 461500
Jaguar E-Type cotswold blue Vanguard's va04905
Jaguar E-type coupe #10 Le Mans 1962 Cuninghams/Kimber Kyosho 03064a
Jaguar E-type coupe #10 Le Mans 1963 Kyosho 1606 3064
Jaguar E-Type coupe #15 Le Mans 1963 Cuninghams/Grossman Best Models 9151
Jaguar E-type coupe #15 Le Mans 1963 Kyosho 1605 3063
Jaguar E-Type coupe #8 Le Mans 1962 Charles/Coundley Best Models 9161
Jaguar E-Type Coupe #9 Le Mans 1962 Best Models 9240
Jaguar E-type coupe (Spider) closed Verdeck BOX Model bm8462
Jaguar E-type coupe (Spider) hardtop BOX Model 8463

Jaguar E-type coupe (Spider) silver BOX Model bm8460
Jaguar E-type coupe "Diabolik" (lim) Best Models bediab
Jaguar E-type coupe 1961 green Milestone mlgc38g
Jaguar E-type coupe 1961 Milestone mlgc38b
Jaguar E-type coupe 1961 red Milestone mlgc38r
Jaguar E-type coupe 1963 blue Kyosho 3062b
Jaguar E-type coupe 1963 Kyosho 03062
Jaguar E-type coupe 1963 red Kyosho 3062r
Jaguar E-type coupe 1963 white Kyosho 3062w
Jaguar E-type coupe 1964 green Eligor 100562
Jaguar E-type coupe 1965 Eligor el1153
Jaguar E-type coupe black BOX Model bm8439a
Jaguar E-type coupe black BOX Model bm8460b
Jaguar E-type coupe Brands Hatch 1965 T.Atkins Best Models 9038
Jaguar E-type coupe closed white Best Models 9029
Jaguar E-type coupe Cunningham Le Mans 1962 BOX Model BM8450
Jaguar E-type coupe English version bordeaux Best Models 9028B
Jaguar E-type coupe English version green Best Models 9028V





Jaguar E-type coupe France version white Best Models 9014B
 Jaguar E-type coupe hard top #15 Le Mans 1963 Cuningham/Grosman Kyosho 03063a
 Jaguar E-type Coupe Le Mans 1962 Lumsden/Sargent Best Model 9240
 Jaguar E-type coupe Le Mans 1962 Salvadori Best Models 9022
 Jaguar E-type coupe Le Mans 1963 Salvadori/Richards Best Models 9205
 Jaguar E-Type coupe light blue 1/42 Spot-On 217
 Jaguar E-type coupe Nurburgring 1963 P.Linder



Best Models 9037
 Jaguar E-type coupe rechtsgelenkt dark green BOX Model bm8461a
 Jaguar E-type coupe rechtsgelenkt weinred BOX Model bm8461
 Jaguar E-type coupe Rechtslenker green BOX Model bm8440
 Jaguar E-type coupe Rechtslenker white BOX Model bm8440a
 Jaguar E-type coupe red BOX Model bm8439
 Jaguar E-type coupe red BOX Model bm8460a
 Jaguar E-type coupe series I 3.8 green Auto Art 53822
 Jaguar E-type coupe series I 3.8 midnight blue Auto Art 53821
 Jaguar E-type coupe series II 4.2 red Auto Art 53801
 Jaguar E-type coupe series II 4.2 silver grey Auto Art 53802
 Jaguar E-type coupe series III V12 black Auto Art 53781
 Jaguar E-type coupe series III V12 green Auto Art 53782



Jaguar E-type coupe street black Best Models 9012n
 Jaguar E-type coupe street black Best Models 9027n
 Jaguar E-type coupe street red Best Models 9012r
 Jaguar E-type coupe street red Best Models 9027r



Jaguar E-type coupe Targa Florio 1990 Best Models bes104
 Jaguar E-type coupe Tourist Trophy 1962 BOX Model bm8443
 Jaguar E-Type F.H.C. Small Wheels sw0011
 Jaguar E-Type grey Norev 156
 Jaguar E-type hardtop 1961 G.Hill Best Models 9036



