

Разница между взрослыми и детьми  
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

# Автомобильный 4/2009 моделизм

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



Федеральное государственное учреждение культуры

Политехнический музей



Урал-4420-44 (Scale)



Урал-4420-44 (Scale)



Урал-4320-44 (Scale)



Урал-4320-44 (Scale)



НефА3-4308-0000010-15 (Scale)



Рамный погрузчик 5083 на шасси КамАЗ-53212 (Scale)



Ранний вариант Урал-4320 (Scale)



УГБ-50 на шасси ГАЗ-66 (Scale)



НефА3-4308-0000010-15 (Scale)



НефА3-42112-02 (Scale)



НефА3-42112-02 (Scale)



НефА3-42112-02 (Scale)



КамАЗ-6450 (Scale)



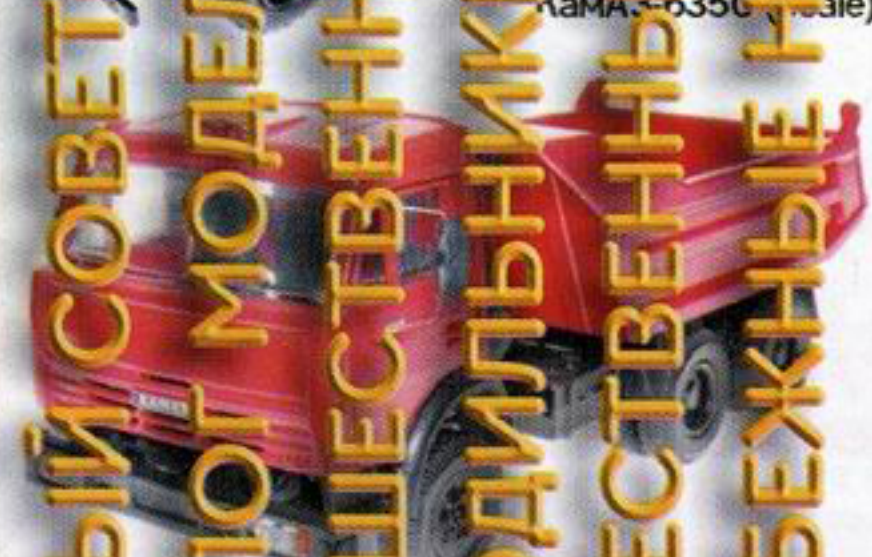
КамАЗ-6450 (Scale)



Лесовоз фирмы "Риат" на базе КамАЗ-43114 (Scale)



НефА3-42112-02 (Scale)



КамАЗ-53503 (Scale)



КамАЗ-53503 (Scale)



Щеловоз-мультилифт на шасси КамАЗ-53215 (Scale)



КамАЗ-44108 (Scale)



1-133ГЯ (Scale)



Выставочный экземпляр ЗИЛ-133ГЯ (Scale)



ГАЗ-3308 "Садко" (Scale)



ГАЗ-3308 "Садко" (Scale)

ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ ПИКАП  
КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ ДИК-ДНК  
ПРЕДШЕСТВЕННИКИ ГАЗ-66  
ХОЛОДИЛЬНИКИ НА КОЛЕСАХ  
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ  
ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

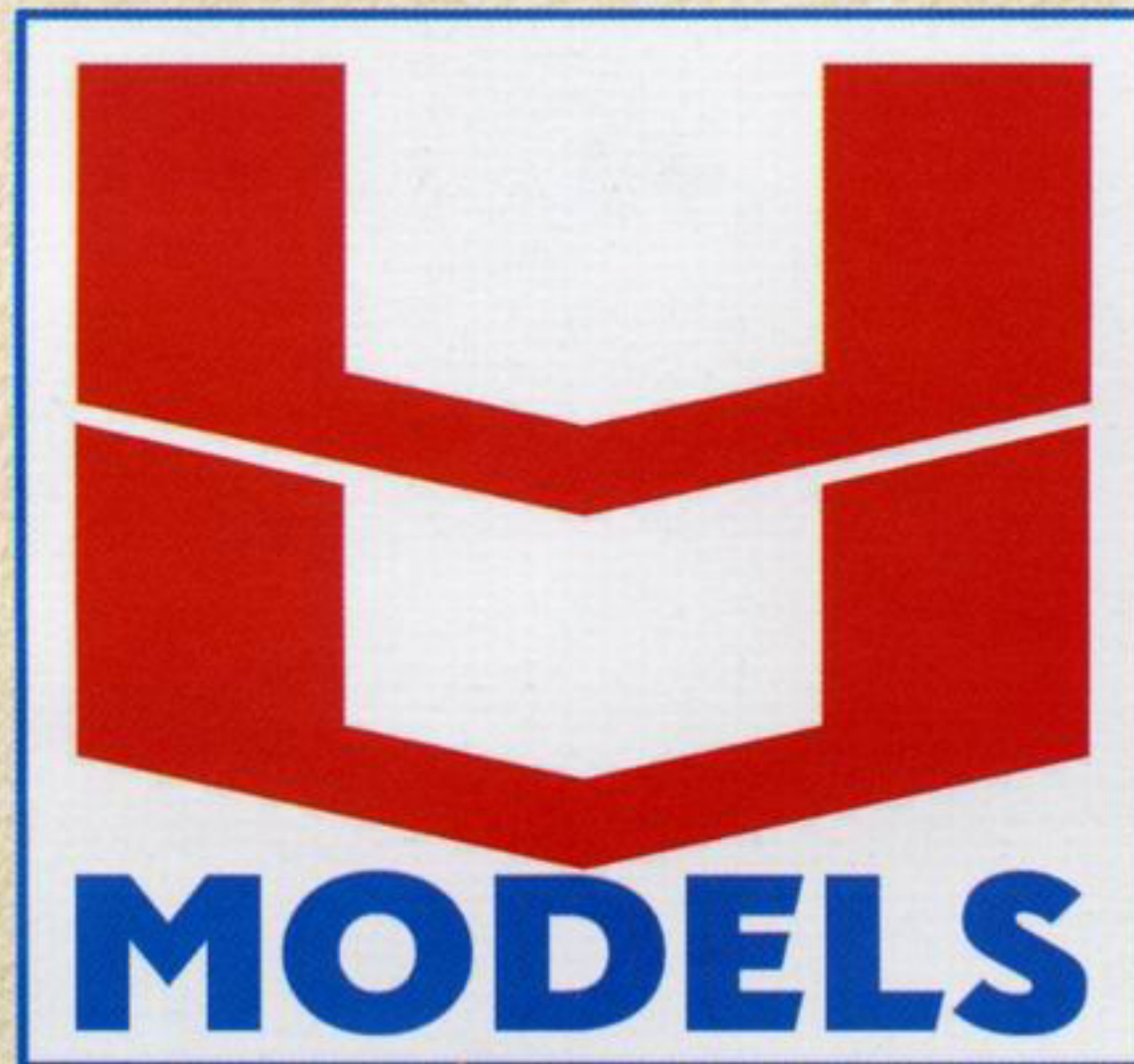
WWW  
AUTOMODEL  
RU

# V.V.M Co. Ltd.

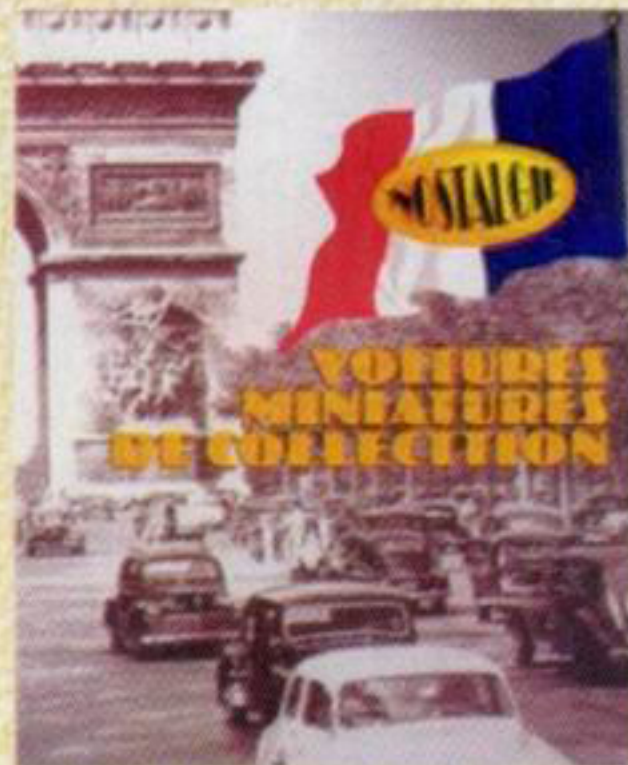
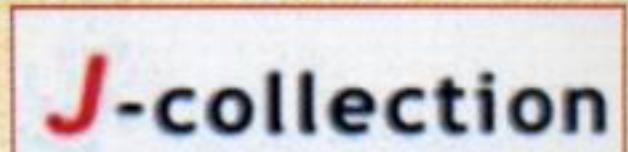
## ДИСТРИБЬЮТОР № 1 в РОССИИ



**NOREV**



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



### ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ

**МАГАЗИН  
В  
МОСКВЕ**

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

**Model Cars Heritage**



**Интернет-Магазин**

[www.modelcarsheritage.spb.ru](http://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 4/2009 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 Макогонова**  
e-mail: makogonova@mtu-net.ru  
**Редакционный совет:**  
**Александр Говоруха** (Николаев)  
e-mail: govor1972@ukr.net  
**Олег Курихин** (Москва)  
**Евгений Прочко** (Москва)



**Коллективный консультант:**

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

Набор и вёрстка  
**Любовь Полетаева**  
Фото  
**Юрий Мильман, Ольга Шкаева**

Издатель  
ООО «Благовест-В»

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

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

© Автомобильный моделизм, 4(64)

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

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

© Model Cars. Russia, 2009

## СОДЕРЖАНИЕ

Моя коллекция, 2  
**А. Семиков**  
Автомобили 1995 года – Fiat Punto,  
Volkswagen Polo и Opel/Vauxhall Omega, 7  
**А. Бармасов**  
Планы выпуска моделей. II полугодие 2009 г., 9  
Моделистам на заметку, 11  
Мне нравится надёжный твой характер. Не  
зря тебя назвали «Москвичом», 13  
**Ю. Дубков**  
Первый советский пикап, 15  
**М. Соколов**  
Каталог моделей ДИК–ДНК, 17  
Зарубежные новинки, 19  
Отечественные новинки, 22  
Предшественники ГАЗ-66, 27  
**А. Колеватов**  
Холодильники на колёсах, 31  
**А. Говоруха**  
Каталог моделей фирмы «Matchbox» серия  
«Model of YesterYear», 33  
Справочная информация. Fiat в фотографиях  
и моделях 35  
«Зимнее» хобби, 38  
**О. Евлашкин**  
Справочная информация. Каталог моделей в  
масштабе 1:72, 39

*Дорогие друзья и коллеги!*

*Заканчивается подписка на второе полуго-  
дие 2009 года. Подписка осуществляется толь-  
ко через редакцию.*

*В связи с уменьшением тиража редакция  
может гарантировать получение журнала  
только его подписчикам.*

*Стоимость подписки составляет 480 руб.  
на полугодие.*

*Годовая подписка не принимается – первый  
номер уже распродан.*

*Надеемся, что больше в этом году резких  
изменений с оплатой типографии и почтовых  
услуг больше не произойдёт.*

*В случае получения бракованного номера,  
просим как можно скорее обратиться в редак-  
цию для его замены. Журнал будет выслан со  
следующим номером.*

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

*Надеемся, что Вы останетесь с нами.*

## ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» осуществляется *только через редакцию журнала* перечислением почтового перевода в **480 руб.** (за полугодие) для России и указанием в поле «Для письма»: «Подписка на 2 полугодие» и своего почтового адреса. Отправка журнала – заказной бандеролью.

### ПРЕДЫДУЩИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛОВ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ТОЛЬКО ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМУ СОГЛАСОВАНИЮ С РЕДАКЦИЕЙ

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

Для справки: стоимость одного номера за 2000 – 1-ю пол. 2003 гг. – **130 руб.** (с пересылкой по России). После согласования заказа 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@web.de, Price: euro 10 single copy including mail; euro 30 for 3 issues (1/2 year) or 60 for 6 issues (1 year) including mail (Russian language only)

**В розницу старые и новые номера журнала можно приобрести:**

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

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

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

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

торговый центр «Электроника», отдел «Автомодель» – ул. Кольцовская, д. 46

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

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

**Интернет-магазины** [www.ritmonexx.ru](http://www.ritmonexx.ru); [www.1001automodel.ru](http://www.1001automodel.ru); [www.models-online.ru](http://www.models-online.ru)  
**УКРАИНА:** 69006, г. Запорожье, Северное шоссе, д. 5, кв. 1. Никифоров В. (тел. 12-08-96)  
г. Полтава, тел. 2-46-59, Лаптев Олег

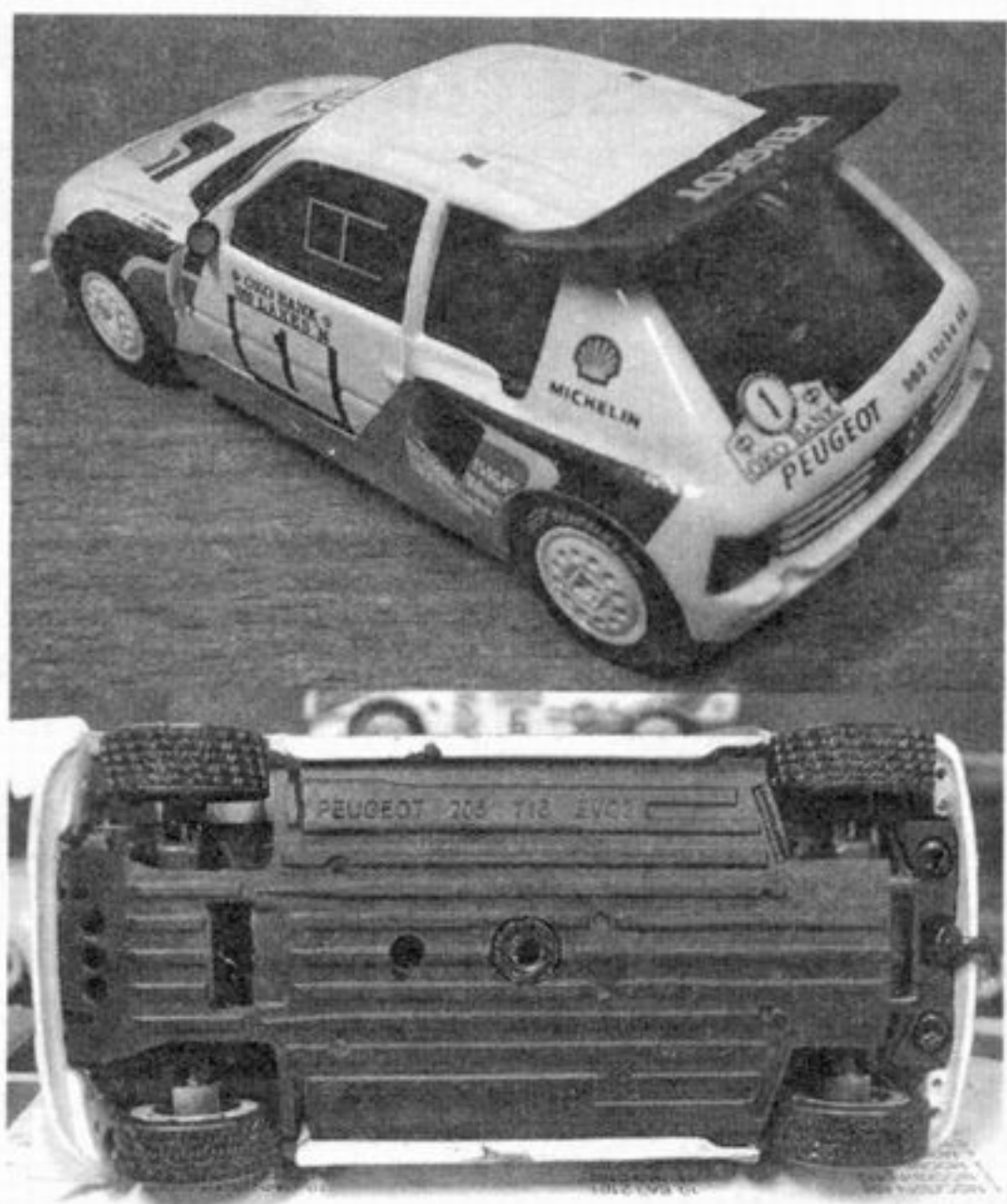
# МОЯ КОЛЛЕКЦИЯ

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



## Peugeot 205 T16 Evo.2 (Altaya/IXO)

Красивая машина — красивая модель. На мой взгляд — один из самых элегантных раллийных автомобилей. Француз, одним словом. Peugeot 205 и в базовом исполнении довольно симпатичная машина, обладающая лаконичным, но запоминающимся дизайном. Чего стоит хотя бы задняя стойка кузова, резко выделяющая машину из толпы себе подобных. В раллийной же версии этот дизайн дополнен расширителями колёсных ниш, спойлерами, антикрылом и воздухозаборниками. Всё это придаёт облику машины мощь и динамичность.



Масштабная модель выполнена очень хорошо. Впечатляют детализация и качество исполнения. Интересная особенность — днище и агрегаты, находящиеся под ним прикрыты специальным щитом, который их защищает от ударов и повышает аэродинамичность машины.

## Peugeot 206 (Hongwell/Cararama)

Дамский любимчик. Очень симпатичная машинка. Её прототипы в изобилии бегают по нашим российским дорогам.

В магазине модель я выбирал из пяти экземпляров. Нашёл единственный без брака. На остальных моделях брак — это, в основном, дефекты покраски. Кстати, у модели интересная осо-



бенность — на днище выполнены диагональные растяжки. Так обычно усиливают кузова кабриолетов. По всей видимости, у моделей Peugeot 206 и Peugeot 206CC унифицированные днища. По словам коллекционеров, эта модель раньше выпускалась в пластиковом боксе с поворачивающимися передними колёсами и антенной, что, несомненно, улучшает восприятие модели. Но у нас, в Калуге, моделей от Hongwell в пластиковых боксах и в ранних вариантах (с подвижными колёсами и открывающимися дверцами) я вообще не видел. Модели в этом исполнении, которые у меня имеются, классика, были куплены на «молотке», и естественно — уже без боксов. Вообще — тенденция по упрощению моделей китайцами прослеживается довольно чётко. Видимо — дорого.



## Peugeot 406 (Hongwell/Cararama)

Автомобили Пежо 406-й модели в последнее время в изобилии побежали по улицам нашего города. Видимо перегонщики где-то во Франции или Германии «отрыли» Клондайк с этими машинами. 406-я модель Пежо — мне чем-то нравится. Вроде бы ничего особенно выдающегося в ней нет, но что-то «цепляет». Кроме того, на полке в магазине стояла модель такого же цвета, как моя «Девятка» — пришлось брать.



Модель порадовала. Сделана качественно — хорошо отлита, покрашена и собрана. Приятная модель!

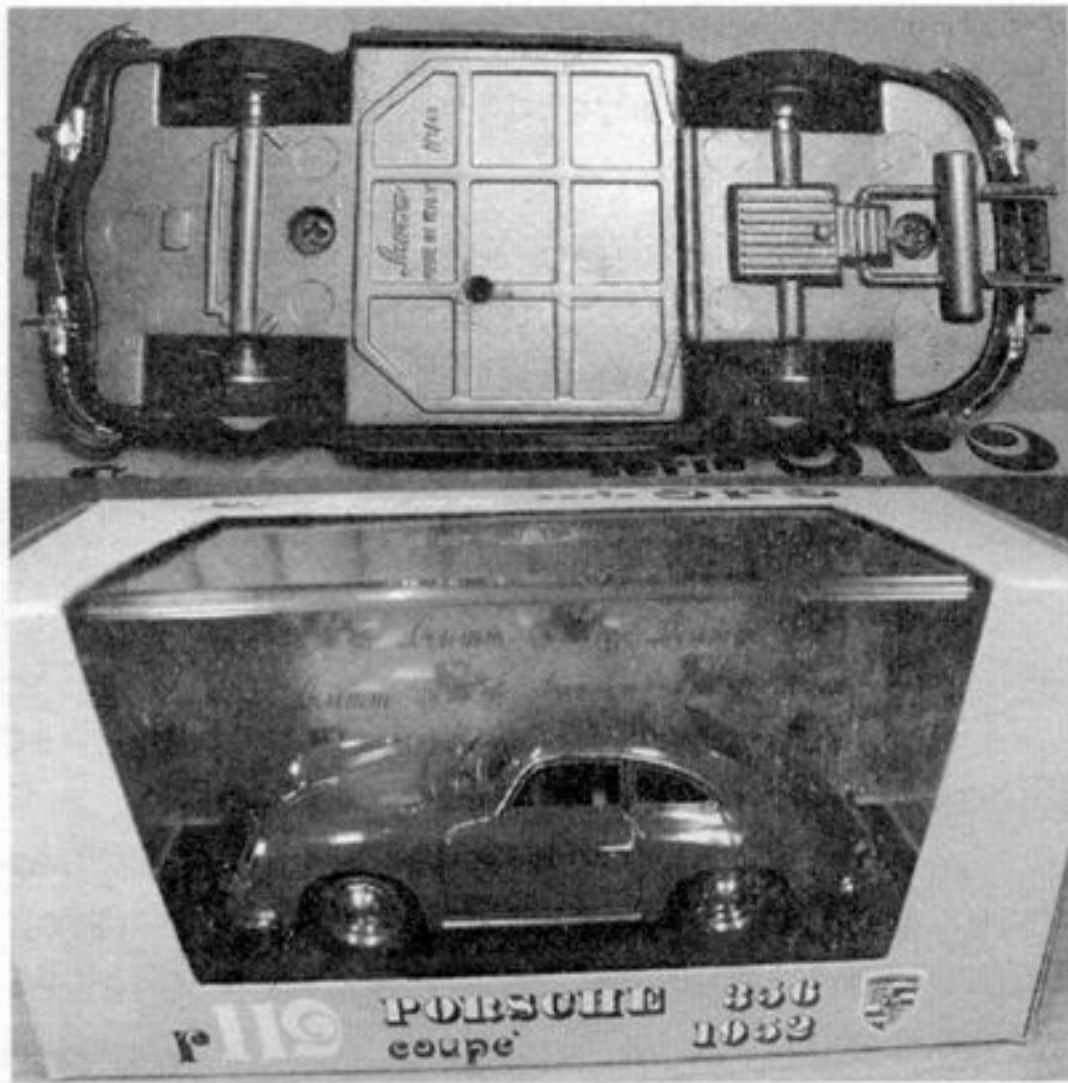


## Porsche 356 Coupe 1952 (Brumm)

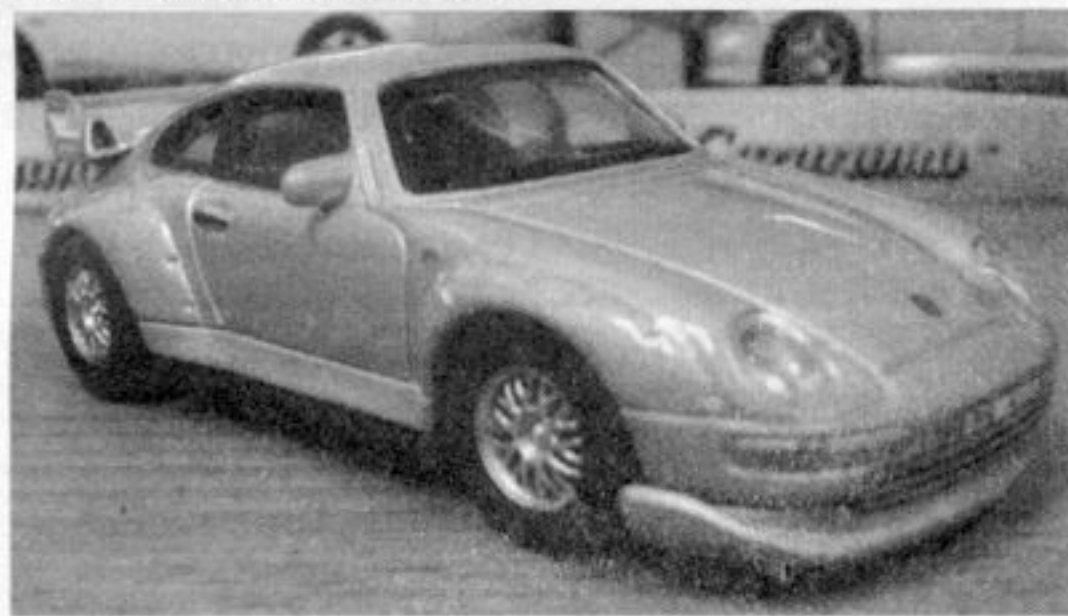
Выдающийся прототип — шедевр Фердинанда Порше и очень красивая модель. Подумать только — когда-то 40 л.с. и 130 км/ч максимальной скорости делали автомобиль спортивным! А ведь это, практически, показатели моей первой машины — «Зюзика-мыльницы»... Когда-то мне принесли компьютерную игру — «Need for Speed Porsche Unleashed», так вот там я начал карьеру виртуального автогонщика как раз с такой модели. Ощущения схожи с теми, которые я испытывал от вождения своего «Запорожца» — звук мотора, неторопливость разгона и валкость в виражах...



Масштабная модель выполнена очень аккуратно и качественно. Детализация также очень хорошая, если учесть, что модель выпускается фирмой «Брум» с конца 1970-х гг. и является ровесницей наших саратовских моделей. Модель

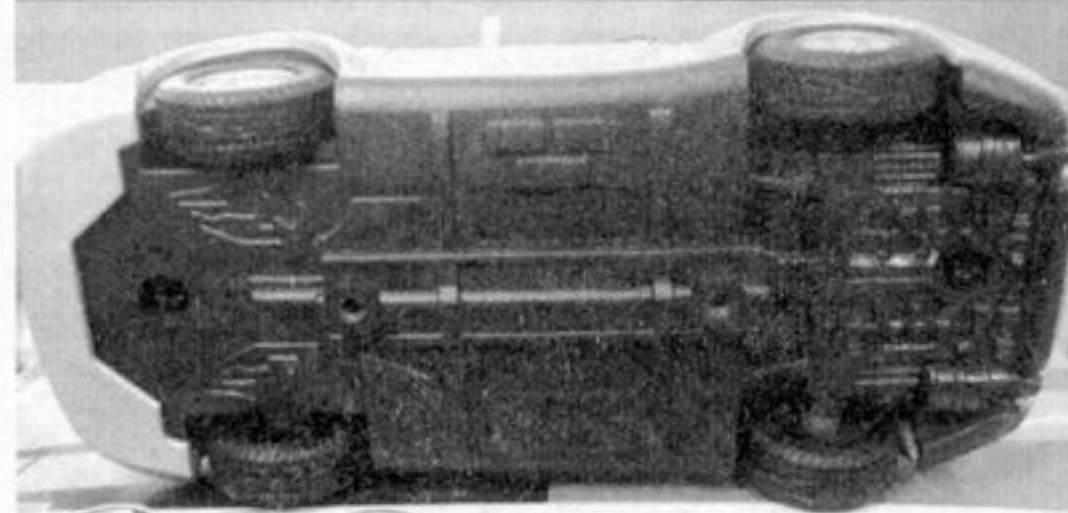
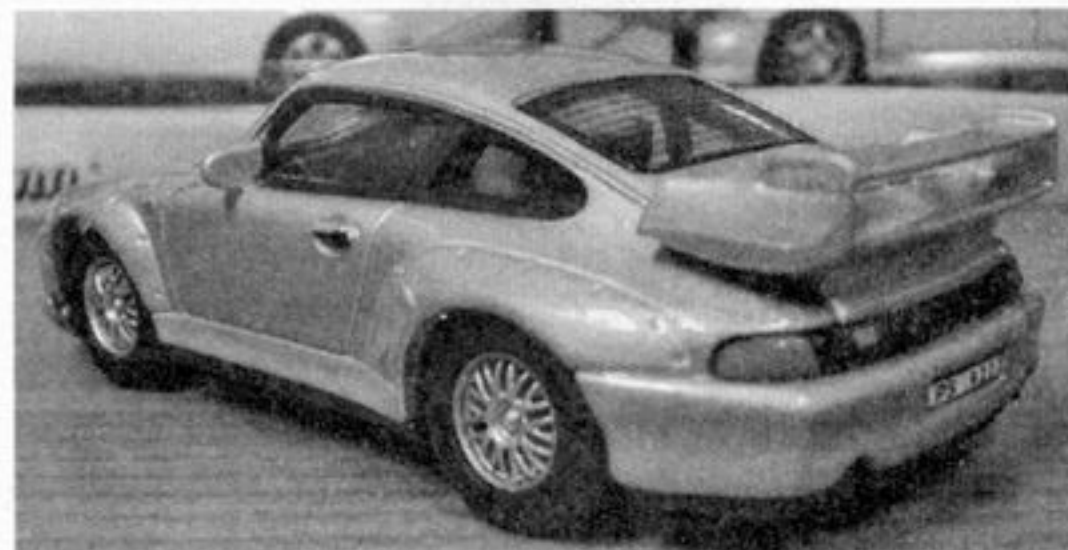


очень неплохо передаёт прототип и займёт достойное место на полке.



#### Porsche 911GT2 (Hongwell/Cararama)

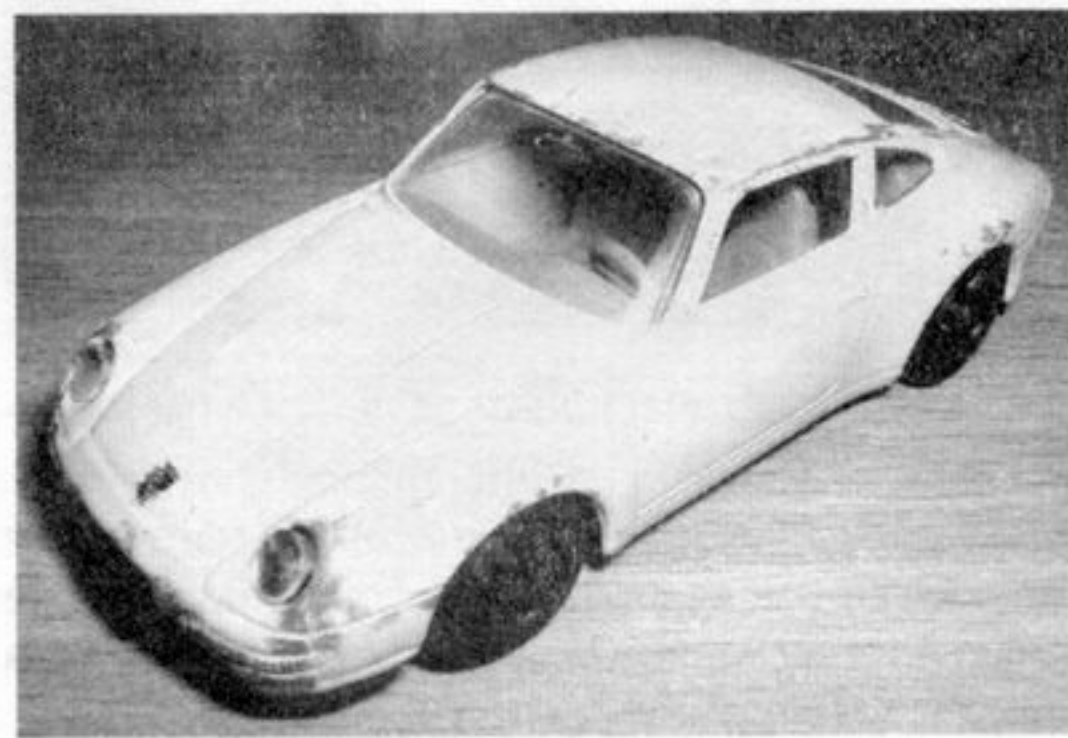
Модель покупал из любви к прототипу. Ранние «911-е» от «демократичных» производителей мне не попадались — решил приобрести его в поздней версии 1990-х гг. Модель сделана несколько грубовато. Литьё даже у Bburago'вского 911-го лучше. Слишком толстые стойки лобового стекла здорово «огрубляют» эту модель. Но основной её «косяк», на мой взгляд, в задних колёсах. Тот, у кого стоит на полке эта модель, меня поймёт.



При проектировании модели, китайцы, по всей видимости, планировали применить, как и на прототипе, колёса разной ширины на передней и задней осях. Потом, наверное, как всегда — для удешевления производства, поставили на обеих осях одинаковые колёса, да ещё и одинаковой колеи. В результате — колёса задней оси получились сильно утопленными в колёсных нишах, задняя-то часть машины значительно шире передней.

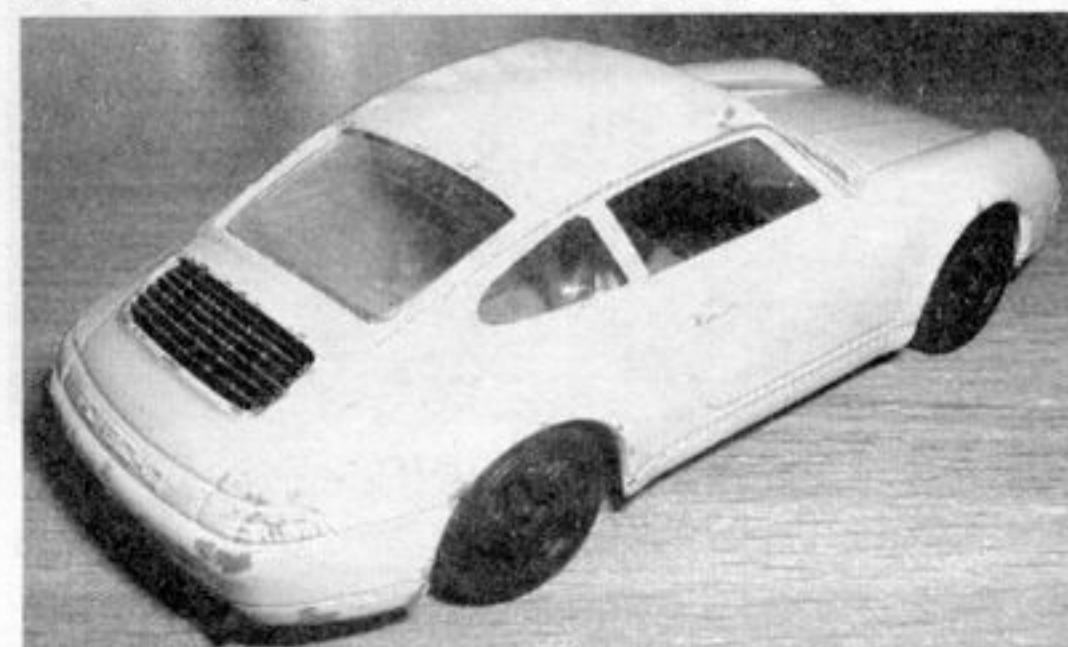
Когда покупал модель — я сразу решил, что этот недостаток будет не очень трудно исправить — опыт ремонта игрушек у меня есть немалый. Но материал дисков колёс оказался очень хрупким. При попытке разобрать колёсную пару — полопались бобышки, которыми колёса одеваются на ось. Пришлось эти бобышки, и оси соби-

рать на клею. Но результат — стоил того — задняя часть модели стала смотреться более или менее прилично.



#### Porsche 911 Carrera (Bburago)

А эта модель — вклад в коллекцию моей дочки. Ребёнок нашёл машинку на улице и с гордостью принёс папе. Я уже говорил, что моя восьмилетняя дочь относится к моему увлечению с пониманием и даже участием. Она обязательно тщатель-



но рассматривает и оценивает новинки в коллекции, знает, что эти машинки предназначены не для игры, а иногда и пополняет коллекцию такими, не самыми хорошо сохранившимися, но от этого более дорогими мне, экспонатами.

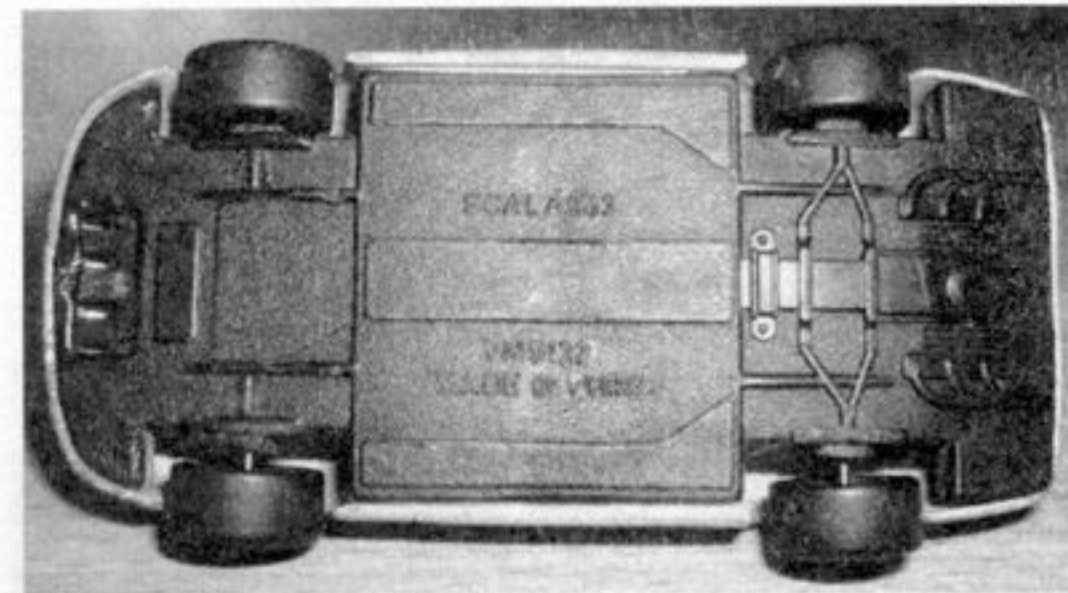


#### Porsche 959 (YatMing)

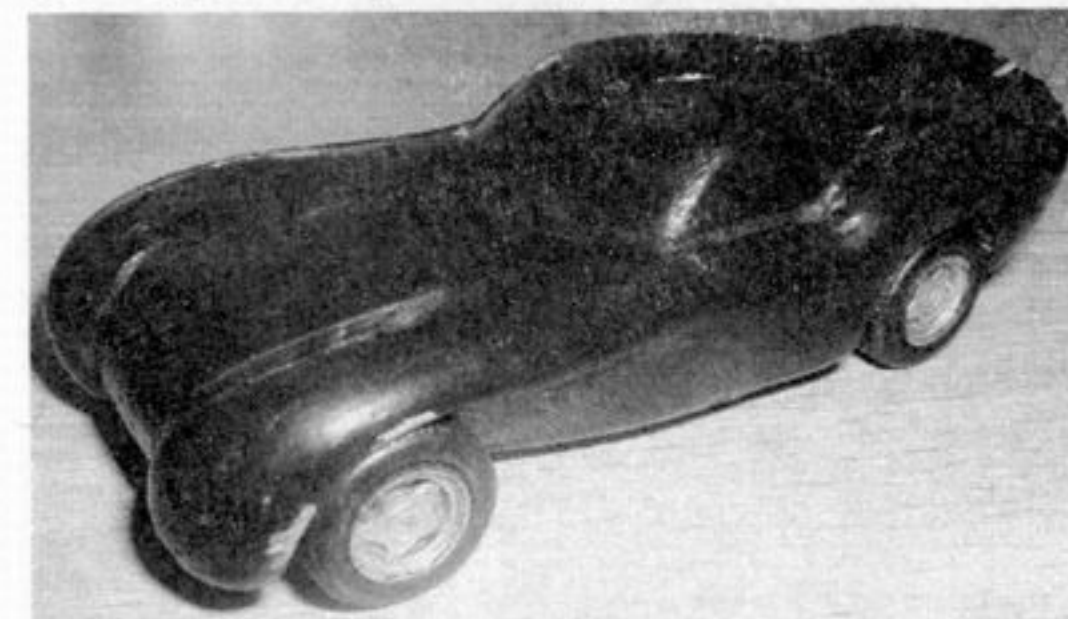
Модель замечательного, очень интеллектуального суперкара от Porsche — модели «959». Турбомотор, полный привод, выдающаяся аэродинамика — и всё это на базе модели «911», которой уже в те годы стукнуло 20 лет.



Эта модель — также найдена моей дочкой на прогулке, что, в принципе видно по её состоя-



нию. Модель является, по всей видимости, ремейком Bburago'вского Porsche 959. Литьё, сборка, покраска — весьма приличного качества — вполне на уровне самой итальянской фирмы. В то же время, модель имеет одно достаточно серьёзное конструктивное отличие. Если у Bburago колёса крепятся на пластиковых штырьках — полуосях, то у этой модели — на стальных осях с развальцовкой торцов.

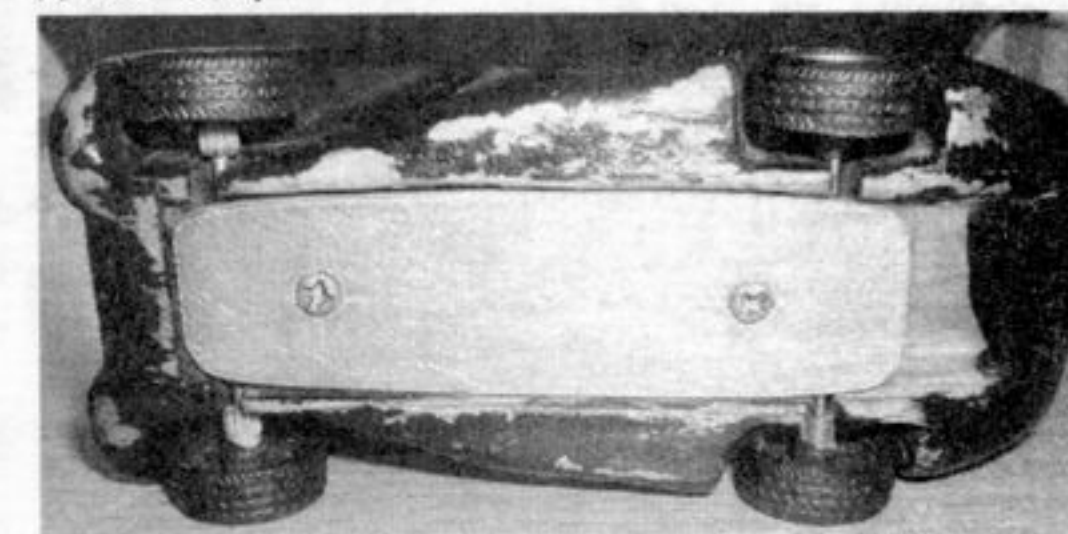


#### Woody Concept 2000

Ну и чтобы покончить с «обшарпанными» моделями, хочу представить Вам это чудо. Модель я выстругал ножом из деревянного бруска на даче — в моменты затишья между сельскохозяйственными подвигами. Модель представляет собой сборник цитат из истории автомобилестроения и не имеет реального прототипа. Основными векторами при её постройке были: Ferrari 250 Testa Rossa (1958), Ferrari 250GTO (1962), Dodge Viper RT10 (1992) и другие выдающиеся модели. Получилось вот такое подобие «Бэтмобиля».



Раньше я любил развлекаться постройкой деревянных моделей. Дерево, как наиболее доступный в обработке материал послужило основой для целой серии Ferrari (250GT Berlinetta Lusso (1963), 250GTO (1962), 365GTB/4 Daytona (1968), 206GTB Dino (1969)), из дерева строил я и BMW 3-й серии, Porsche 911, Citroen DS и даже «Оку».