Jaguar E-type hardtop Nurburgring 1963 P.Lindner Best Models 9037
 Jaguar E-type hardtop Tourist Trophy 1962 Best Models 9035



Jaguar E-type kombi Bestattungswagen "Harold and Maude" Tin Wizard
 Jaguar E-type lightweight 1963 white Milestone mlglcm04
 Jaguar E-Type open bronze Vanguard's va04907
 Jaguar E-Type opens cream (new tooling) Vanguard's va49000
 Jaguar E-type primrose Corgi Vanguard's va04911
 Jaguar E-type primrose Vanguard's va04911
 Jaguar E-type roadster 1964 blue Eligor 100560
 Jaguar E-type roadster 1964 Eligor el1152
 Jaguar E-type roadster black Corgi cg96043
 Jaguar E-Type roadster brown met 1/43M Corgi Toys 312
 Jaguar E-Type roadster red 1/43M Minialuxe
 Jaguar E-type roadster red Corgi cg96080
 Jaguar E-type roadster Series I 3.8 red Auto Art 53811
 Jaguar E-type roadster Series I 3.8 silver Auto Art 53812
 Jaguar E-type roadster Series II 4.2 cream Auto Art 53792
 Jaguar E-type roadster Series II 4.2 red Auto Art 53791
 Jaguar E-type roadster Series III V12 green Auto Art 53772
 Jaguar E-type roadster Series III V12 red Auto Art 53773



Jaguar E-type roadster Series III V12 silver Auto Art 53771
 Jaguar E-Type roadster silver black 1/43M Politoys-Polistol 89
 Jaguar E-type roadster silver Corgi cg98121
 Jaguar E-Type Schuco Junior 27221
 Jaguar E-Type Schuco Junior 27275



Jaguar E-type soft top green Corgi cg98120
 Jaguar E-type V12 convertible open silver Milestone mlgc22s
 Jaguar E-type V12 convertible open white Milestone mlgc22w



Jaguar E-type V12 Pressed Wheel red/black Milestone mljw01rp
 Jaguar E-type V12 Pressed Wheel yellow Milestone mljw01yp
 Jaguar E-type V12 Wire Wheel red/black Milestone mljw01r
 Jaguar E-type V12 Wire Wheel yellow Milestone mljw01yww



Set "30th Years of the Jaguar E-Type" Corgi cg97680
 The Racing E-Types Set 2 x Jaguar E-Types Corgi cg97701



КИММЕРИЯ

МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ

WWW.KIMMERI.COM

г. Москва, площадь Ганецкого, д. 1
кинотеатр "Варшава" 11.00-21.00 ежедневно
тел. +7(926)8816666 +7(926)9080808 +7(925)2262626

НАШИ МАГАЗИНЫ:

г. Брянск, ул. Фокина, д. 43 цокольный этаж
11.00-18.00 кроме воскресенья
тел. +7(905)1777705

г. Киев, Московский проспект, д. 6
11.00-19.00 кроме понедельника
тел. +38(067)777760



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!



1:43

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

ЛОКОТРАНС 2011

Годовая подписка 2011 №№ 1-12 1920 руб.

Первое полугодие 2011 №№ 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 / 11) 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 2011 №№ 1-3 - 480 руб.
Дополнительная информация e-mail: lokotrans@mail.ru

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

БЕСПЛАТНО публикуются **ВСЕ** объявления частных лиц.

Объем 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 несет.