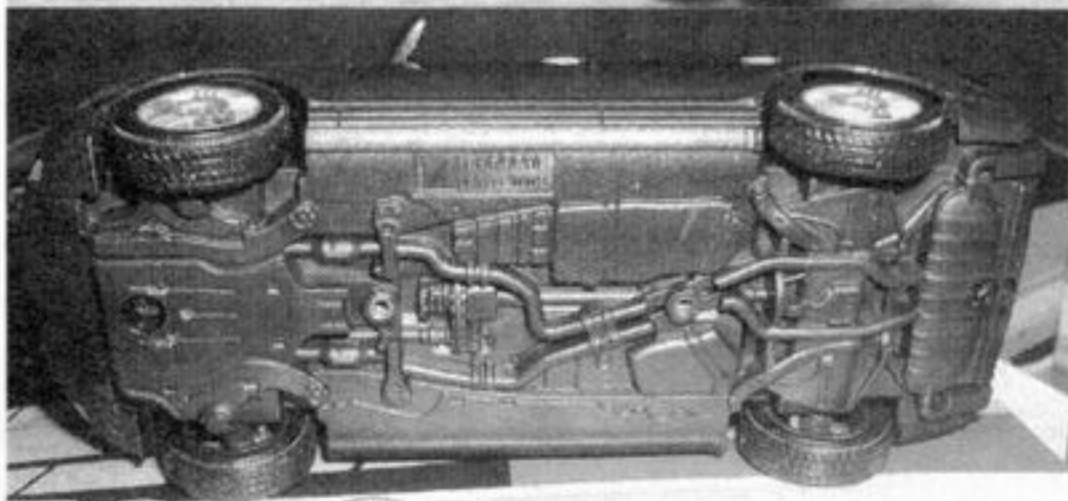


К сожалению, проверку временем прошёл только этот концепт — последняя моя работа. Остальные растащили маленькие «махновцы». Даже, несмотря на то, что эта модель использовалась для игр моим племянником и дочкой — она неплохо перенесла все тяготы детских дорог.



**Porsche Cayenne S (Hongwell/Cararama)**

Эта модель интересна, прежде всего тем, что её прототипом является первый серийный внедорожник, даже лучше сказать — кроссовер, от этой великой немецкой фирмы. Немецким дизайнерам удалось наделять эту, нетипичную для фирмы машину, родовыми фирменными чертами. Хотя, положив руку на сердце, модель можно было бы сделать ещё выразительнее.



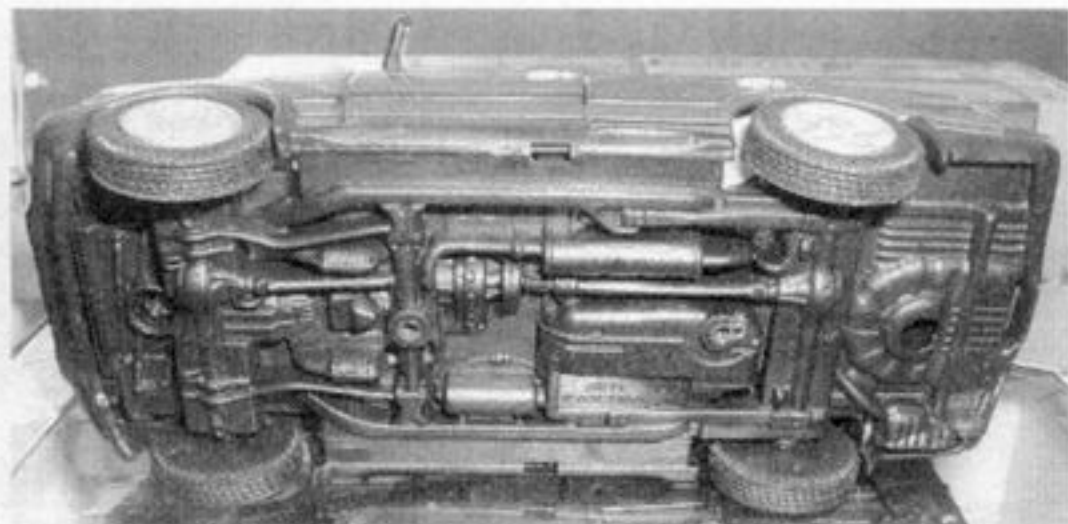
Модель сделана достаточно аккуратно, хорошо окрашена. Ну и кроме неправильной надписи на задней двери модели — про неё сказать



больше особо нечего.

**Range Rover 4.6 HSE (Hongwell/Cararama)**

Машина, на мой взгляд, ставшая классикой уже при рождении. Как же умеют англичане вложить в свои машины столько традиций, чопорности, солидности — даже не знаю, как передать



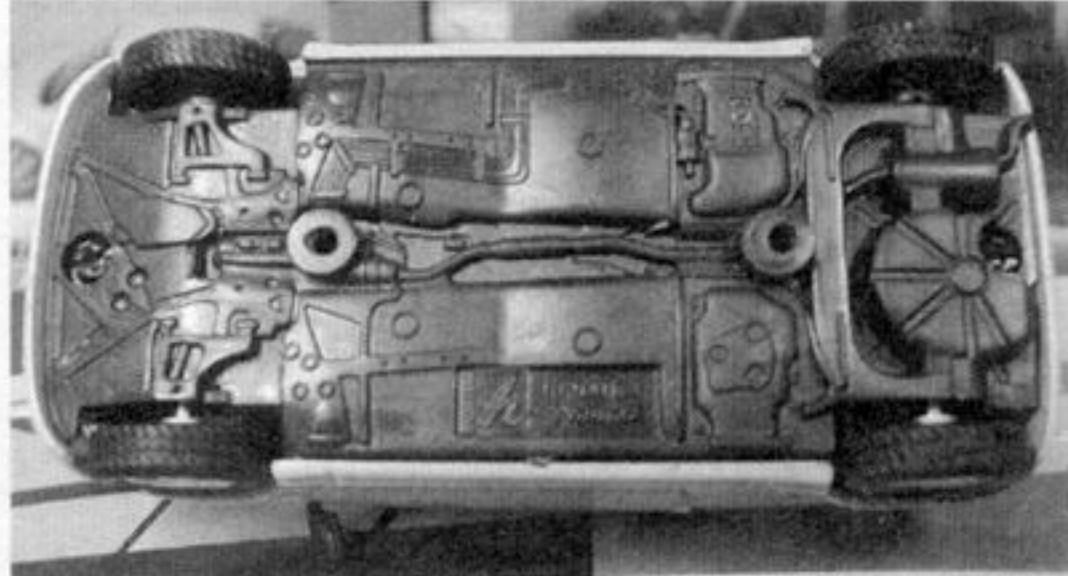
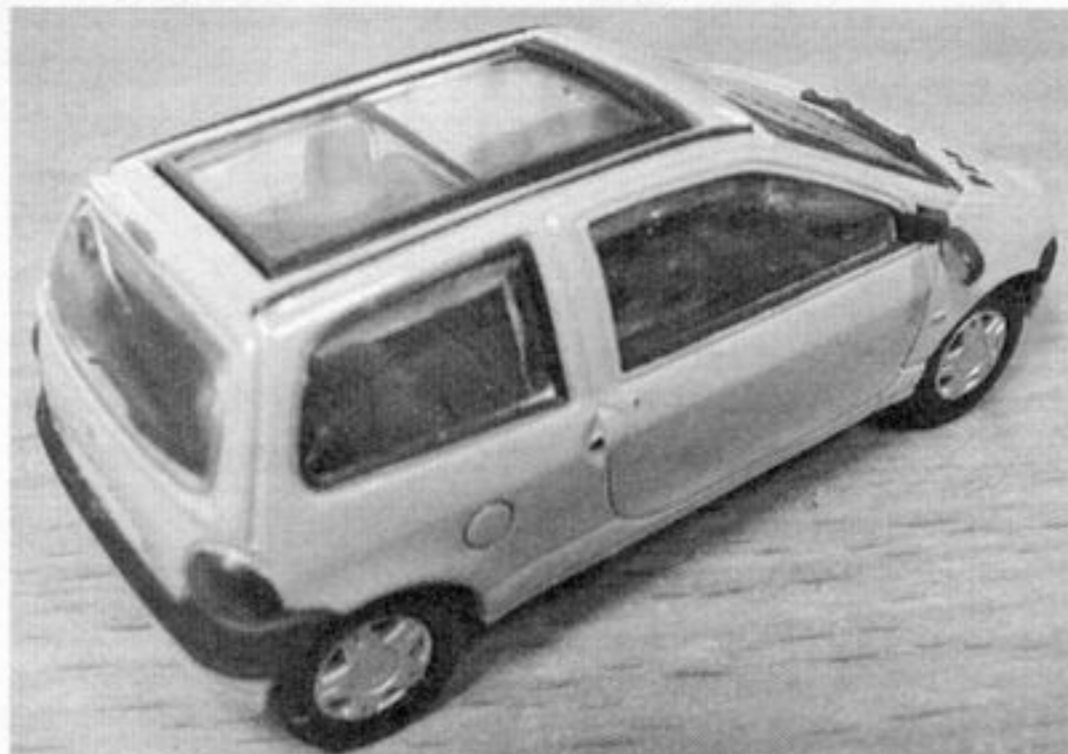
словами. Практически любая английская машина, почему-то сразу именно так и определяется.

Модель своим исполнением — сочетанием цвета, окраской, рельефом боковин, даже не знаю почему, напомнила мне модели немецкой фирмы Schabak — не самое худшее сравнение.



**Renault Twingo (Hongwell/Cararama)**

Очень симпатичный автомобильчик. А когда видишь его, украшенным ресничками над фарами — так он вовсе как живой. Мало того — это образец очень рациональной конструкции. Такая концепция мне близка по духу.

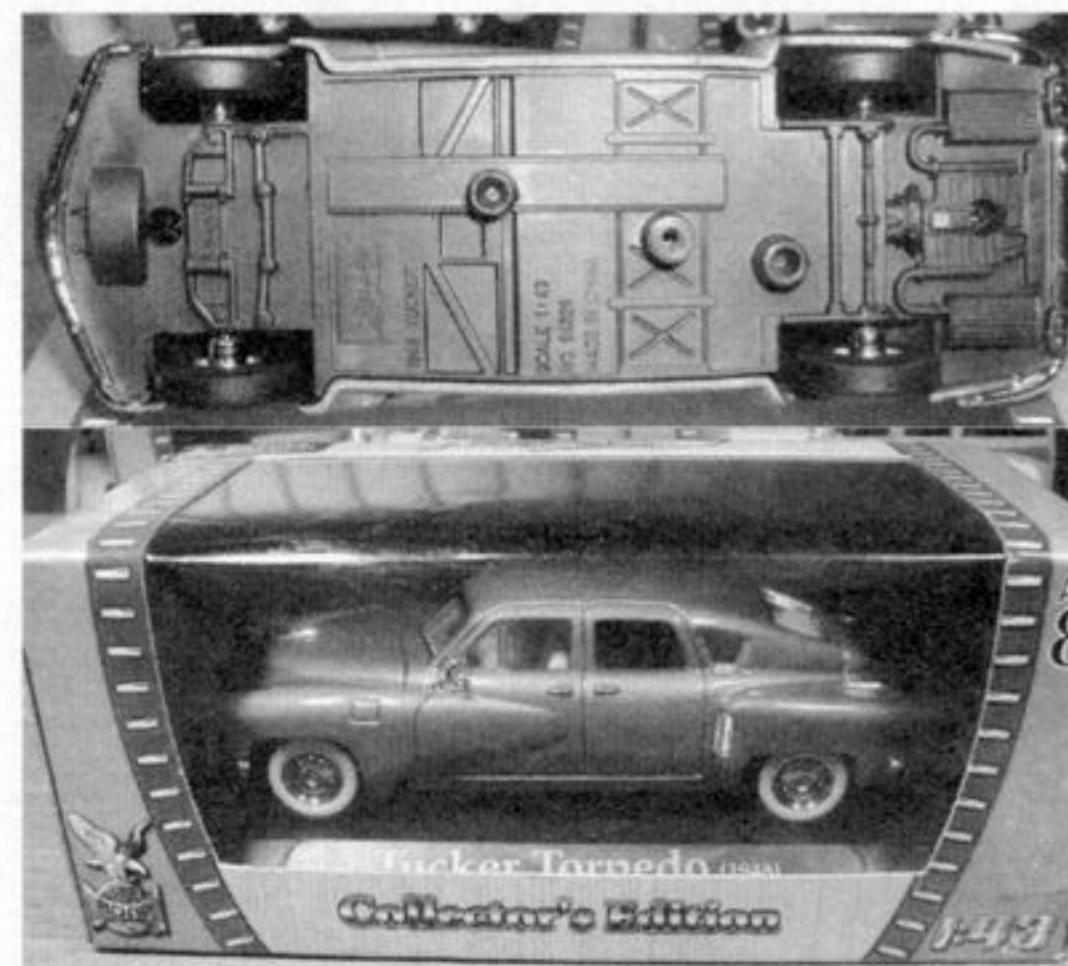


Модель очень приятно сделана, без огрехов по сборке и покраске. Единственное замечание — стёкла сильно искажают действительность — через них сложно рассмотреть салон. Но это частично исправляется стеклянной крышей.



**Tucker Torpedo 1948 (Yat Ming/Road Signature)**

Помимо того, что этот выдающийся автомобиль обладает очень интересной конструкцией, весьма передовой для своего времени, он ещё и является символом того, что можно добиться любой цели, приложив к этому все усилия. Это видно на примере Джона Такера, человека, чьим именем назван этот автомобиль. Правда, эта поучительная история гласит и о другом — всегда найдётся кто-нибудь (большая детройтская тройка), кому ты перешёл дорогу, и все твои усилия могут пойти прахом в одночасье.



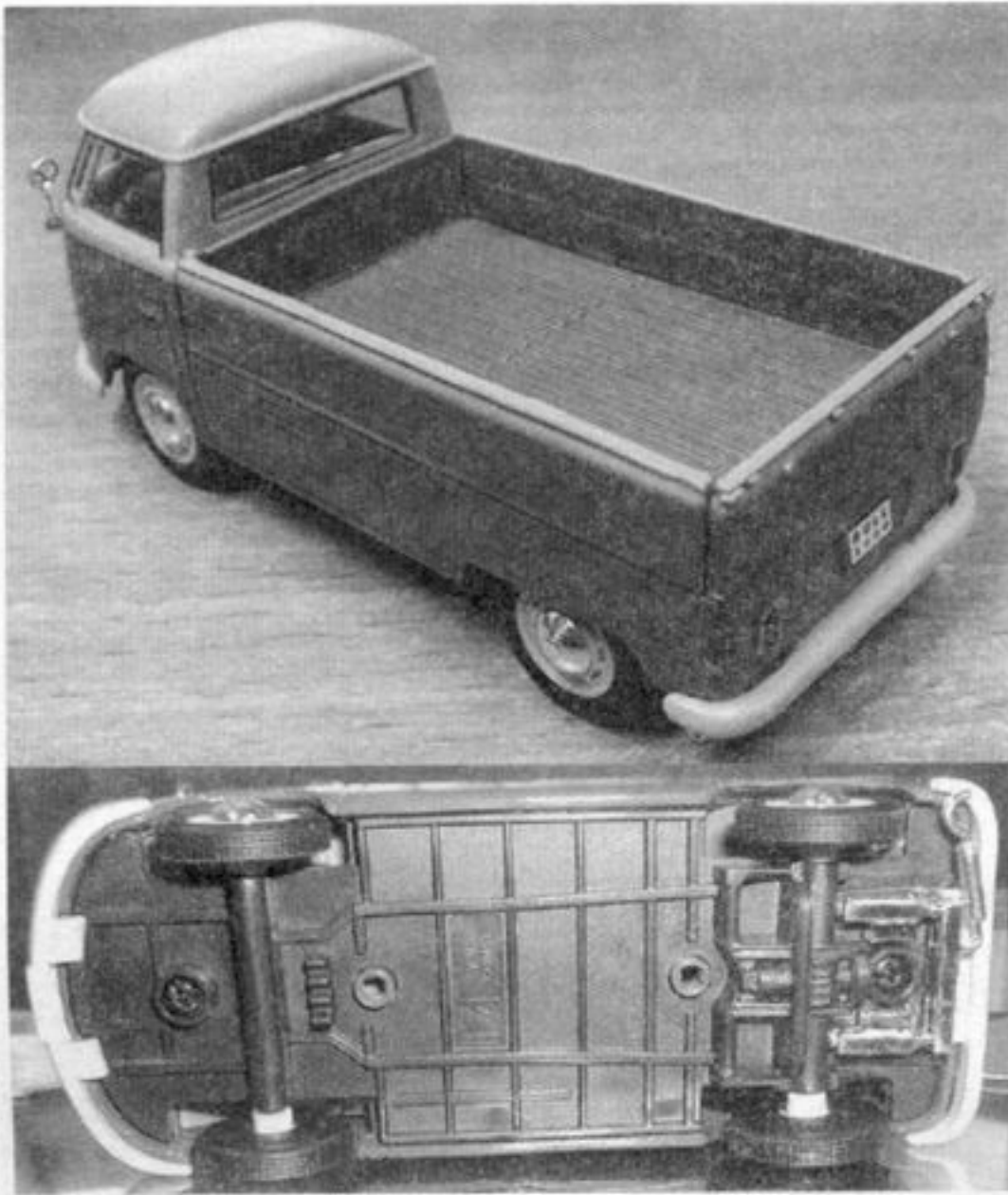
Модель сделана очень хорошо. Лично у меня по ней всего несколько замечаний: решётку переднего бампера нужно было делать в клеточку, а не только горизонтальными планками — это бросается в глаза; форма окошка за задними дверями не соответствует прототипу; как-то нужно было бы выделить шесть выхлопных труб на корме машины — они совершенно теряются на



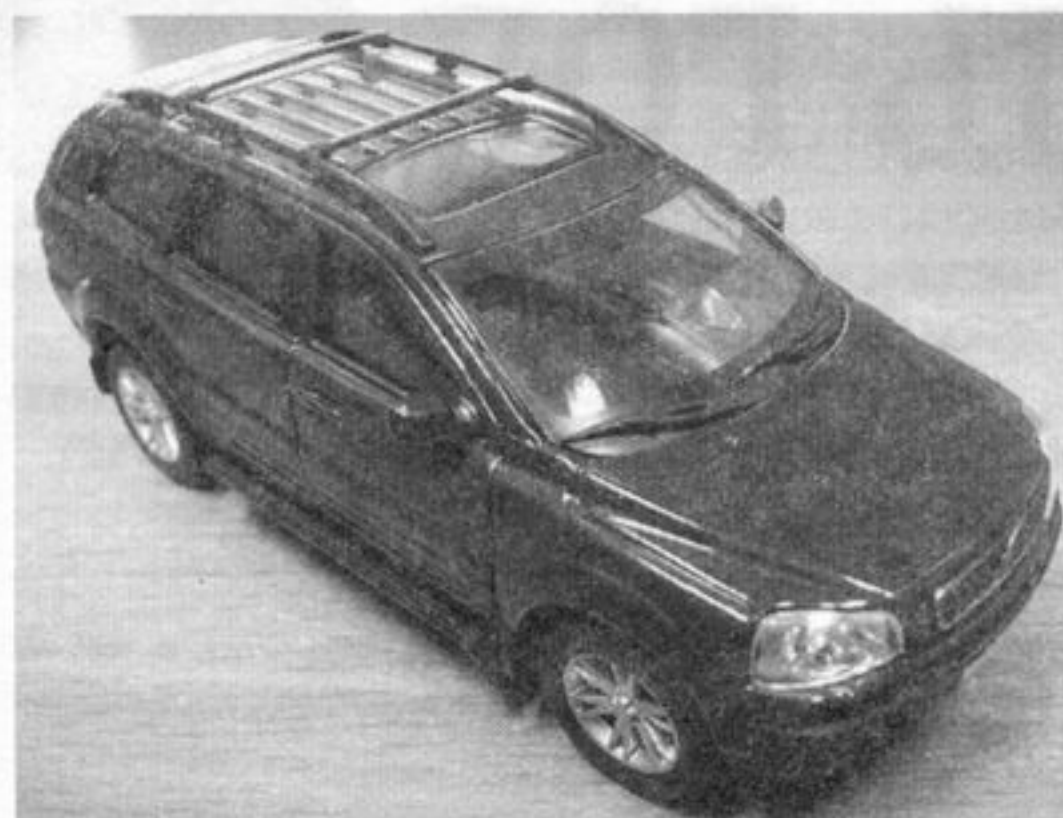
фоне заднего бампера.

**Volkswagen T1 Pick-up 1960 (Hongwell/Cararama)**

Очень интересный потомок гениального родителя — Фольксвагена Жука. Интересна история появления модели — типичный пример немецкой педантичности. Как гласит легенда, основной экспортёр автомобилей Volkswagen, во время посещения завода, заметил технологические тележки, перемещавшиеся по территории, наподобие автокар. Они были построены на агрегатах «Жука», а водитель управлял ими стоя.



Тогда и родилась идея, расширить модельный ряд завода (довольно скудный в конце 1940-х гг.) за счёт грузовичка, фургончика и микроавтобуса на «Жуковских» агрегатах. Так родилось замечательное семейство коммерческих автомобилей Volkswagen в котором каждое поколение является выдающимися образцами инженерной мысли. В моей коллекции обязательно появится ещё и микроавтобус. А в кузов этого пикапа я планирую поставить Isetta.



#### Volvo XC90 (Hongwell/Cararama)

Модель, на мой взгляд — неудачная. Покупал её с рук «за недорого — до кучи». По-моему, на этот раз китайцам не удалось как следует передать прототип. Модель, за счёт обилия сопряга-

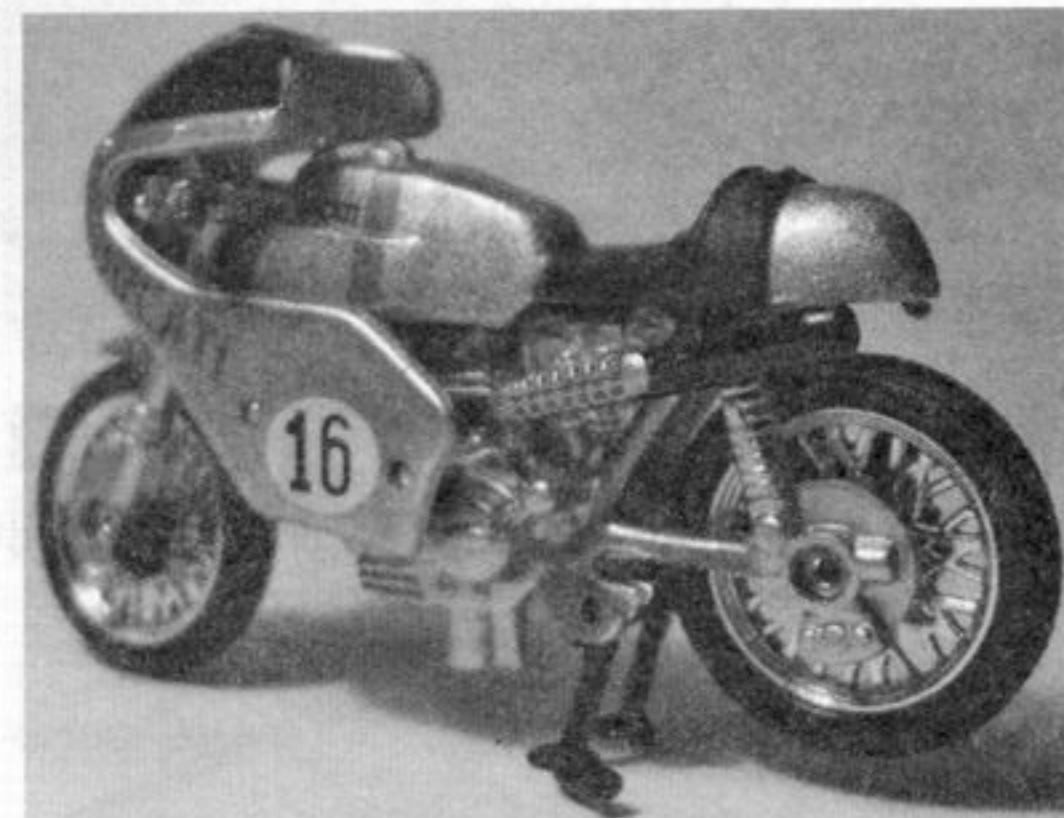


емых деталей, получилась какая-то грузная и неаккуратная. Прототип воспринимается гораздо более лёгким и изящным, не смотря на то, что это вседорожник.



#### Ducati 750 Imola 1972 (NewRay)

Модель из серии «Ducati museo» от китайской фирмы NewRay. Ducati среди мотоциклов — то же самое, что Ferrari — среди автомобилей, тем более, что мотоциклов в моей коллекции до сих пор не было. Расстроило, правда, что модель не в «моём» масштабе — она в 1:32. Но по размерам мотоцикл — небольшой, и, думаю, будет нормально смотреться на полке. Всего на выбор было 5—6 моделей этой серии. Я выбрал именно этот, потому что он мне напомнил мотоциклы из первой части фильма «Безумный Макс».

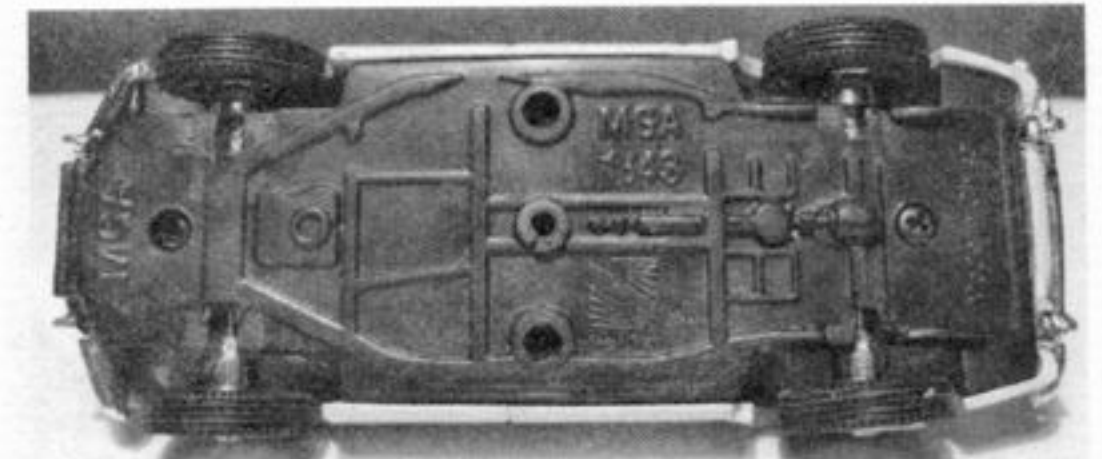


Оформлена модель хорошо. Упакована она в картонную коробку и стеклянный бокс с подиумом. Картонная коробка с коллажем на тему спортивных побед Ducati. На неё нанесена голограмма — «Официальный продукт Ducati», на которой изображён знаменитый десмодромный механизм газораспределения, являющийся семейной чертой этой итальянской фирмы. Если коробочку повертеть — механизм на голограмме начинает работать. Пустячок, а приятно. Сама модель выполнена без особых изысков, что типично для китайцев, но сделана аккуратно — без брака.



#### MG A Roadster 1955 (New Ray)

Классический британский родстер. Очень приятный прототип — симпатичная модель. Выполнена без изысков, но аккуратно. По исполне-



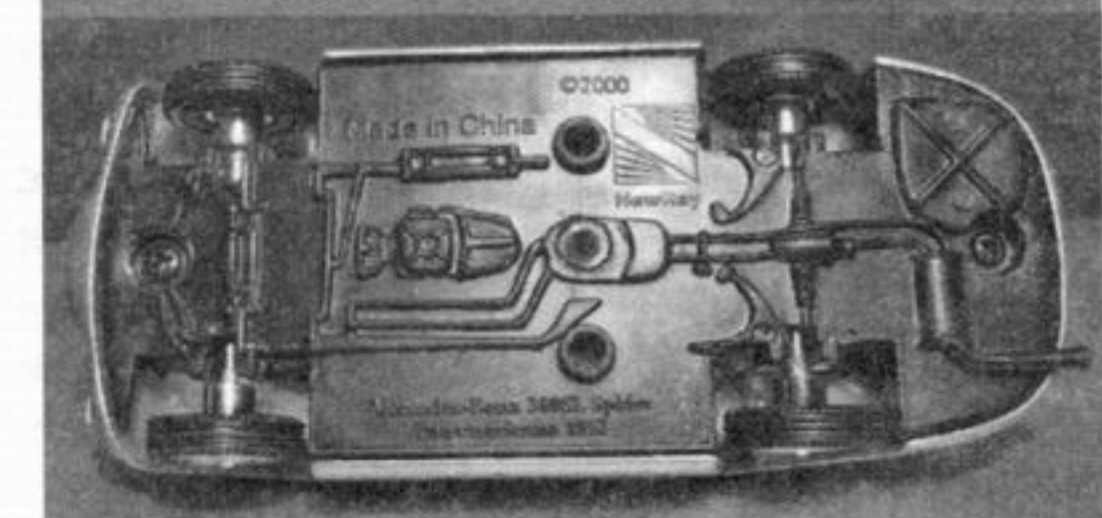
нию мне чем-то напомнила Yat Ming. Промеры (уже дома) показали довольно хорошее соответствие масштабу, что для этой фирмы нетипично.

Из замечаний — слишком глубоко, по-моему, прорезаны колёсные ниши, на фотографиях они смотрятся поменьше, и китайцы явно «накосячили» с колеёй модели. Колёса не должны выступать из колёсных ниш.



#### Mercedes Benz 300SL Spider #6 Carrera Panamericana 1952 (New Ray)

Одна из серебряных стрел в колчане Mercedes. По прототипу в моём архиве информации никакой нет. Надо порыться в Интернете.



Есть инфа только по варианту с кузовом «купе». Относительно него модель чуть «заминусована» по масштабу, но не сильно. В остальном — сделана простенько, но аккуратно.



#### Dodge Viper RT/10 (Bburago)

Очень приятная модель, в основном из-за моей глубокой симпатии к прототипу. Viper в любом исполнении остаётся Viper (у меня ещё есть маленький жёлтый от Matchbox). От машины — глаз не оторвать. Такой выразительный, рельефный кузов — просто произведение искусства. Весь облик машины выражает неукротимую мощь. Настоящий «Мускул Кар».

На этом фоне на второй план даже отходят



«родовые черты» моделей фирмы Bburago. Тем более что при отсутствии достойной альтернативы модель смотрится живьём очень даже неплохо.

Ну и, поскольку, сказал «А» — пришлось говорить и «Б». В пару к первому Viper взял себе второй.

#### Dodge Viper GTS (Bburago)

Практически все вышеперечисленные «охи-вздохи» по поводу дизайна первого Viper можно отнести и к его варианту «купе». Игрой света на поверхностях этой машины можно любоваться бесконечно. Та же мощь и стремительность, что и у родстера. Но купе, на мой взгляд, — за счёт округлой крыши, выражает ещё большую дикость, необузданность, грубость что ли машины.

Короче, несмотря на простоту моделей (особенно портят колёса купе) я очень доволен этим пополнением в коллекции. На полке я их так и поставлю — парой.



Продолжение в следующем номере

# КОНКУРС «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



Условия участия в конкурсе «Модель года 2009» и критерии оценки моделей.

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

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

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

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

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

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

Номинации:

Модель года;

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

Лучшая модель зарубежного автомобиля отечественного изготовителя;

Лучшая модель ручной работы отечественного

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

Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя;

Лучшая отечественная фирма-изготовитель моделей;

Лучшая зарубежная фирма-изготовитель отечественных моделей.

Любая модель может быть представлена в нескольких номинациях.

В конкурсе могут принимать участие, как специально номинированные изготовителями модели, так

и модели, впервые выпущенные в 2009 г., которые официально никто не номинировал.

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

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

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

*Ritmonexx.ru*  
масштабные модели почтой по всему миру



Большой интернет-магазин  
моделей в 1/43 масштабе!

Доставка почтой по всему миру  
и курьером по Москве!

[www.ritmonexx.ru](http://www.ritmonexx.ru)

ICQ: 171954012

тел.: +7 905 1505303



# CAR OF THE CENTURY

## Автомобили 1995 года – Fiat Punto, Volkswagen Polo и Opel/Vauxhall Omega



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



### Fiat Punto

Первое место в европейском конкурсе «Автомобиль 1996 года» с 370 баллами занял итальянский FIAT Punto.

Автомобиль особо малого класса FIAT Punto был создан в 1993 г. За ним последовал небольшой 2-местный кабриолет FIAT Barchetta, созданный на шасси FIAT Punto.

Масштабные модели FIAT Punto:

Fiat Punto "De Calle" Giocher p05

Fiat Punto 1998 "Coca Cola" red Glamour glp31

Fiat Punto 1999 Polizia Altre versioni disponibili & catalogo trans-KIT Autoparco tk0101ft0101



Fiat Punto 5-doors 1999 Majorette ma3528

Fiat Punto Bburago 4100P

Fiat Punto blue Bburago 41440

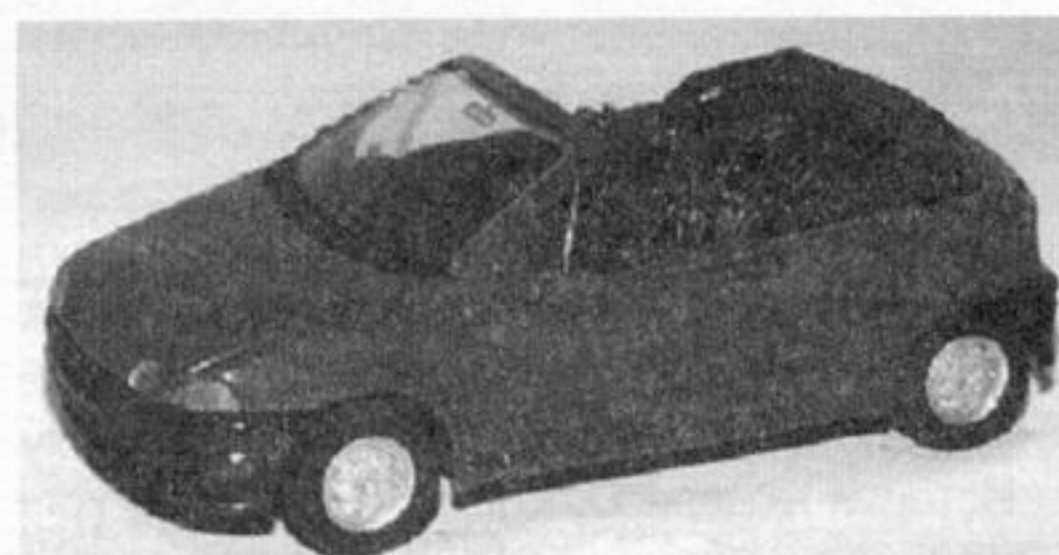
Fiat Punto blue violet Hongwell



9138fiatp

Fiat Punto cabriolet 1994

base Edison Giocatolli De Agostini ser. Spider&Cabrio n32



Fiat Punto cabriolet 1994-1999 Umbau von "OLO Oskar Lehmann" Bburago 4144

Fiat Punto cabriolet 1995 Rialto 1



Fiat Punto cabriolet chiusa 1994 SP Model



Fiat Punto cabriolet chiusa 1998 Millesime

Fiat Punto cabriolet open 1994 Edison 800721

Fiat Punto Carabinieri blue Hongwell ca9170fpcc

Fiat Punto Carabinieri Giocher grp07cl

Fiat Punto Carabinieri Giocher p03

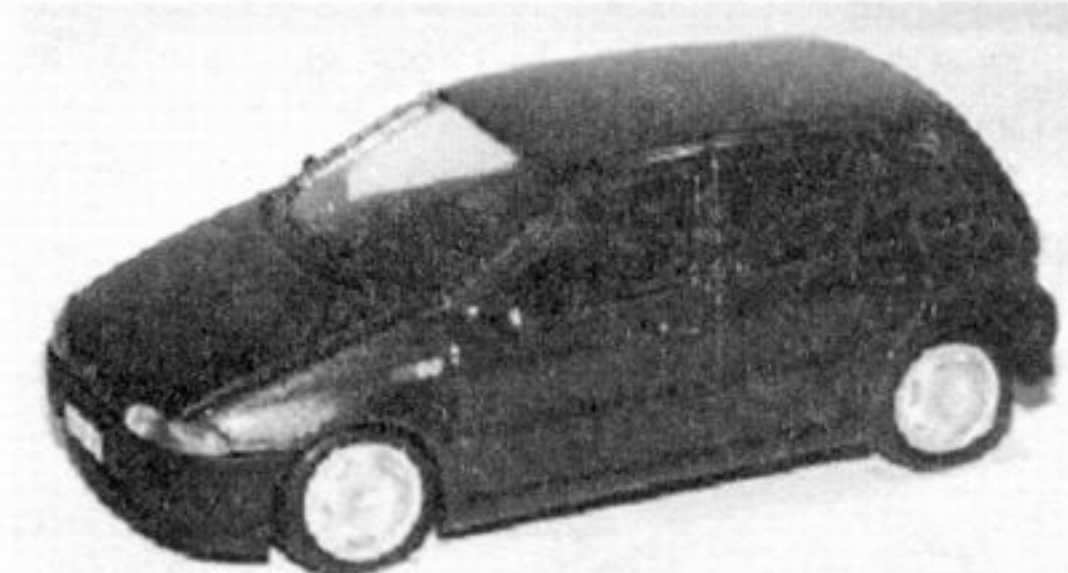
Fiat Punto Carabinieri I Hongwell Cararama Junior 220nd 4 42610x



FIAT Punto 1-series 1995 Polizia blue Fordine fo-02  
Fiat Punto 3-doors 1994-1999 Bburago 4144



Fiat Punto 3-doors 1999 Majorette ma3534



Fiat Punto 5-doors 1994-1999 Cararama 4-42640  
Fiat Punto 5-doors 1994-1999 Giocher gr P05



Fiat Punto Carabinieri Oliex 42610

Fiat Punto Fire Guard red Giocher P06

Fiat Punto Monomille Zagato 1994 Torino Yow Modelli yifi002

Fiat Punto Nuova Carabinieri Giocher grpn01

Fiat Punto Nuova Polizia Giocher grpn01p

Fiat Punto Polizia Giocher grp07p

Fiat Punto Polizia Giocher p04

Fiat Punto Polizia Municipale Giocher grp07

Fiat Punto Polizia Municipale white black Hongwell ca9170fpm

Fiat Punto Racer carrozzeria Bertone 1994 SP Model



Fiat Punto red Bburago 41440

Fiat Punto street Giocher grp06st

Fiat Punto Vigili Del Fuoco Giocher grp06

Fiat Punto Vigili Del Fuoco red Hongwell ca9170fpvf

Fiat Punto yellow Bburago 41440

### Volkswagen Polo

Второе место в европейском конкурсе «Автомобиль 1995 года» с 292 баллами занял немецкий Volkswagen Polo.

Первые Volkswagen Polo выпускались только с 3- и 5-дверным кузовом хэтчбек (хотя до конца 1980-х гг. формально значились и двухдверные седаны на шасси Polo — Derby/Polo Classic). В 1993 г. SEAT, входящий в Volkswagen Group, создал на базе небольшого SEAT Ibiza четырёхдверный седан SEAT Cordoba. Volkswagen, запустив в 1995 г. обновлённый Polo, решил также создать на базе хэтчбека Polo четырёхдверный



седан, причём за его основу взяли SEAT Cordoba. Получившийся седан назвали Volkswagen Polo Classic и представили его на франкфуртском салоне 1995 г.

С мая 1997 г. на укороченной платформе Volkswagen Polo в Германии выпускался компактный SEAT Arosa длиной всего 3,5 м.

В июле 1997 г. поступил в продажу универсал Variant. В 1999 г. изменена конструкция Polo Classic. Модель выпускается с кузовами: хэтчбек (Polo), седан (Polo Classic) и универсал (Polo Variant).

Серийно оснащается: подушками безопасности для водителя и переднего пассажира, трёхточечными ремнями безопасности, травмобезопасной регулируемой рулевой колонкой, гидросилителем руля, регулируемые по высоте передними сиденьями, откидывающимся задним сиденьем, креплением для детского сиденья Isofix, ABS, пылезащитным фильтром и др.

Помимо базовой версии предлагаются пять уровней комплектации (Trendline, Comfortline, Highline, Colour Concept).

Спереди Polo Classic в точности копирует Polo, а сзади напоминает SEAT Cordoba. Заднее сиденье осталось на том же месте, однако, может раскладываться в соотношении 2:3. Полностью сложенное заднее сиденье значительно расширяет и без того большой багажный отсек.

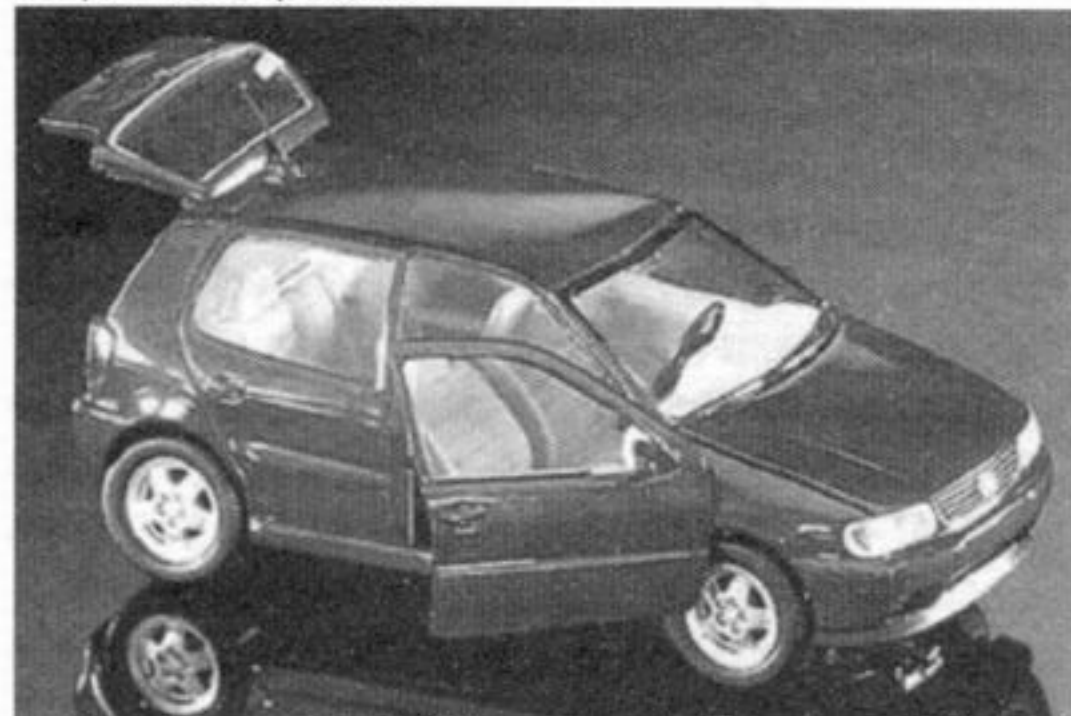
Передняя подвеска независимая, типа McPherson, задняя — полунезависимая. Тормоза с электронным распределителем тормозных усилий выполнены двухконтурными, по диагональной схеме. Передние тормоза дисковые вентилируемые, задние — барабанные.

Предлагаются четыре уровня отделки. Двигателей также четыре — три бензиновых для бензина с октановым числом 95 (1,39 л, 60 л.с.; 1,595 л, 75 или 100 л.с.) и дизельный (1,9 л, 64 л.с.). Все двигатели комплектуются механической пятиступенчатой коробкой передач.

С 1998 г. производится модификация GTI с двигателем 1,6/16V. В 1999 г. автомобиль был модернизирован.