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

служба 04» (Компаньон) в отличном состоянии в коробке и КамАЗ-4310 камуфлированный. Тел. в Ярославле 8-915-998-57-31, Алек-

сей
• 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



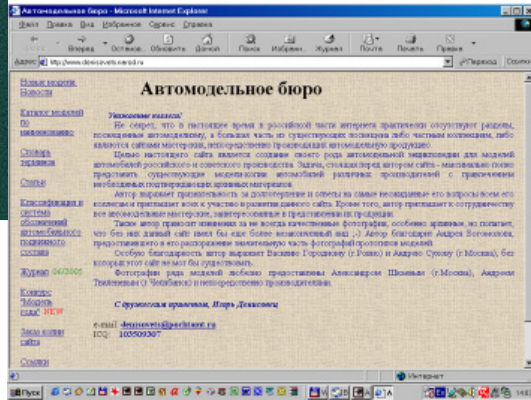
КОМПАКТ-ДИСК

Данный диск является расширенной и дополненной электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

1. Полноцветная версия журнала «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2010 г.
2. Каталог моделей, выпущенных в 2010 г. в формате PDF
3. Фотографии с московских автомобильных выставок 2010 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, истории автотранспорта — www.denisovets.narod.ru
Не секрет, что в настоящее время в русскоязычной части Интернета практически отсутствуют разделы, посвященные автомобильному моделизму, а большая часть существующих сайтов посвящена либо частным коллекциям, либо являясь торговыми площадками.

Целью нашего сайта является создание своего рода энциклопедии по моделям автомобильной советской и российской промышленности. Задача, стоящая перед авторами сайта — максимально полно представить существующие модели-копии различных производителей с необходимой исторической справкой о прототипе и подтверждением этих данных авторскими материалами и фотографиями.

ПАНТГРАФ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖУРНАЛ ОБ ОБЩЕСТВЕННОМ ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ И И ПРОФЕССИОНАЛОВ

Формат А5, 40-44 содержательных страниц, яркая цветная обложка

ПОДПИСКА НА 2011 г.

(6 номеров — 600 руб.)

Оплата производится почтовым переводом
В графе "Сообщения" указать 1-6/11

Журнал также можно приобрести в Москве — киоск "Арт-Хроника" (пересечение Столешникова пер. и ул. Б.Дмитровка (ближе к Тверской). Метро "Пушкинская", "Чеховская", "Театральная"

Оплата почтовым/электронным переводом на адрес:
300012, г. Тула, ул. Николая Руднева, дом 25/13, кв. 5, Денисову Д. Н.
Возможна оплата банковским переводом без открытия счета

- 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
- Продам модели: К А В З - 3270 «Газовая

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

- КУПЛЮ
- ПРОДАМ
- ОБМЕНЯЮ
- РАЗНОЕ

Почтовый адрес _____

АВТОДЕТАЛИ. ГЕОМЕТРИЯ И ГАРМОНИЯ

Михаил ХРАМОВ? e-mail: mach64@mail.ru

32. Москвич-403. Поскольку мы получили первый в серии клон (атака ещё впереди?) и кузов у него абсолютно такой же, как и у выпуска #01, я позволю себе опустить рассуждения о геометрии, тем более что как раз с ней всё было в порядке. А вот исправлены ли недостатки в деталях?:

бамперы одинаковые. Хорошо;
задний номерной знак снова однострочный; прорисовку молдингов на передних крыльях убрали;

наружное зеркало убрали. Жалко, но истина дороже;

цвет теперь не красивый, но такой же нетипичный. О белом «нашествии» говорить пока рано (в отличие от зелёного), но это уже третий случай использования белого цвета, когда более уместен тёмный, например, тот же цвет морской волны;

и последнее. Это не относится к геометрии, но факт настолько вопиющий, что пройти мимо никак не могу. Так уж получилось, что внешний вид автомобилей с индексами 402–407–403 уже давно прочно ассоциируется с облицовками радиатора «шар на палке» – «мелкие ячейки» – «крупные ячейки» (экспортный). Есть ещё целая куча признаков, и они общеизвестны. Так наша любимая серия решила эту традицию сломать, попутно допуская выпад в адрес тех, кто обоснованно ждал именно экспортный вариант. Не сомневаюсь, что все интересующиеся отечественными автомобилями прекрасно знают, что у неэкспортного Москвич-403 другие моторный щит, тормоза, подвеска, руль и педали. И даже база на целых 10 мм больше. Но какое это имеет значение для модели в масштабе 1:43? Я даже настаиваю – это Москвич-407 пятой серии 1962 г., а никакой не Москвич-403. Хорошо заметно даже в этом масштабе отличие есть – на Москвич-403 должна быть форсунка омывателя лобового стекла. Могу предложить только одну версию – господа просто хорошо сэкономили на разработке целой модели (ладно ещё свой знаменитый сканер не обвинили. Но для журнала почему-то фотографировали экспортную) и экономия вряд ли пойдёт на молдинги или другое приближение к польской серии. А сама модель во всём этом не виновата, оценка – очень хорошо.