Масштабные модели Volkswagen Polo:

Volkswagen Polo 2-doors 1994 "Deutsche Post AG" Herpa Metal hp83581



Volkswagen Polo 1994 red, black, blue, green Schabak 1003

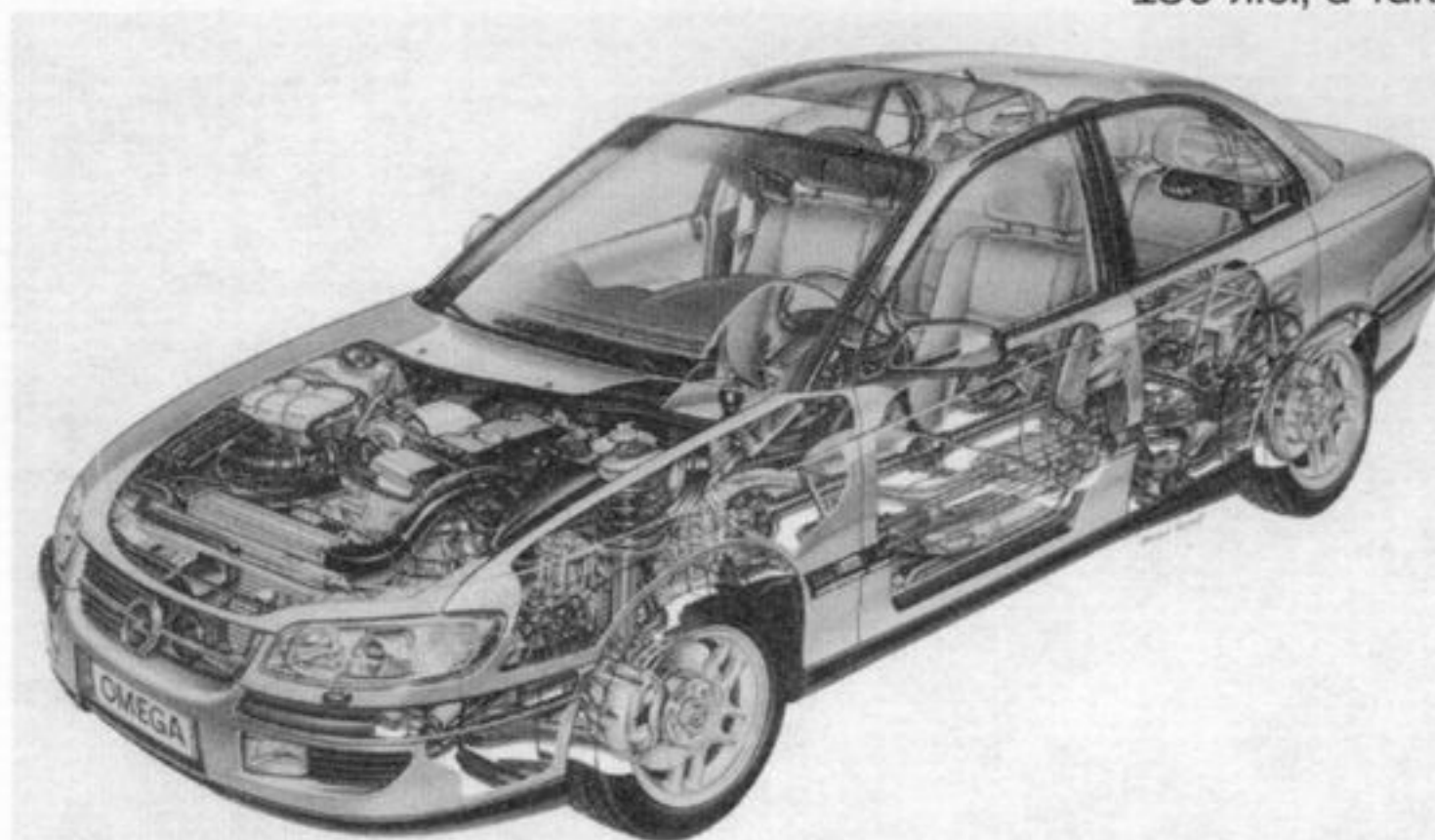
Volkswagen Polo 1994 Harlequin Schabak 1003h



Volkswagen Polo III 3-door 1994 Herpa Pololll



Volkswagen Polo III 5-door 1994 Herpa 070317  
Volkswagen Polo many colours 1/43M Politoys-Polistil el59



#### Opel/Vauxhall Omega

Третье место в европейском конкурсе «Автомобиль 1995 года» с 272 баллами заняли немецкий Opel Omega и английский Vauxhall Omega.

История модели Omega началась в августе 1986 г., когда фирма Opel в преддверии своего 125-летия выпустила новую модель. Этот автомобиль заменил собой более раннюю серию машин Opel Rekord. Дебют был удачным — Opel Omega первого поколения на конкурсе «Автомобиль 1987 года» в 1986 г. с 287 очками занял первое место.



Серийное производство второго поколения Omega началось в 1994 г., причём была сохранена классическая компоновка. Традиционно про-



изводились только 2 варианта кузовов — 4-дверный седан и 5-дверный универсал (Caravan). Коробка передач — механическая 5-ступенчатая или автоматическая 4-ступенчатая. Подвеска — независимая всех колёс, передняя типа «МакФерсон», задняя многорычажная. Тормоза — дисковые всех колёс с ABS, передние вентилируемые.

Базовые модели оснащены бензиновым 2-литровым 4-цилиндровым двигателем мощностью 115 или 136 л.с. Более мощные и комфортабельные исполнения комплектовались 6-цилиндровым 2,5-литровым дизелем с турбонаддувом в 130 л.с., а также бензиновыми двигателями V6 объёмом 2,5 и 3,0 л мощностью 170 и 210 л.с. С последними максимальная скорость моделей Omega достигает 223 и 240 км/ч (с механической коробкой передач). В 1997 г. программа была дополнена новым высокоэффективным 4-цилиндровым 2-литровым дизелем с турбонаддувом мощностью 100 л.с.

Масштабные модели Opel/Vauxhall Omega:

Opel Omega 1994 dschungel green met. Schuco 4021

Opel Omega 1994 magma red Schuco 4023

Opel Omega 1994 nova black met Schuco 4022

Opel Omega B Caravan dark blue met 1/43MB Promo

Opel Omega B limousine blue met 1/43MB Promo

Opel Omega B2000 Caravan facelift Tin Wizard

Opel Omega Caravan 1994 marseille red met Schuco 4032



Opel Omega Caravan 1994 rauch grey met Schuco 4031

Opel Omega Caravan 1994 spektral blue met Schuco 4033

Opel Omega Caravan black met. Schuco 4034

Opel Omega Caravan rioverde green met Schuco 4035

Opel Omega Caravan Taxi Schuco 4131

Opel Omega Evo.500 DTM 1993 Mercurio (EX-«Jagermeister» Car)

V.Svarz KIT Competition 43 ck135

Opel Omega Evo.500 DTM 1993 Mercurio (EX-«Jagermeister» Car)

V.Svarz Competition 43 ckm135

Opel Omega Polizei Schuco 4121

Opel Omega Schrick Veedol 1995 Strycek KIT Scala 43 s43k089

Opel Omega Schrick Veedol 1995 Strycek Scala 43 s43m089

Opel/Vauxhall Omega Stufenheck 2000 Rialto Models rm007



# МИР АВТОМОБИЛЕЙ

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

## ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА

АДРЕСА МАГАЗИНОВ:

ТЦ "Останкино", зал. В, 2 этаж, пав. 3  
Москва, ул. 1-я Останкинская, д. 55

(Метро ВДНХ)

тел.: 8-903-118-58-65

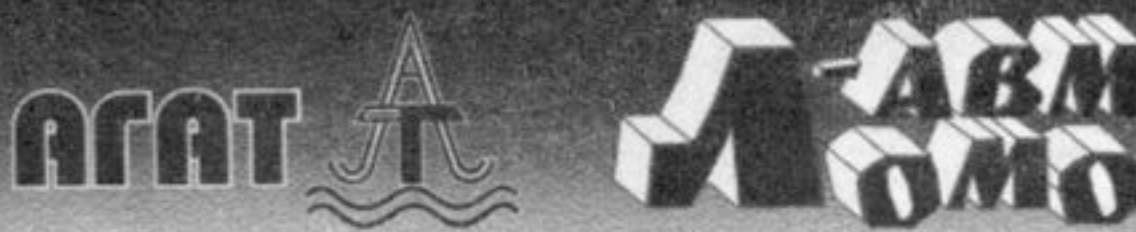
e-mail: auto-model@rambler.ru

Московская ярмарка увлечений

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



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



### ПЛАН ВЫПУСКА МОДЕЛЕЙ II ПОЛУГОДИЕ 2009

#### AUTOart

54596 Lamborghini Reventon grey  
54611 Lamborghini Gallardo Superleggera Borealis orange

#### ART MODEL

200 Ferrari 330P #14 Le Mans 1964 Hill/Bonnier race result:  
2nd  
201 Ferrari 365P #80 Bridgehampton 1964 L. Scarfiotti  
202 Ferrari Dino 206 #206 Targa Florio 1968  
Christoffenson/Wangstre  
203 Ferrari 340 Mexico spider Vignale «Prova»  
204 Ferrari 166MM spider #40 SPA 1949 Roosdorp/De  
Ridder  
205 Ferrari 750 Monza #74 Targa Florio 1955 Pucci/Cortese

#### BBR

bbr1817 Ferrari 375 Plus Pan Americana 1954 McAfee/  
Robinson  
bbr1804 Ferrari 430GT 2005 red lim ed 359 ps  
bbr1821 Ferrari 512BB 1979 red original press release  
bbr1806 Ferrari 430 spider red corsa light BEIGE interior  
bbr1824 Ferrari 430 spider grey titanio burgundy interior  
bbr1825 Ferrari 430 spider grey Silverstone Miami Vice

#### BEST

9365 Ferrari 275GTB/4 Le Mans 1968 Haldi/Rey  
9366 Ferrari 308GTB Gr.4 Rally Della Luna 1980 Giordano/  
Bolla  
9367 Jaguar coupe Targa Florio 1963 Ravetto/Baggio  
9368 Ferrari 308GTB Gr.2 Monza 1983 Facetti/Artioli  
9369 Ferrari 250 LM Targa Florio 1968 Piper/Vesley  
9370 Ferrari 312P coupe Monza 1969 "Prova"  
9371 Lola T70 coupe #7 Le Mans 1968 Norinder/Axelsson  
9372 Ferrari 275GTB/4 #122 Targa Florio 1967 Starrabba/  
Orlando  
9373 Porsche Abarth #114 Tour De Corse 1960 Bouchet/  
Mairesse  
9374 Alfa Romeo 33.2 coupe #37 Le Mans 1968 Pilette/  
Slotemaker  
9375 Porsche Abarth #44 Sebring 1963 Wester/Holbert  
9376 Ferrari 308GTB Gr.4 #3 Targa Florio 1980 Andruet/  
Biche

#### BIZARRE

bz0433 Bluebird Record Bonneville 1935  
bz41 Adler Trumpf Le Mans 1937 Loehr/Guilleaume  
bz40 Adler Trumpf Le Mans 1937 Orsich/Sauerwein  
bz57 Bentley Corniche Le Mans 1949 Hay/Wisdom  
bz109 DB Tank Panhard Le Mans 1950 Bonnet/Bayol

bz231 Allard J2 Le Mans 1951 Reece/Hitchings  
bz306 DB HBR Panhard Le Mans 1953 Gignoux/Azema  
bz47 Rover BRM Le Mans 1965 Hill/Stewart  
bz53 De Cadenet LM Ford Le Mans 1974 Craft/Nicholson  
bz0189 Matra MS680 Le Mans 1974 Beltoise/Jarier  
bz0159 Lola T286 Le Mans 1976 Lapeyre Chevanne  
bz0176 Lola T29 Le Mans 1979 Vagnat/Boillat  
bz0177 Lola T286 Le Mans 1979 Lapeyre/Chevalley/Perrier  
bz0447 Rene Bonnet Aerodjet #53 Le Mans 1963  
bz0467 Panhard X84 #61 Le Mans 1951 Gaillard/Chancel  
bz0521 Rene Bonnet #46 Le Mans 1962 Consten/Rosinski  
bz0429 Mazda RX7 #40 24h SPA Winner 1981  
bz350 Matra 530 Monte Carlo 1969 Jabouille/Marchesi  
bz117 Fiat 8V 1953 First Serie blue  
bz118 Fiat 8V 1953 First Series red  
bz352 Fiat 8 V 1953 First Series  
bz0410 Lancia ECV2 1986  
bz0411 Sunbeam 1000hp Record Car 1927

#### ELIGOR

101147 Citroen Type H Fleuriste  
101134 Citroen Type H Butagaz  
101075 Citroen H Secours Incendie Avec Citerne  
100063 Citroen Traction Berline Militaire FFI  
100390 Citroen 3CV Postes jaune  
100662 Citroen C15 DDE  
101138 Dacia Logan Ambulanta Romania  
101154 Peugeot J7 Protection Civile Loire Atlantique  
101155 Peugeot J7 VTU Pompiers De Port  
101151 Renault 1000kg Tattje  
101119 Renault Estafette Ecole De Surf  
101111 Redele Speciale Lyon-Charbonnieres 1955  
101132 Renault 5 Alpine Equipage Militaire Mille Pistes  
101112 Redele Speciale Criterium Neige & Glace 1955  
101130 Alpine A610 JO Albertville 1992  
101143 Alpine A364 Formule 3 coupe D'Europe 1972  
101172 Renault Juvaquatre Creme Cirage Sultane  
101081 Renault 4CV Limonade Couzan Brault 1  
101150 Renault 4CV Publicitaire Refrigerateur Maisons  
Economiques De Valence  
101144 Alpine A220 Circuit De La Corniche De Casablanca  
1968  
101166 Renault Juvaquatre Hippofrit Huile De Panne De  
Cheval

101110 Renault 8 gordini vainqueur rally du maroc  
101107 Renault 8 Gordini Equipe De France De Ski 1968  
101106 Renault 4CV Raid Paris-Pekin 16000KM 2007/  
2008  
101115 Renault 4CV Sports D'Hiver  
101163 Alpine V6 GT Turbo Le Mans-Vert Scarabee 1989  
113209 Porteur Iveco Eurocargo Pompiers Vehicule Atelier  
113593 Man TGX Citerne Chromee Mutti  
113792 Mercedes Actros MP2 Remorque Porte Engins  
Convoi Exceptionnel  
113555 Mercedes Actros MP2 semi tendriade  
113754 Renault Magnum 5 «Renault F1» 2008  
113647 Renault Master PC2  
113648 Renault Master Vehicule D'interventions Diverses  
113699 Renault Trucks Race Truck Frankie #10 (Pilote  
Frankie)  
113774 Renault Trucks Race Truck Frankie #11 (Pilote  
Markus)  
113606 Renault Magnum 5 Citerne Magyar  
113662 Renault Midlum Double Cabine FPT Fourgon  
«Gimaex Pompiers De L'essonne»  
113832 Scania Serie R Topline Pescarolo 2008  
113824 Scania Serie R Highline Remorque Tautliner  
Lacassagne  
113791 Volvo FH Restyle Remorque Porte Engins Et Bras  
Elevateur  
113553 Volvo FH Restyle Semi La Laitiere

#### M4

7066 Alfa Romeo Romeo2 1964 Carabinieri  
7067 Alfa Romeo Romeo2 1960 Assistenza Clienti  
7075 Alfa Romeo 1900 Super 1956 white-red  
7079 Alfa Romeo 1900 Super Monte Carlo 1953 Lanza Di  
Travia-Bonini  
7081 Alfa Romeo Montreal 6 Ore Del Nurburgring 1973  
«Corsa» Gleich/Weizinger  
7109 Alfa Romeo Giulietta SS #26 Targa Florio 1961  
Trapani/Donato  
7083 Alfa Romeo Montreal 6 Ore Watkins Glen 1973  
"Corsa» Zeccoli/Everett  
7103 Alfa Romeo 8C spider Presentazione Ginevra 2008  
white  
7110 Alfa Romeo 33.3 SC #1 Coppa Florio 1976 Merzaio/  
Casoni

7082 Alfa Romeo Montreal "Corsa" Zolder 1974  
7104 Alfa Romeo 8C spider competizione red  
7111 Alfa Romeo 33.3 TT #2 1000 km. DI Argentina 1972  
C. Facetti  
7084 Alfa Romeo Montreal #25 Watkins Glen 1974 «Corsa»  
6 ore Everett/Nichter  
7108 Alfa Romeo 33.2 #200 Targa Florio 1967 «Feron»  
Russo «Geki»-Todaro  
7112 Alfa Romeo 2600 Sprint Monza #167 Elio Zagato 1963

#### NOREV

Peugeot 308 berline 5P 2007 grey argent feline 473802  
Peugeot 401 Longue 1935 taxi black & yellow 474103  
Peugeot 407 berline 2006 grey manitoba 474705  
Porsche 911 2.4S Aubergine 1973 790053  
Renault 18 break Facom 1985 511861  
Renault Megane coupe-cabriolet 2006 grey 517627  
Renault Twingo RS 2008 blue 517410  
Seat 850N 1966 white 740071  
Simca 5 Coupe 1945 Gendarmerie 570703  
Volkswagen T1 Doka 1961 Pompiers Italiens 840209  
GT BY Citroen Salon De Paris 2008 PM0023

#### PROGETTO K

pk2070 Fiat 850 coupe 1970 Team Veronica Holland Zolder  
pkc046 Fiat 600T Pubblicitario «Amoco»  
pkc049 Fiat 600T Pubblicitario «Campari»  
pkc050 Fiat van 900T «Tetto Alto Michelin»  
pkrac019 Alfa Romeo GTAJ «Transavia Team»  
pkrac020 Alfa Romeo GTA 1969 «Team Srtholl And  
Zandvoort»

#### RED LINE

rm176 Ferrari California top up 2008 blue  
rm082 Ferrari 365GTB/4 #57 Le Mans 1972  
rm120 Ferrari 330GTO Le Mans 1962  
rm179 Ferrari F2008 #2 France Winner 2008

СТАНИСЛАВ КИРИЛЕЦ

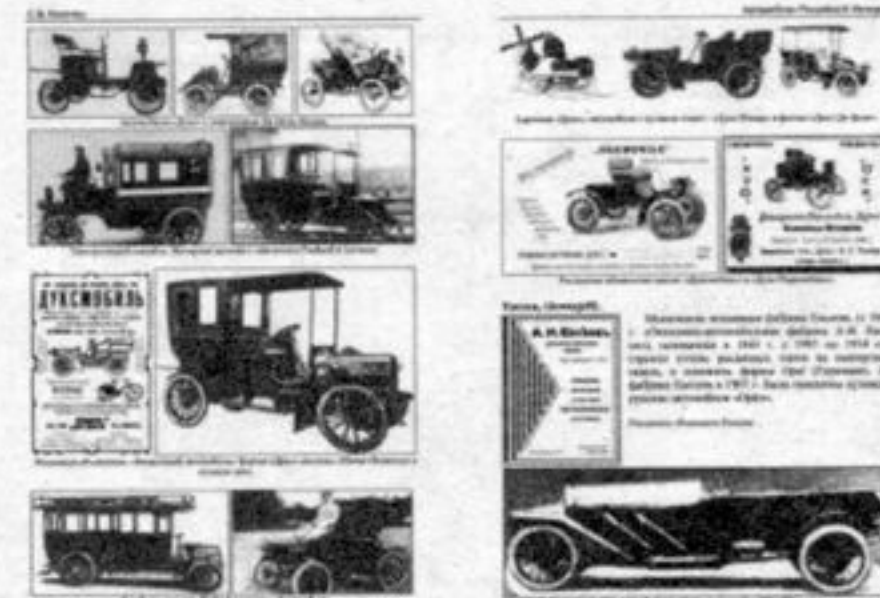


Уважаемые дамы и господа! Дорогие друзья и коллеги!  
Я рад представить Вам свою первую книгу по истории  
автомобилизма нашей страны — «Автомобили Российской  
Империи».

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

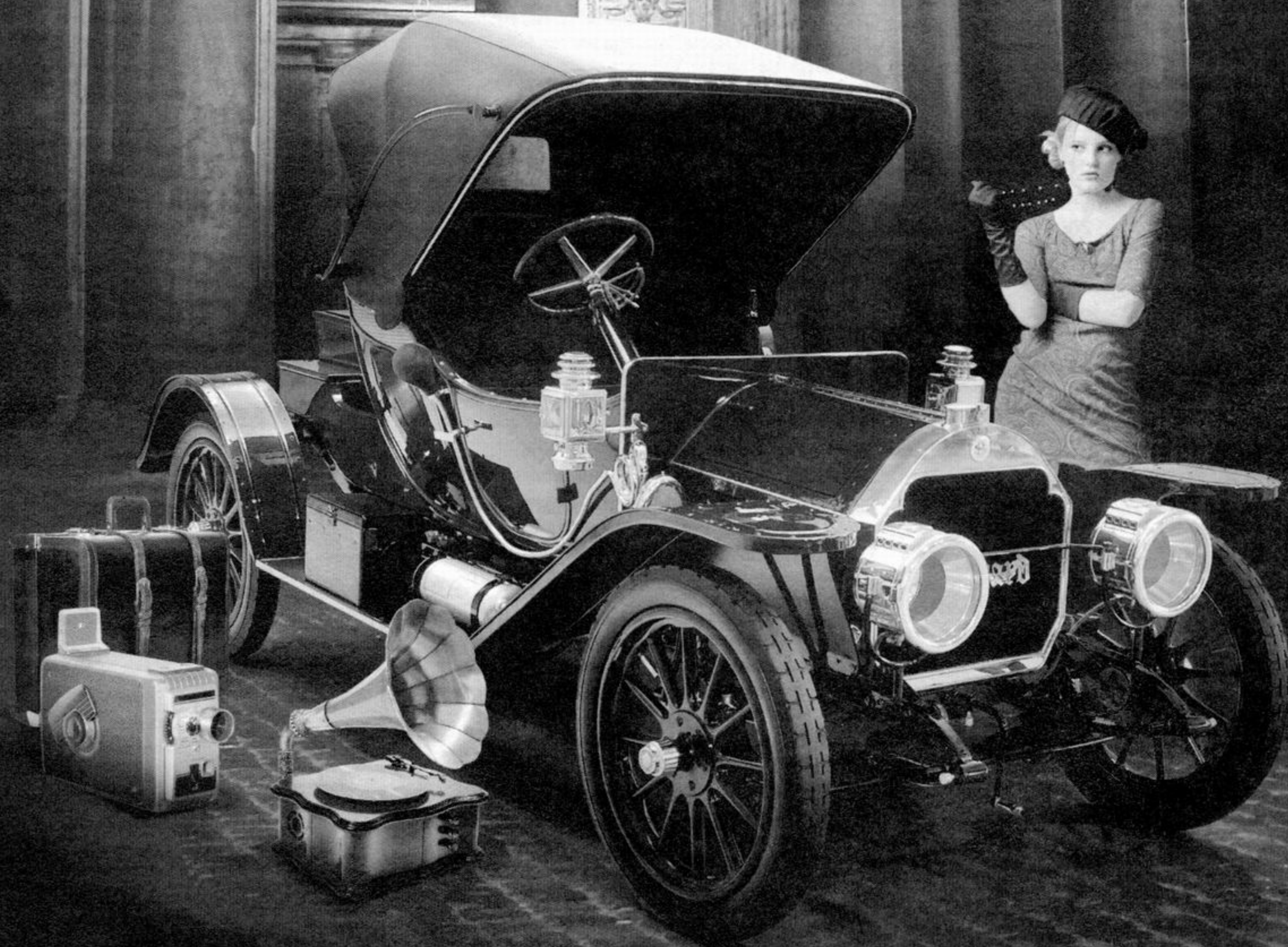
В книге в алфавитном порядке перечислены все извест-  
ные (результат более чем 30 летних поисков) отечественные  
производители и сборщики легковых и грузовых автомоби-  
лей, автобусов, автомобильных кузовов, бронеавтомобилей  
и тракторов, т.е. практически всех транспортных средств,  
кроме мотоциклов.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

Книгу можно заказать через редакцию журнала. Сто-  
имость одного экземпляра с пересылкой по России 120 руб.



XIV  
**ОЛДАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ**  
*Улицы Сахаркина*

# ВОЯЖ В ПРОШЛОЕ



ВЫСТАВКА АНТИКВАРИАТА И СТАРИННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ  
КРОКУС ЭКСПО, 17-20 СЕНТЯБРЯ

Организатор: +7 (495) 925-69-84  
[www.oldtimer.ru](http://www.oldtimer.ru)  
Stoddard-Dayton (1910) предоставлено компанией Нутман Ltd.  
Реклама



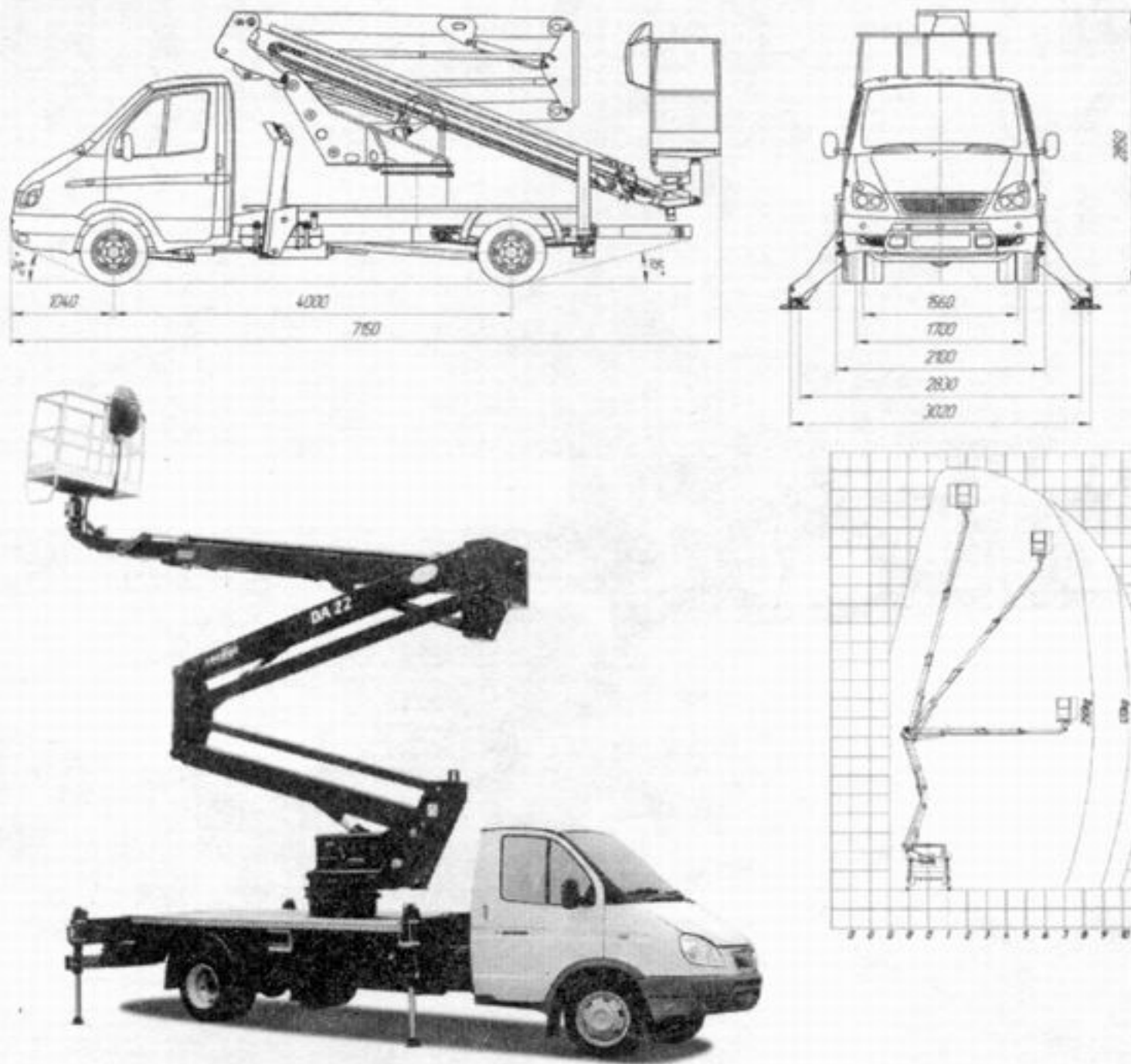
При поддержке  
Правительства  
Москвы



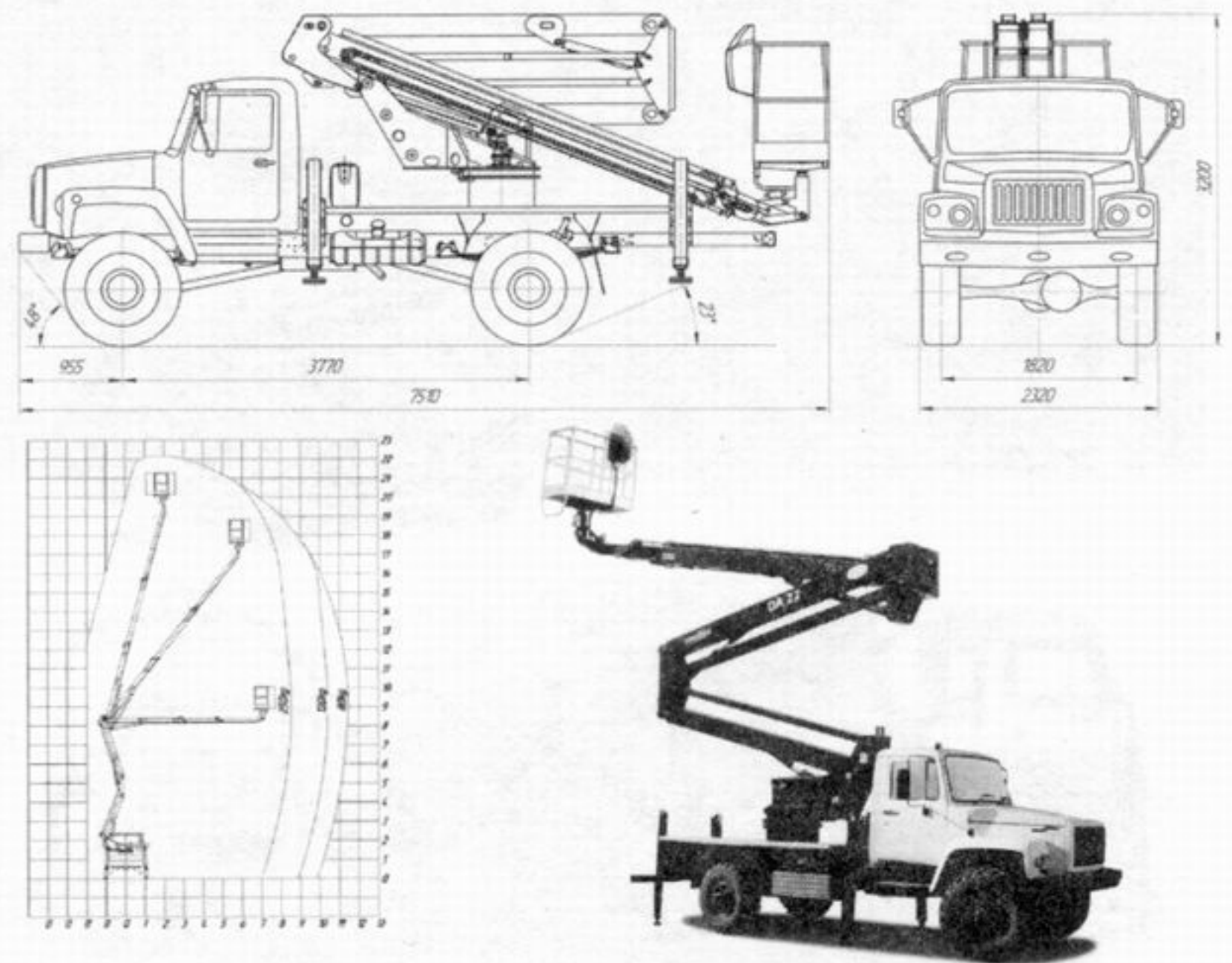
Разработано для жизни

# МОДЕЛИСТАМ НА ЗАМЕТКУ

**ГАЗ-3302 "ГАЗель" АВТОГИДРОПОДЪЕМНИК  
коленный, 22 м**

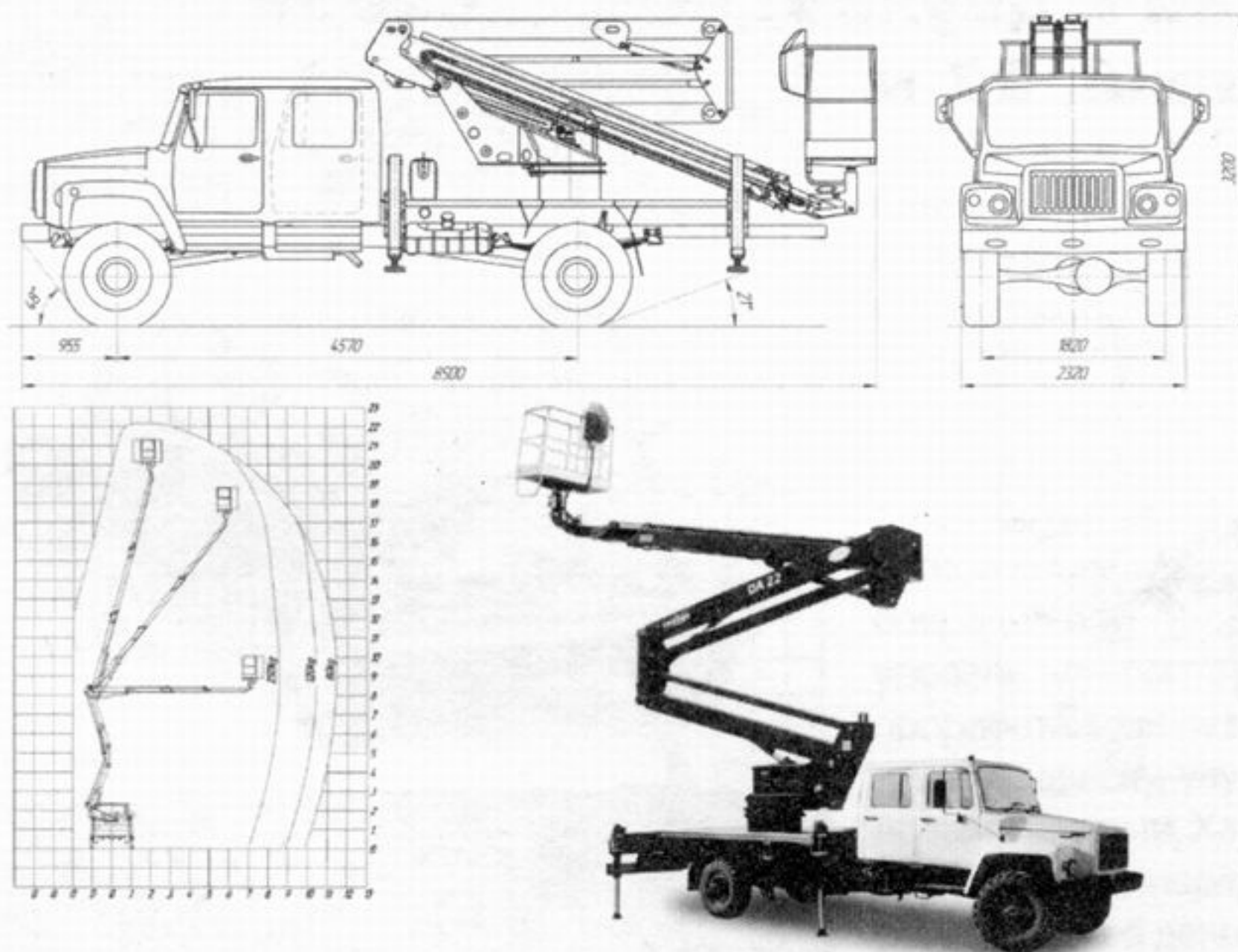


**ГАЗ-3308/81 АВТОГИДРОПОДЪЕМНИК коленный, 22 м**

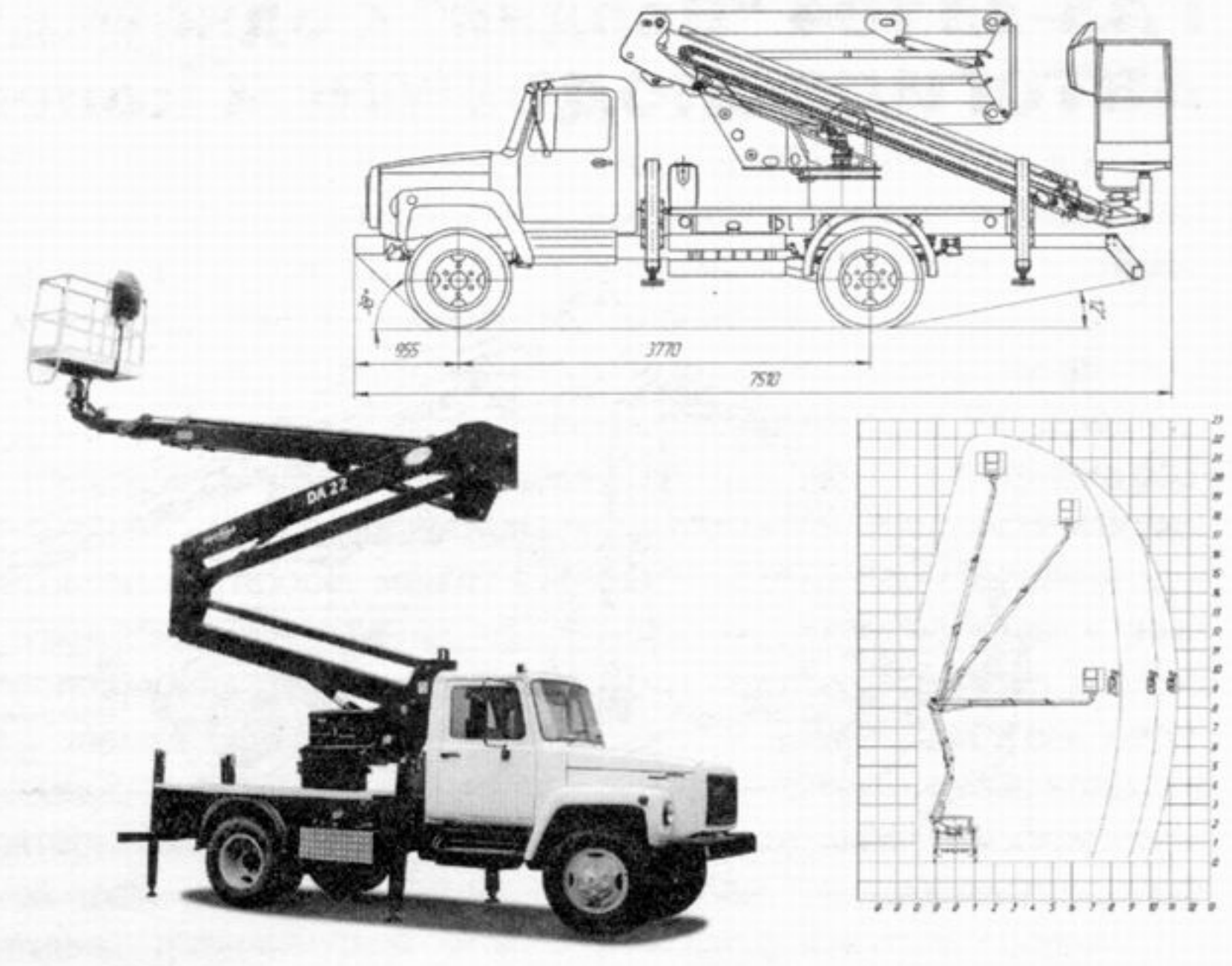


## ПРОДУКЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА «ЧАЙКА-СЕРВИС»

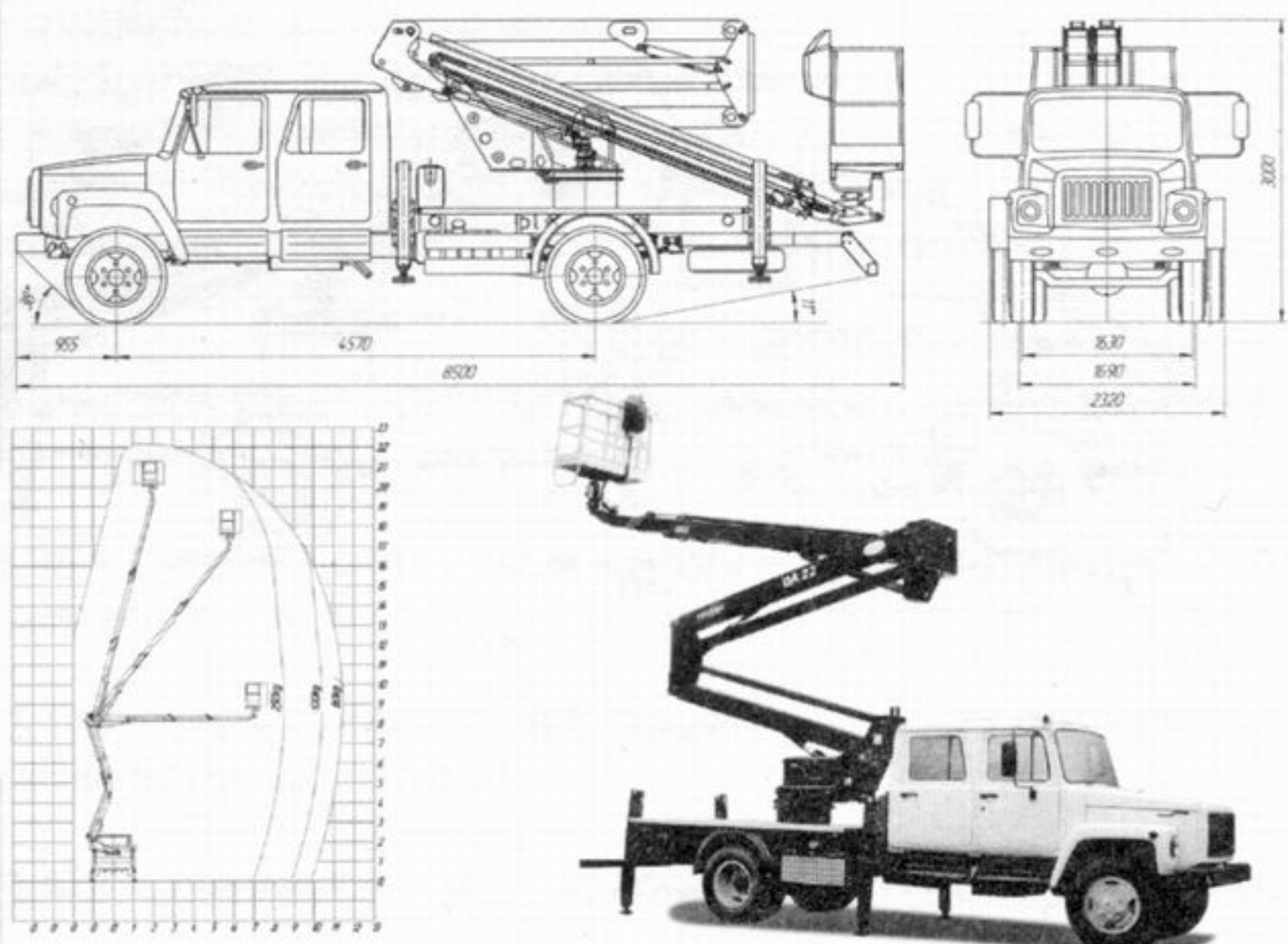
**ГАЗ-3308/81 с двухрядной кабиной АВТОГИДРОПОДЪЕМНИК  
коленный, 22 м**



**ГАЗ-3309 АВТОГИДРОПОДЪЕМНИК коленный, 22 м**



**ГАЗ-3309 с двухрядной кабиной АВТОГИДРОПОДЪЕМНИК  
коленный, 22 м**



### ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН масштабных автомобилей мира

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

*Всегда большой выбор моделей на любой вкус!*



1:43

Более 10 способов оплаты!