33. ЛуАЗ-969М «Волынь». Очередная очень хорошая модель, и прототип очень неординарный. Общее впечатление самое благоприятное, почти вся геометрия в полном порядке. Есть только некоторые замечания к мелким деталям:

самый главный и очень заметный недостаток – тент. Зачем надо было делать его в цвет кузова? Да ещё форму заметно исказили – округлость перехода крыши в заднюю стенку абсолютно неуместна, неужели труба, из которой сделана дуга тента, имеет диаметр 15–20 см? И окна в боковинах тента слишком сдвинуты вперёд;

слишком длинные «хвосты» и лишние клыки у переднего бампера;

отсутствует очень заметная выштамповка

под облицовкой радиатора. Выштамповки на капоте тоже немного не такие, как надо, но это терпимо;

стеклоочистители опять отлиты вместе со стеклом, но радуется, что на этой модели это сделано очень аккуратно, а не так плохо, как на ГАЗ-67Б;

рулевое колесо установлено недопустимо высоко и слишком полого;

очень примитивные колёсные диски; ставший нехорошей традицией задний номер. Да и шрифт на этих «номерозаменителях» какой-то неэстетичный. Но всё, кроме первого пункта можно считать мелочью. А оценка – очень хорошо.

34. ГАЗ-М1. Мне трудно быть объективным. Это вторая модель, которую мне хотелось больше всего. Но истина (уточню – истина в моём понимании) – дороге. До атаки ещё далеко, но второй из четырёх заявленных клонов мы уже получили. Чтобы исключить недопонимание, объясню, что клоном я называю модель, сделанную на основе кузова другой модели и отличающуюся от предыдущей только некоторыми мелкими деталями, в том числе и цветом. И ещё оговорюсь, что рассматриваемую модель формально клоном назвать нельзя, так как основная (и единственная крупная металлическая) деталь кузова всё-таки новая. Но изменения в ней такие незначительные, а общих деталей так много (в том числе и пластмассовые, но от этого не менее крупные, верхняя половина кузова и крылья), что я всё-таки назову её клоном. Но, приступим к сравнению. Радуется, что дефис появился на своём законном месте. И цвет! Над нами сжалились и дали нам машину, окрашенную чёрным лаком, а не матовой краской под цвет болотной жабы во время охоты на комаров и мух:

фары не стали больше, но выглядят почему-то лучше;

накладка на пробку радиатора сделана намного лучше;

стеклоочиститель так же не на месте и неправильной формы. Но теперь это не так заметно. А вот рамку лобового стекла не покрасили зря;

подоконная линия такая же невнятная, но теперь это частично скрадывается цветом;

нижняя кромка крыльев не изменилась. А резину на подножках обозначать теперь не обязательно;

задние фонари той же неправильной формы;

«сковорода» теперь установлена почти правильно;

задний бампер опять неправильный, но теперь только на виде сверху.

Положительные сдвиги очевидны. Но недостатки всё же добавились: на облицовке радиатора нет эмблемы и отверстие для заводной ручки слишком высоко, а ещё очень уж гипертрофированная колея. По сравнению с прототипом оценка на одну позицию выше – не очень хорошо.