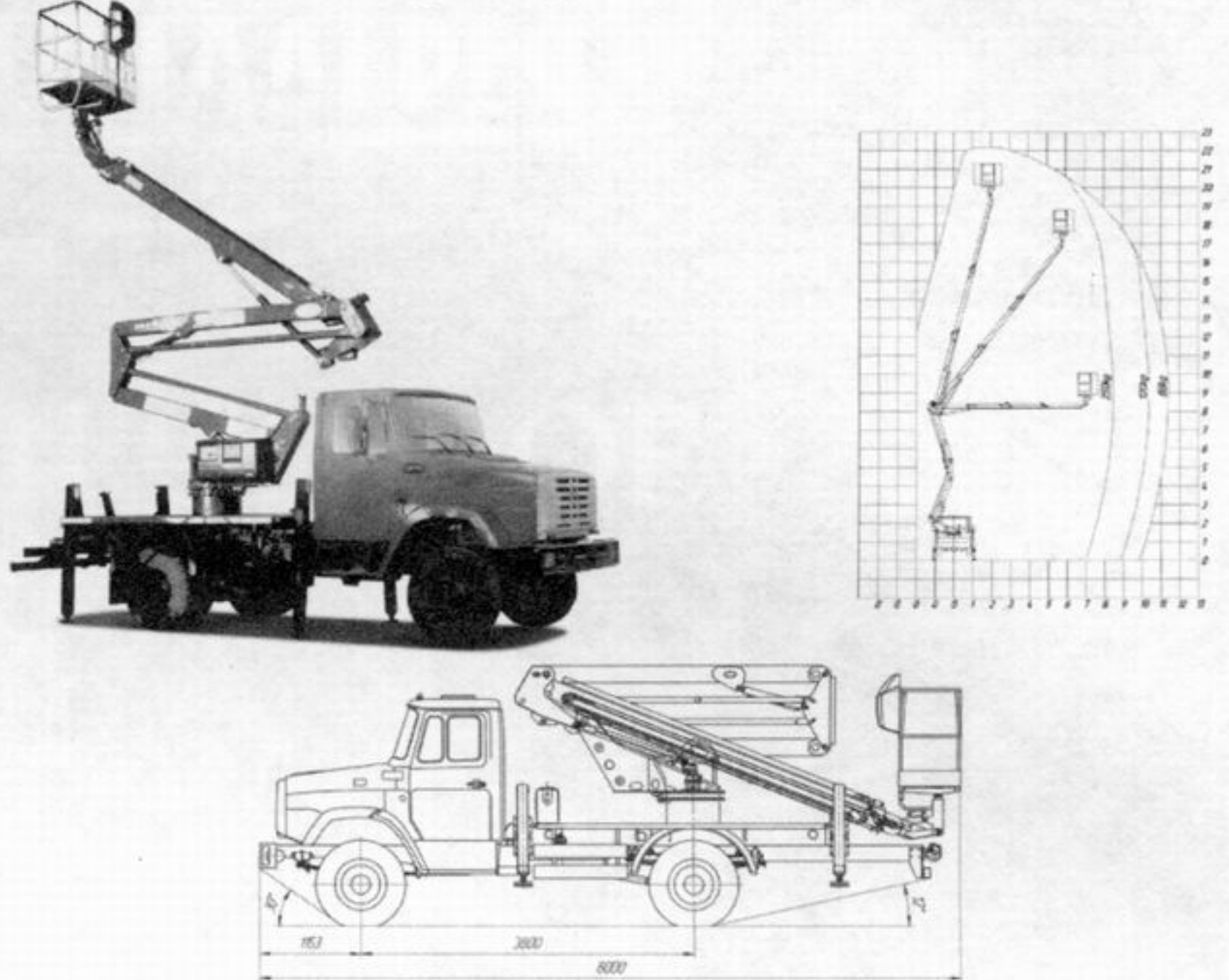
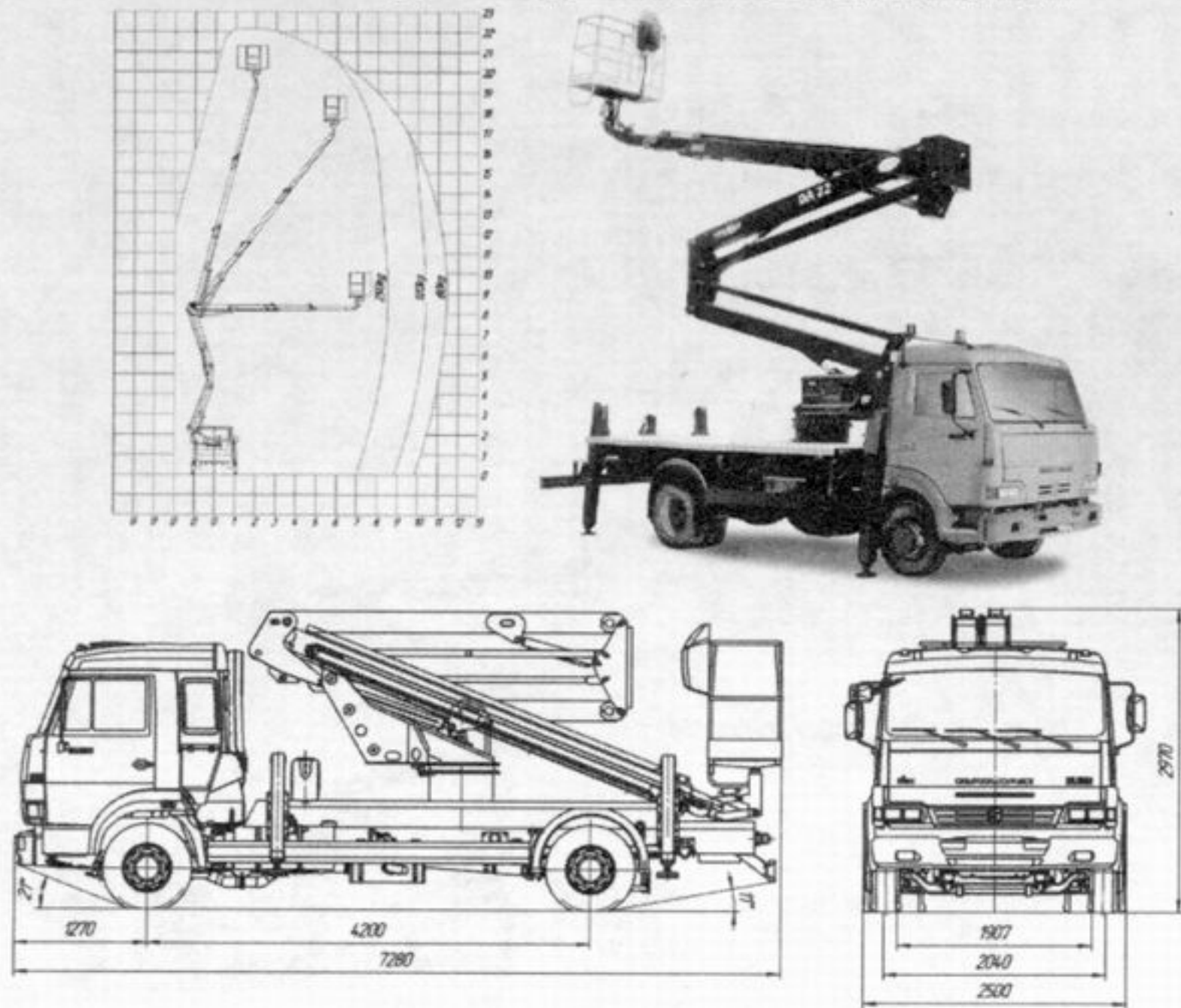
Доставка в любую точку мира!

Индивидуальный подход к каждому клиенту!

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

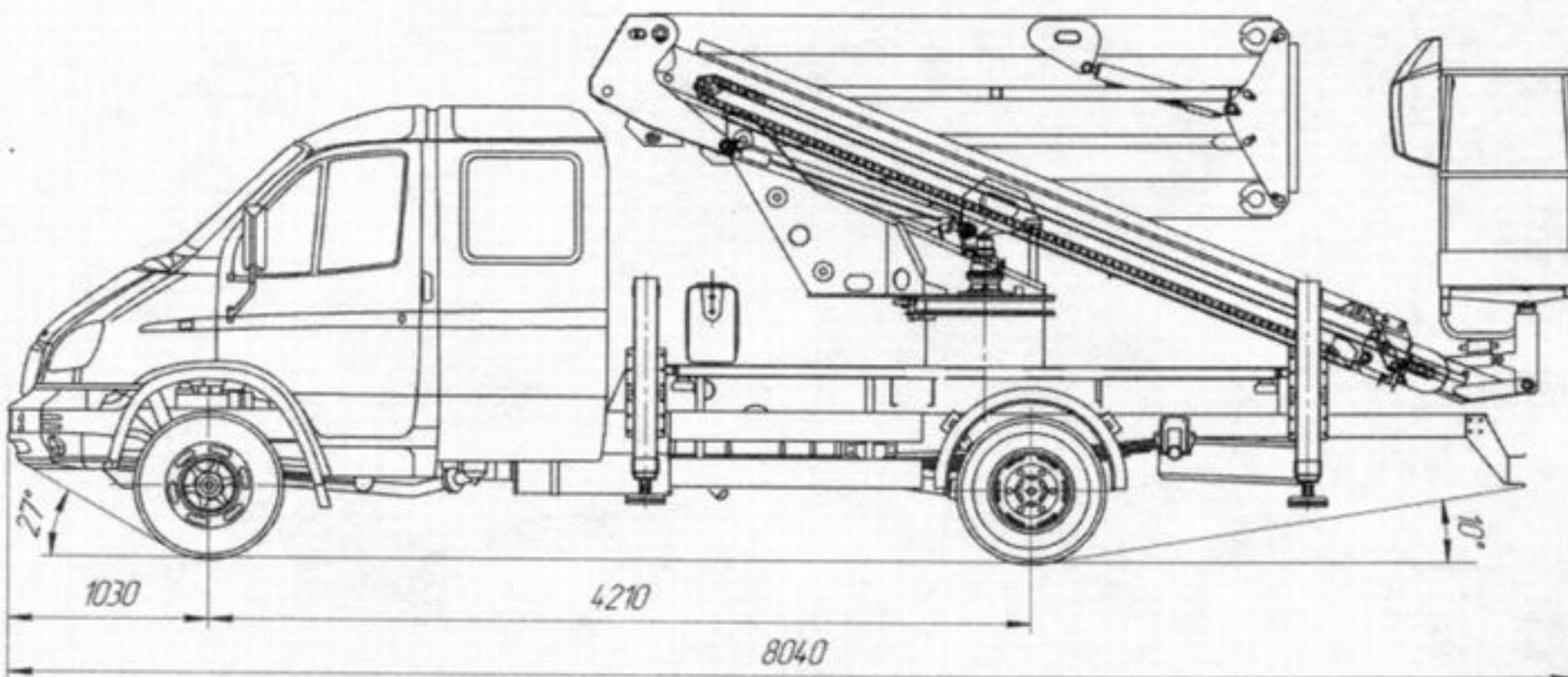
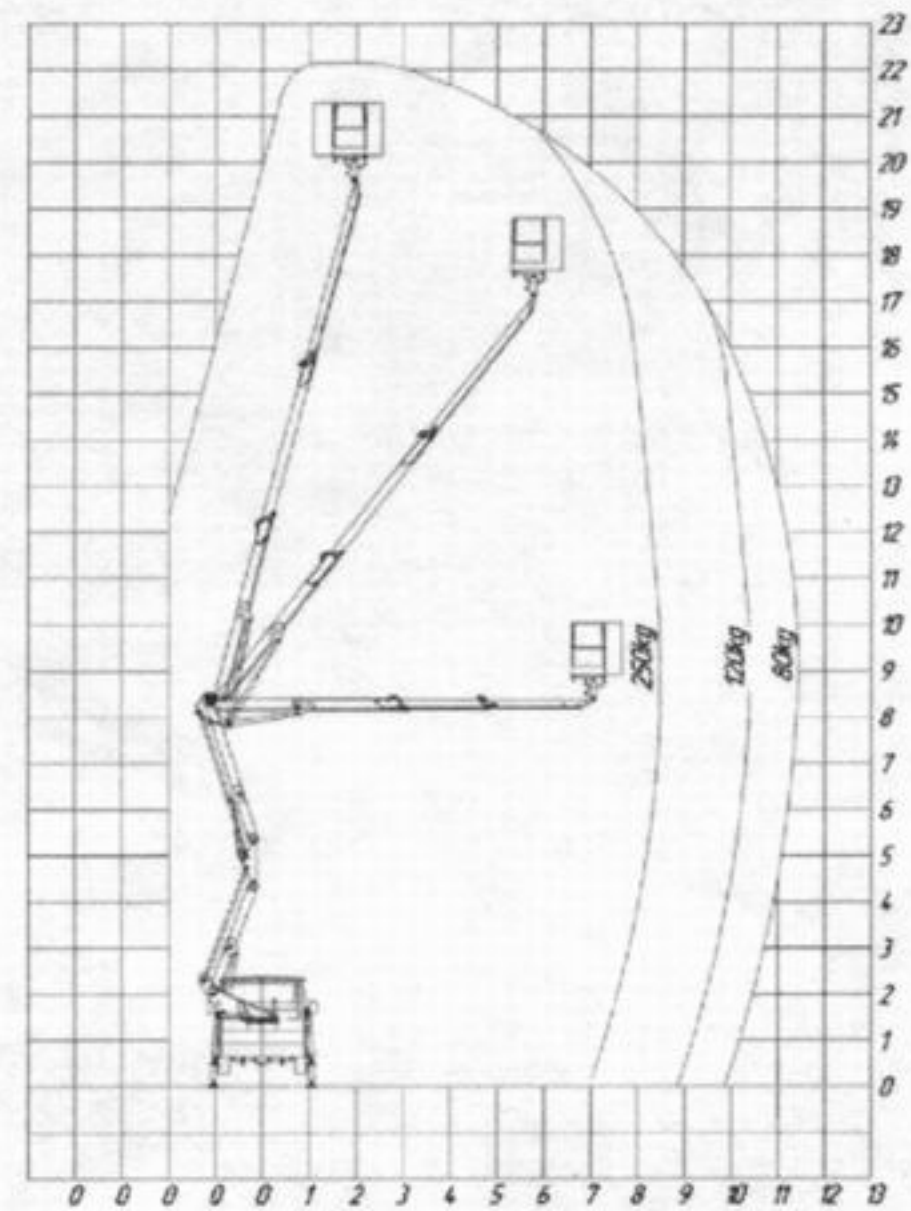
**КАМАЗ-4308 АВТОГИДРОПОДЪЕМНИК коленный, 22 м**

**ЗИЛ-433362 АВТОГИДРОПОДЪЕМНИК коленный, 22 м**



**ПРОДУКЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА «ЧАЙКА-СЕРВИС»**

**ГАЗ-33104 "Валдай" с однорядной и двухрядной кабиной АВТОГИДРОПОДЪЕМНИК коленный, 22 м**





Москвич-408. 1964



Москвич-408. 1964



Москвич-408. 1966



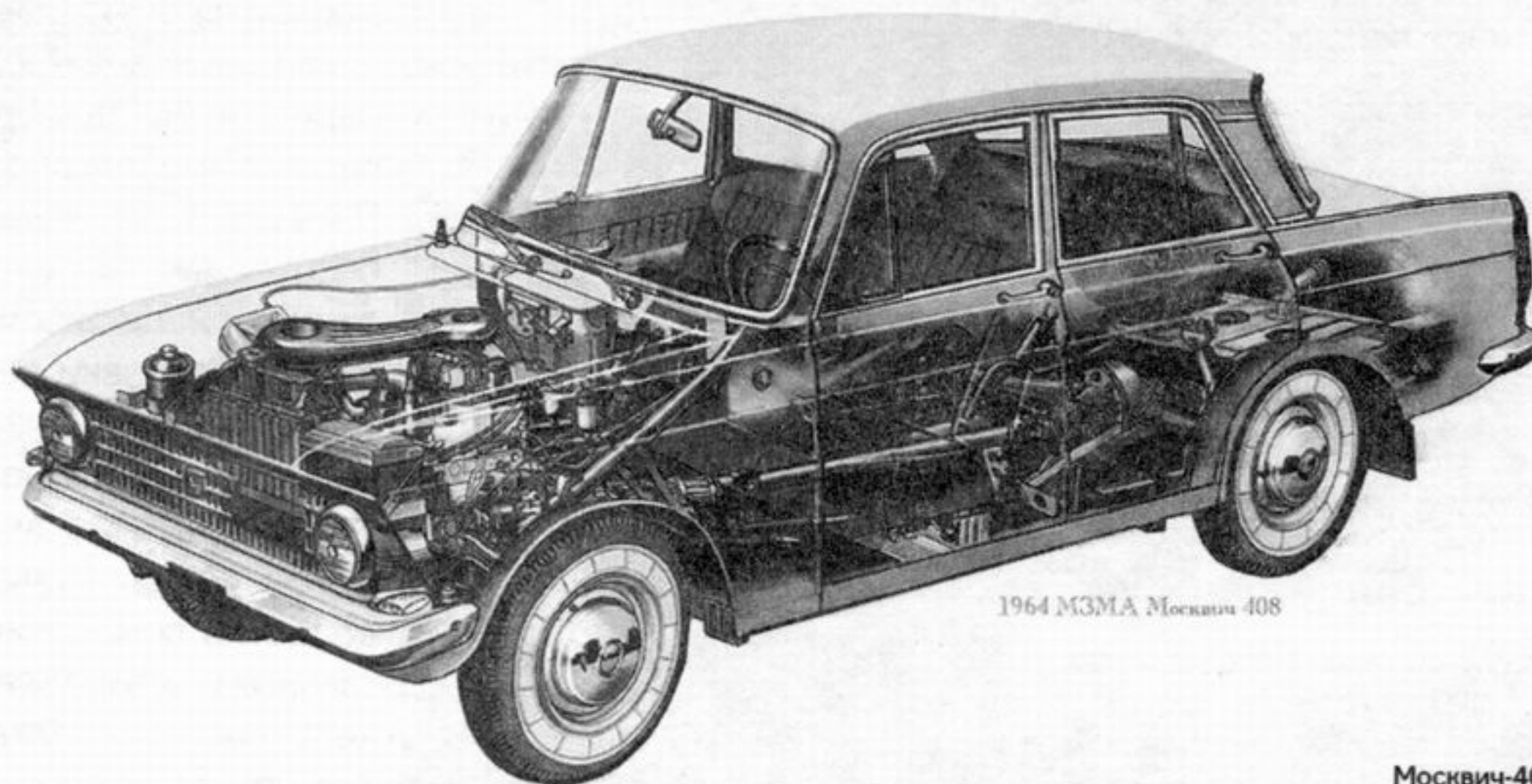
Москвич-408



Москвич-408/13



Москвич-408ИЭ



1964 МЗМА Москвич-408

Москвич-408

В сентябре 1964 г. МЗМА приступил к выпуску автомобиля «Москвич-408», который стал родоначальником целого семейства малолитражек нового поколения, сошедших с конвейера на протяжении 24 лет. Именно машин этого семейства больше всего было выпущено за всю историю предприятия — более трёх миллионов.

Москвич-408 в отличие от своих предшественников имел качественно улучшенную конструкцию, что давало потребителям ряд существенных преимуществ. Важнейшими из них являлись: увеличенная до 50 л.с. мощность двигателя, улучшенная динамика разгона и большая максимальная скорость, значительное увеличение обзорности и более лёгкое управление, повышенный пробег между заправками, сокращение количества операций при техобслуживании и увеличение межремонтных пробегов, повышенный уровень комфорта и более качественная отделка салона. Автомобиль имел хорошо проработанный кузов с элементами пассивной безопасности, новый двигатель, переднюю подвеску, улучшенные тормоза и электрооборудование, 13-дюймовые колёса с новыми шинами. Характерными элементами внешнего вида были: обилие хромированных деталей в передней части кузова — большая решётка облицовки радиатора и обрамляющих её декоративных деталей с рамкой эмблемы завода в центре, ободки круглых фар, корпуса подфарников; открывающийся вперёд капот с выштамповкой вдоль оси, люк воздухозаборника между капотом и ветровым стеклом, отсутствие выступающих крыльев на боковинах (колёсные ниши окантованы небольшой выштамповкой), хромированные ручки дверей с кнопками, оранжевые круглые повторители указателей поворота на передних крыльях, телескопическая антенна на правом переднем крыле, выступающие над крышкой багажника задние крылья с хромированным молдингом сверху («рыбий хвост»), вертикальные трёхсекционные задние фонари, два круглых фонаря заднего хода. Крышка заливной горловины бензобака размещалась под откидным кронштейном заднего номерного знака. На крышке багажника по центру был фонарь освещения номерного знака, а с правой стороны хромированная надпись курсивом модели автомобиля «Москвич-408».

Все последующие автомобили этого поколения создавались на базе этой модели и несмотря на несколько модернизаций и десятки модификаций поставлялись с одним из трёх карбюраторных 4-цилиндровых верхнеклапанных двигателей.

**МЗМА-408:**

рабочий объём — 1,36 л; степень сжатия — 7,0; мощность — 50 л.с.; крутящий момент — 9,3 кгм; применяемый бензин — А-76.

**УЗАМ-412**

рабочий объём — 1,478 л; степень сжатия — 8,8; мощность — 75 л.с.; крутящий момент — 11,4 кгм; применяемый бензин — АИ-93.

**УЗАМ-412Д**

рабочий объём — 1,478 л; степень сжатия — 7,2; мощность — 68 л.с.; крутящий мо-



Москвич-412И3



Москвич-412И3



Москвич-412. Ралли «1000 озёр» 1973



Москвич-426



Москвич-433. 1970

мент — 10,6кГм; применяемый бензин — АИ-93.

В 1967 г. начался выпуск модели Москвич-412 с двигателем УЗАМ-412, которые внешне кроме надписей «Москвич-412» ничем от Москвич-408 не отличались. Вместе они выпускались 8 лет.

С 1969 г. «Москвичи» всех моделей и модификаций стали выпускать с новым внешним оформлением кузова, отдельными передними сиденьями (до этого отдельными были только спинки сидений), напольным рычагом переключения передач. К обозначению моделей добавился индекс «ИЭ». Изменения в оформлении кузова коснулись как переднего, так и заднего оперения. Вместо круглых фар стали устанавливать две прямоугольные (412-3711010), снабженные оптическими элементами немецкой фирмы FER с дополнительной лампой габаритного света и двухсекционные подфарники ПФ-112Б с оранжевым и бесцветным рассеивателями. Изменилась и решётка облицовки радиатора, она стала уже по высоте и вместо мелких ячеек в четыре вертикальных ряда, стала состоять из семи горизонтальных и четырёх вертикальных полос. Задние фонари стали горизонтальными с тремя красными и одним бесцветным квадратными рассеивателями, а оранжевые треугольные указатели поворотов разместили на верхних концах задних крыльев. Вместо фонаря освещения номерного знака на заднем бампере имелись два шарообразных фонарика. В связи с переименованием завода, на эмблеме решётки радиатора, накладке рулевого колеса и ключах появилась надпись «АЗЛК», вместо «МЗМА».