35. ГАЗ-3102 «Волга». Неизбежно сравне-

ние не только с моделью А38 изготавливаемой на Тантале (оно не выиграно, впервые я констатирую ничью, да и то только за счёт мелких деталей и отсутствия миллиметровых щелей в открывающихся дверях по причине их отсутствия), но и с выпуском №09 – эталонной моделью ГАЗ-24. А вот тут всё не так радужно:

главный и самый заметный недостаток – проём лобового стекла. Почему-то он очень уменьшился в размерах со всех четырёх сторон, что привело к резкому утолщению стоек и неправильным стыкам с линиями капота и крыши. К тому же и рамка стекла нарисована очень толстой. Заднее стекло пострадало меньше – сбоку скрадывается толщиной стоек, а снизу всё нормально. А вот сверху опять нехорошо и подобная тенденция уже не радуется. Неужели нельзя было сделать так же, как у почти идеальной ГАЗ-24?;

вторая большая беда – вёс фасад. На углах неправильная форма передних указателей поворота, а справа ещё и чудовищный зазор. Ниши фар обязательно должны быть чёрными, иначе вид кардинально портится. Прутья облицовки радиатора не имеют чётких (а потому хорошо заметных и сильно формирующих облик) изломов. В довершение всего эта деталь стоит с заметным и абсолютно неуместным наклоном назад;

И совсем катастрофа с колёсами. Диски 17-дюймовые! К тому же не «родные», а от ГАЗ-24-10 и жутко примитивные. Ширина профиля шин очень мала – как у самого первого «Москвича». Колея же колёс наоборот, велика;

почему одно наружное зеркало? Вроде бы на «министерских» машинах не экономили; стеклоочистители, мало того, что смещены в сторону почти на полсантиметра, они ещё и слишком короткие. А от ГАЗ-24 поставить нельзя было?;

замки на передних дверях не обозначены объёмом. И нет срезанного острого угла в задних боковых окнах. У ГАЗ-24 всё это было;

что нарисовано на порогах серебристой краской? Очень широкий молдинг? Уж лучше бы сделали пороги правильной формы. А краску использовали на рамки боковых стёкол – там она нужнее;

просто безобразное изображение наклейки на стойках краской. Заднюю часть её даже не удосужились скорректировать с углом наклона заднего стекла;

передняя часть слишком приподнята, слишком заметный дифференциал на корму, как сказал бы моряк;

и опять традиционные задние номерные знаки. Которые ещё и опять чёрные – какие могут быть чёрные номера на машине, выпущенной с 1982 г.? И неужели так сложно делать эти «как бы номерные знаки» если не в масштабе, то хотя бы одинаковыми на всех моделях?

Думаю, всё описанное выше позволяет мне убрать минимум половину баллов от уровня ГАЗ-24. Больше просто не хочется, машина уж очень хорошая. Итог – не очень.



Mazda MX5 soft top blue, grey интерьер номер Roadster Hongwell (Cararama)
 Mazda MX5 soft top white, beige интерьер номер Roadster Hongwell (Cararama)
 Mazda MX5 soft top white, beige интерьер / панель приборов grey номер Roadster Hongwell (Cararama)
 Mazda MX5 soft top yellow, beige интерьер номер Roadster Hongwell (Cararama)
 Mazda RX7 Efini FD3S black, black интерьер лс.номер R efini RX-7 Real-X rx007[A01]
 Mazda RX7 Efini SA22C red Real-X
 Mazda RX7 Efini SA22C yellow Real-X
 Mazda RX7 Efini SA22C Japan Police Real-X
 Mazda RX7 Savanna red Real-X
 Mazda RX7 Savanna black Real-X
 Mazda RX7 Savanna green Real-X
 Mazda RX7 Savanna Green Bourbon Collection

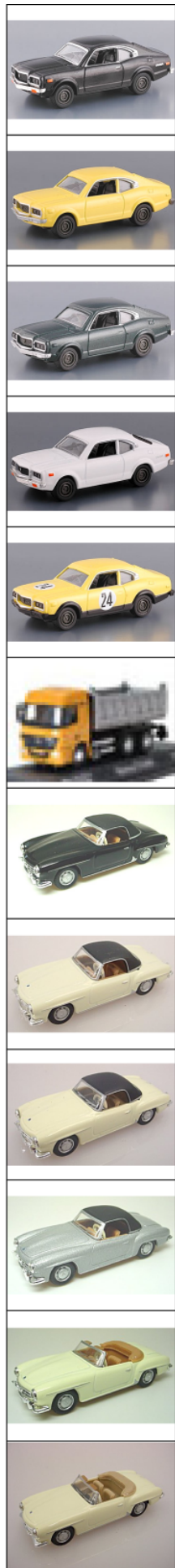


Mazda RX7 Savanna white Bourbon Collection
 Mazda RX7 Savanna white Real-X
 Mazda RX7 Savanna red Bourbon Collection
 Mazda RX7 Savanna red Real-X
 Mazda RX7 Savanna #40 Bourbon Collection
 Mazda RX7 Savanna FC3S dark grey metallic, black интерьер лс.номер R Savanna RX-7 Real-X rx004[A02]
 Mazda RX7 Savanna FC3S white, black интерьер лс.номер R Savanna RX-7 Real-X rx004[A01]
 Mazda RX7 Savanna SA22C yellow, black интерьер лс.номер R Savanna RX-7 Real-X rx006[A01]
 Mazda RX7 type R yellow Real-X
 Mazda RX8 grey metallic, grey интерьер номер RX-8 M-Tech 6
 Mazda RX8 red, dark grey интерьер лс.номер R RX-8 Epoch rx015[A01]
 Mazda RX8 red, grey интерьер номер сзади RX-8 M-Tech 6



Mazda RX8 yellow Hongwell (Cararama)
 Mazda RX8 yellow, dark grey интерьер лс.номер R RX-8 Real-X rx015[A02]
 Mazda RX8 Okayam-ken Keisatsu (Police) Japan Realty (Yodel Real-X Police car collection)
 Mazda RX8 red Realty (Daniel&Co Real-X)
 Mazda RX8 red Realty (Epoch M-tech series-6)
 Mazda RX8 silver Realty (Daniel&Co Real-X)
 Mazda RX8 yellow Realty (Yodel Real-X Exclamation box-3)
 Mazda RX8 yellow Realty (Yodel Real-X Part-6)
 Mazda RX-8 dark blue metallic Realty (Yodel Real-X Exclamation box-3)
 Mazda RX-8 grey metallic Realty (Epoch M-tech series-6)
 Mazda Savanna GT white with black bottom, grey интерьер номер сзади поле M-Tech The Police Car Old & New
 Mazda Savanna GT black, grey интерьер номер сзади поле красная мигалка M-Tech

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



Mazda Savanna GT
black, grey интерьер
номер саади попе
M-Tech 70's series 2nd

Mazda Savanna GT
yellow, grey интерьер
номер саади попе
M-Tech 70's series

Mazda Savanna GT
dark green metallic, grey
интерьер
номер саади попе
M-Tech 70's series

Mazda Savanna GT
white, grey интерьер
номер саади попе
M-Tech 70's series 2nd

Mazda Savanna GT #24
yellow with black bottom,
grey интерьер
номер саади попе
SECRET model
M-Tech 70's series

Mercedes
dump truck
JoyCity AutomaXX 2101A-
1

Mercedes 190SL hard top
black, beige интерьер
номер MB 190SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 190SL hard top
cream-white, beige
интерьер
номер MB 190SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 190SL hard top
cream-white, beige
интерьер
номер MB 190SL / панель
приборов black
Hongwell (Cararama)

Mercedes 190SL hard top
silver, beige интерьер
номер MB 190SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 190SL open
cream-white, beige
интерьер
номер MB 190SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 190SL open
cream-white, beige
интерьер
номер MB 190SL / панель
приборов black
Hongwell (Cararama)



Mercedes 190SL open
light green, beige интерьер
номер MB 190SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 190SL open
light green, beige интерьер
номер MB 190SL / панель
приборов black
Hongwell (Cararama)

Mercedes 190SL open
silver, red интерьер
номер MB 190SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 190SL open
yellow, beige интерьер
номер MB 190SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 190SL soft top
red, beige интерьер
номер MB 190SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 190SL soft top
red, beige интерьер
номер MB 190SL
панель приборов black
Hongwell (Cararama)

Mercedes 190SL soft top
yellow, beige интерьер
номер MB 190SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 190SL soft top
yellow with "Pepsi" Logo /
beige интерьер / панель
приборов black
номер MB 190SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 190SL soft top
yellow-green, beige
интерьер
номер MB 190SL
панель приборов black
Hongwell (Cararama)

Mercedes 190SL soft top
yellow-green, beige
интерьер
номер MB 190SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 280SL hard top
beige / beige интерьер
номер MB 280SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 280SL hard top
black, beige интерьер
номер MB 280SL
Schuco (Junior Line)



Mercedes 280SL hard top
dark blue metallic, beige
интерьер
номер MB 280SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 280SL hard top
dark blue metallic, black
интерьер
номер MB 280SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 280SL hard top
red, крыша black, beige
интерьер
номер MB 280SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 280SL hard top
dark blue metallic, крыша
light blue, beige интерьер
номер MB 280SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 280SL hard top
red, крыша beige / beige
интерьер
номер MB 280SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 280SL hard top
red, крыша red, beige
интерьер
номер MB 280SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 280SL hard top
red, крыша red, black
интерьер
номер MB 280SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 280SL hard top
silver, beige интерьер
номер MB 280SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 280SL open
beige / beige интерьер
номер MB 280SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 280SL open
beige / black интерьер
номер MB 280SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 280SL open
dark blue metallic, beige
интерьер
номер MB 280SL
Hongwell (Cararama)

Mercedes 280SL open
red, beige интерьер
номер MB 280SL
Hongwell (Cararama)

Полный фотоотчёт о XVII Олдтаймер галерее Ильи Сорокина вы,
как всегда, сможете найти на нашем диске

Продолжение следует



Buick 8



Cadillac 370 V12 Fleetwood Town Car



Cadillac Fleetwood 75



Ford A

XVII
ОЛДТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ
Ильи Сорокина



Ford A Tudor



Ford T



Ford V8



GA3-11-73



GA3-12 ЗИМ



GA3-13 Чайка



GA3-13B Чайка



GA3-14 Чайка



GA3-23 Волга



GA3-21 Волга



GA3-24-24 Волга



GA3-24-34 Волга



GA3-24-95 Волга 4x4



GA3-3102T Волга



GA3-31013 Волга



GA3-31013 Волга



GA3-A



GA3-M1



GA3-M20 Победа



GA3-M20 Победа



Эскорт Президента России



Lincoln KB V12



Mercedes 450SEL (W116)



Mercedes 500SEL (W126)



Mercedes 450SEL600 (W110)



ЗИС-115



ЗИС-33



GA3-AA



Mercedes S600 Pullmann



Mercedes S500L (W140)



Mercedes S600 (W221)



Mercedes S600 Guard Pullmann (W220)

XVII
ОЛДТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ
Цели Саракиня



Packard 120



Packard 120



Packard 180 Formal Sedan



Rolls Royce 1950 Silver Ghost



ЗИЛ-111



ЗИЛ-111Д



ЗИЛ-111Г



ЗИЛ-111В



ЗИЛ-114 первый



ЗИЛ-114 серийный



ЗИЛ-117



ЗИЛ-117В



ЗИЛ-118К



ЗИЛ-4102



ЗИЛ-4104



ЗИЛ-41041



ЗИЛ-41045



ЗИЛ-41047Б



ЗИЛ-41052



ЗИЛ-47042 Скорпион



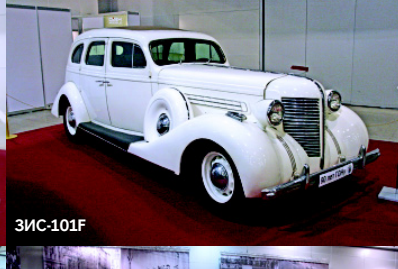
ЗИЛ-410441



ЗИЛ-41047



ЗИС-101



ЗИС-101F



ЗИС-110



ЗИС-110Б



ЗИС-110П



ЗИС-110П фазтон