Москвич-427



Москвич-426И3



Москвич-434



Москвич-426. 1968



Продолжение в следующем номере



# Первый советский пикап



Вот таким в середине 1930-х гг. ГАЗ-4 выходил из ворот ГАЗа. Заводское фото

Три четверти века тому назад, в 1933 г., на Горьковском автозаводе начался выпуск первой серийной модификации легкового ГАЗ-А — лёгкого грузовичка ГАЗ-4. После базовых моделей грузового ГАЗ-

АА, ГАЗ-А и автобуса ГАЗ-03 это была четвёртая по счёту модель нового автогиганта, кузов которой носил странное для тех лет название «пикап» или даже «пик-ап» (именно так его часто произносили и писали в те годы).

Как ни странно, подобные автомобильные кузова появились в России задолго до возникновения ГАЗ-4 на горизонте. Русский инженер Б.Г. Луцкой ещё на заре автомобильной эры — в 1905 г. разработал вариант открытого пикапа для петербургского почтового ведомства. В США (тогда — САСШ) примерно в те же годы в больших количествах начали изготавливать лёгкие грузовички на базе знаменитого легкового Ford T и многочисленных моделей многих других фирм. За океаном этот тип развозных полугрузовичков, имевших множество исполнений, вплоть до лесовозных тягачей с полуприцепами(!), очень скоро приобрёл многолетнюю и неугасающую сквозь десятилетия популярность.

Некоторые экземпляры таких пикапов (чаще всего — на шасси Ford модели «Т» и более нового — Ford A) в 1920-х гг. были закуплены и молодой Страной Советов, где тоже начали весьма успешно использоваться. Достаточно сказать, что даже в удалённом на тысячи километров от Москвы Горном Алтае, на суровом и насыщенном опасными перевалами Чуйском тракте колесил в ту пору один из таких полугрузовичков на шасси Ford A образца 1927 г.

Более того, на основе этого же самого легкового Ford образца 1927 г. был создан отечественный полугусеничный автомобиль с кузовом пикапа. 28 декабря 1932 г. Управление Механизации и моторизации РККА заключило с НАЗом (ГАЗом) договор № 1731696 на постройку к маю 1933 г. полугусеничных Форд-А в количестве двух экземпляров. Проекты гусеничных движителей были разработаны в НАМИ, поэтому машина получила обозначение НАТИ-5 или «Форд-НАТИ-Кегресс».

Их испытания прошли на полигоне УММ РККА с 10 июля по 1 августа 1933 г. Загруженные 300 кг груза НАТИ-5 совершили ряд маршрутов по бездорожью. Военные наряду с их достоинствами отметили и ряд недостатков, однако дальнейшие работы над этими машинами посчитали нецелесообразными, поскольку уже началось серийное производство отечественного аналога легкового Ford — ГАЗ-А. И такой полугусеничный ГАЗ-А-НАТИ действительно был создан весной 1934 г. (правда, уже с кузовом обычного стандартного фазтона ГАЗ-А), но по ряду причин в серийное производство так и не попал.

Однако все эти веяния не могли не подтолкнуть горьковчан к созданию обычного лёгкого полугрузовичка на легковом шасси — ГАЗ-4, по компоновке уже ничем не отличавшегося от современных пикапов. Интересно, что машина эта была задумана не по указанию «сверху», а воплотилась в жизнь по идее и инициативе работников тогдашнего конструкторского бюро ГАЗа (это были М. Кадарьян, Ю. Сорочкин и др.). И только потом уже готовой машине руководством завода был дан «зелёный свет» на серийное производство.

Раму, капот и оперение легкового ГАЗ-А конструкторы оставили без изменений, а за капотом установили двухместную закрытую кабину. Благо создавать её «с нуля» не было необходимости. Производством уже была освоена аналогичная на стандартную грузовую «полторку» ГАЗ-АА. Вообще ГАЗ-4 удалось скомпоновать почти целиком из стандартных узлов, и только задняя часть — грузовая платформа — явилась специально разработанным узлом, состоявшим из деревянного каркаса, обтянутого металлическими панелями. Платформа продолжалась сразу за кабиной, составляя с ней и с капотом одно целое. За океаном Форд предлагал различные варианты пикапов на шасси Ford A, как с цельным узлом «кабина-платформа», так и с отдельно выполненной платформой (а так же варианты и с открытой кабиной). Выбор наших конструкторов на «слитном» решении основывался в первую очередь на большем полезном объёме такой грузовой платформы, однако такой кузов обладал, как выяснилось в дальнейшем, и определёнными недостатками.

По сути дела ГАЗ-4 являлся не грузовым, а грузопассажирским автомобилем. На платформе размещались две продольные откидные скамьи, на которых могли в относительном удобстве разместиться шесть человек. Для их входа и выхода, а также для погрузки и выгрузки перевозимого, задний борт машины был сделан открывающимся. Собственно говоря, назначение маши-

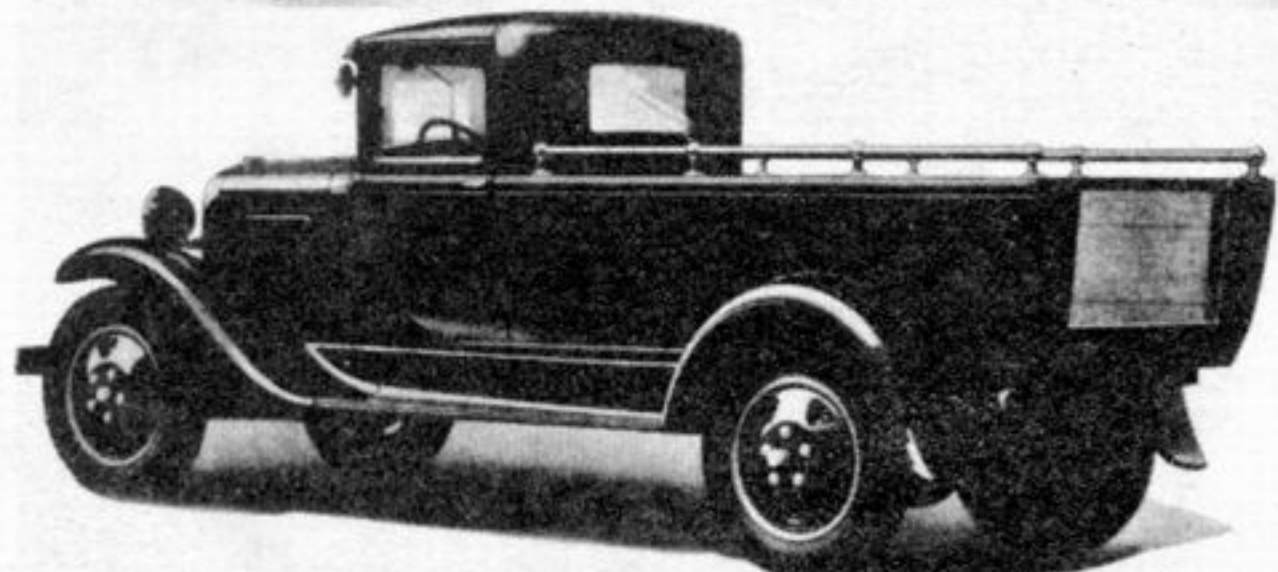
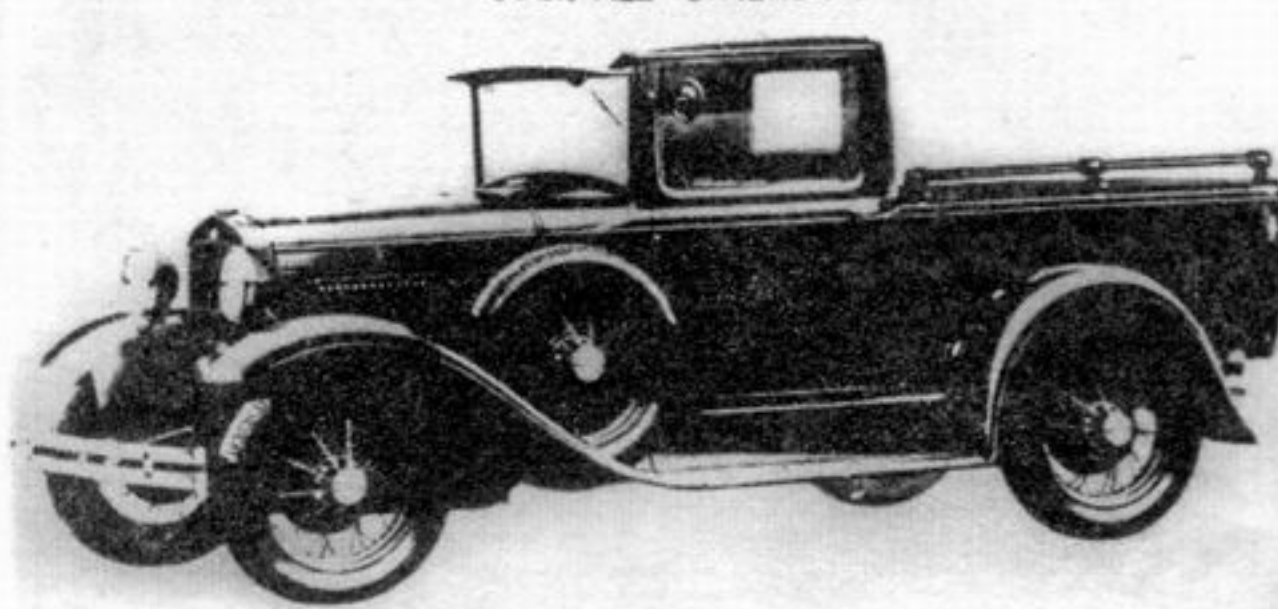
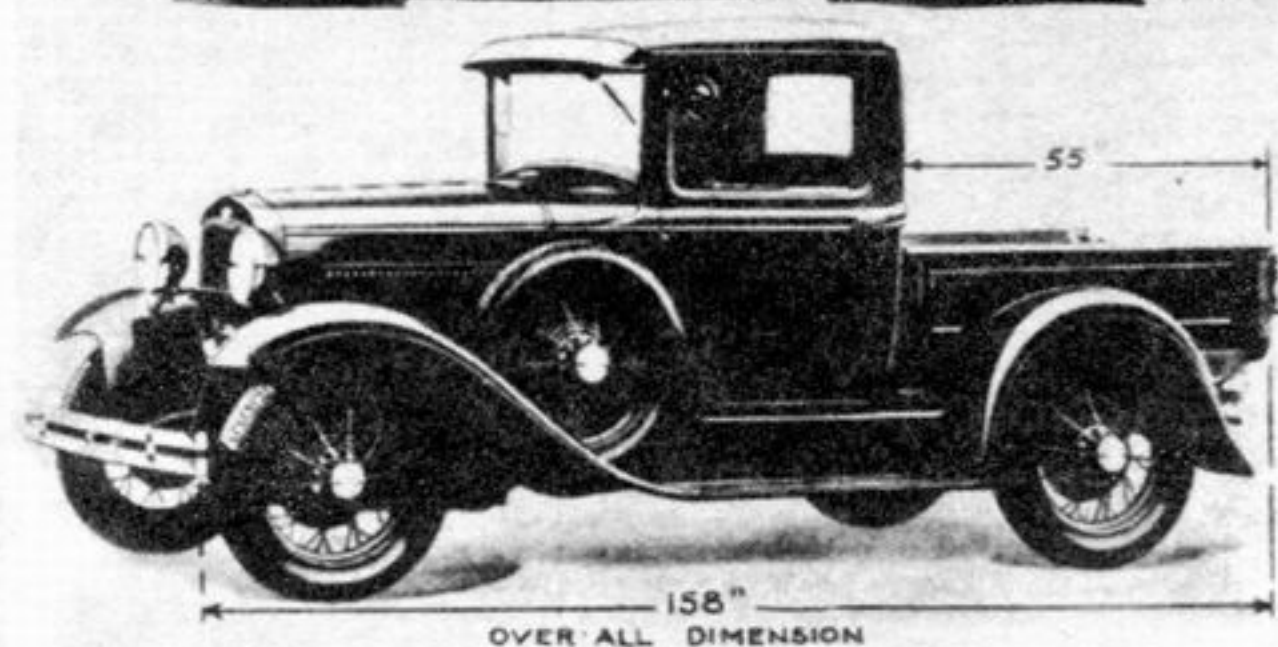
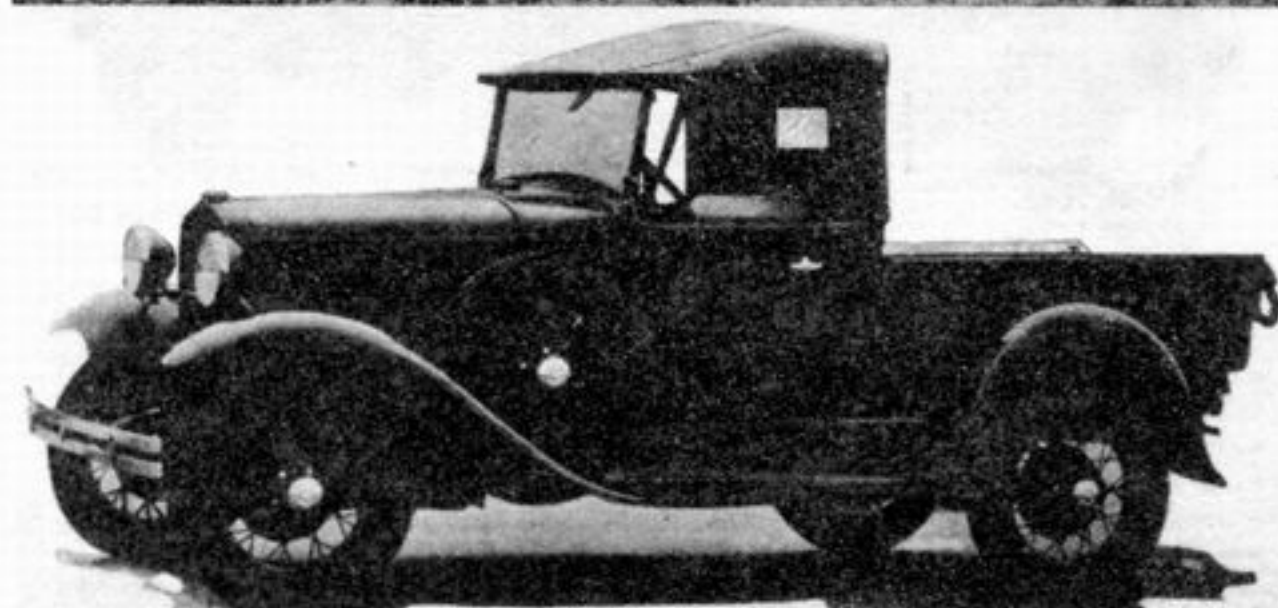


Михаил СОКОЛОВ (г. Барнаул),  
Фото из архива автора

Ещё до появления первых отечественных пикапов по дорогам СССР колесили юркие Ford A образца 1927–1928 гг. с аналогичными кузовами. Чуйский тракт, 1932 г.



Полугусеничный автомобиль НАТИ-5, а точнее — открытый пикап с гусеничным движителем «Кегресс» на шасси Ford A образца 1927 г. Полигон УММ РККА, июль 1933 г.

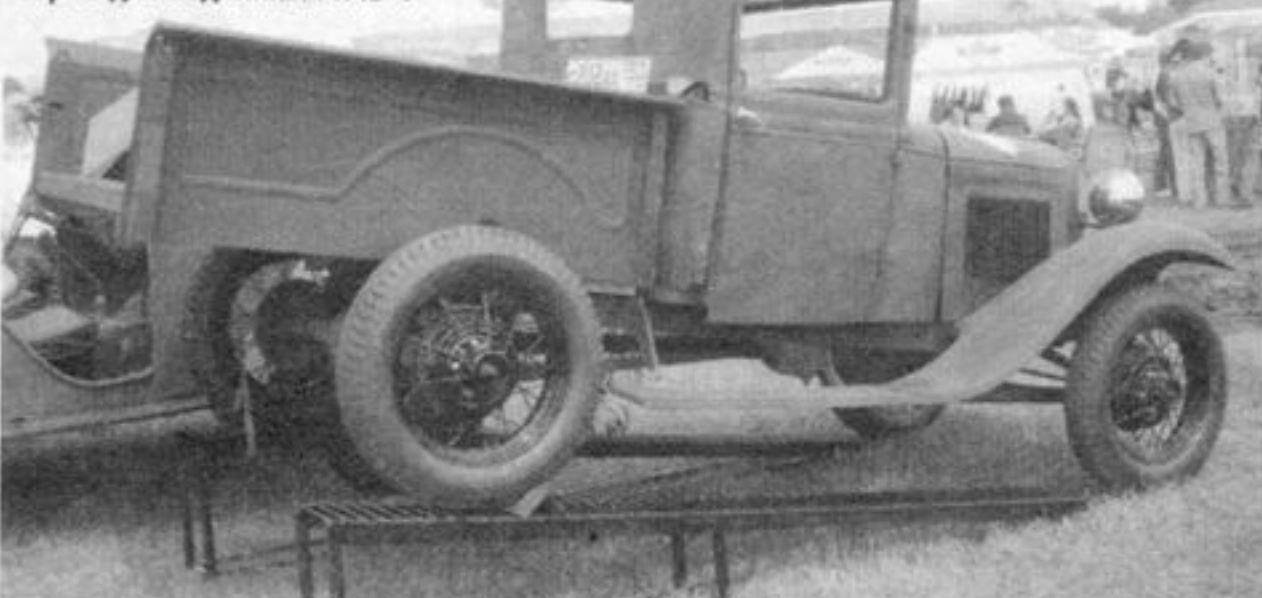


Из всего многообразия вариантов пикапов, предлагавшихся Фордом на шасси модели «А» и даже «АА» (нижнее фото), горьковчанами был выбран вариант (второе снизу фото) с элементами кормы от «АА»



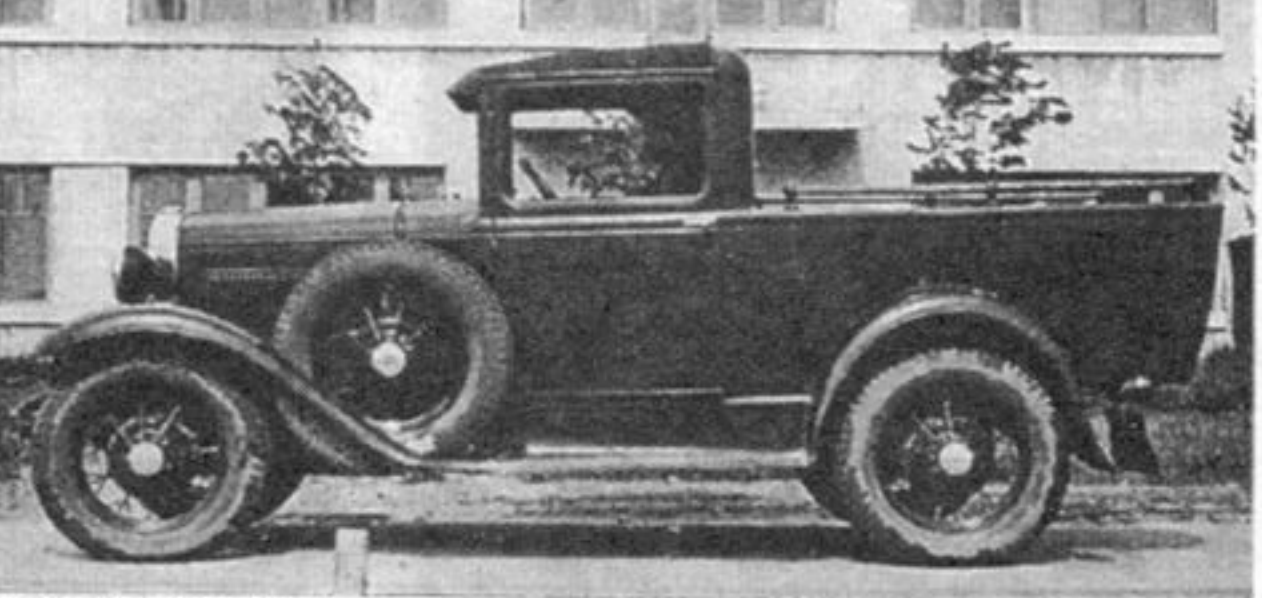
А этот ГАЗ-4 воссоздаётся в настоящее время тюнинговой фирмой «Автосэй», правда, при большом участии импортных фордовских узлов: колёса, фары, резина и т.д.

Бортовая платформа этой реплики изготовлена тоже по-американски, отдельно от кабины (как у ГАЗ-415), что, вообще говоря, нехарактерно для подлинных ГАЗ-4



Первый отечественный пикап ГАЗ-4 отличался от заокеанских собратьев разве что мелочами (эмблема «ГАЗ» на радиаторе, угол наклона заднего борта и т.д.)

ГАЗ-4 на территории завода. Вид слева. Хорошо видно изменённое левое переднее крыло с «карманом» и запасное колесо над ним.



Заводское фото ГАЗ-4, приведённое в заголовке, в 1930–1940-е гг. вошло во многие книги и справочники



Отголосок далекой уже эпохи: фото на фоне припаркованного ГАЗ-4. 1930-е гг.

ны «просвечивало» и в названии кузова — «пикап» (в переводе означает «подбирать и везти» тех, кто «голосует» на дороге).

По бокам платформы выступали крылья задних колёс, аналогичные задним крыльям ГАЗ-А, а сверху боковые борта платформы были оборудованы металлическими поручнями, имевшими по три крепежа каждый.

Вот что писал в начале

1934 г. о новой машине известный отечественный автомобильный дизайнер Ю.А. Долматовский: «Новая модель представляет собой полутонный грузовичок, так называемый «пикап». Машина отличается тщательной отделкой и не уступает соответственным типам машин Форда. «Пикап» предназначен для работы в МТС, совхозах, колхозах, на почте и т.д.

Эти автомобили снабжены двумя запасными колёсами, устанавливаемыми в карманы передних крыльев, щёткой-стеклоочистителем, опускающимися стёклами и т.д. Машины с кузовами «пикап» уже несколько месяцев бегают по улицам наших городов и по нашим дорогам».

На счёт двух запасных колёс Юрий Аронович несколько погорячился. В действительности серийный ГАЗ-4 комплектовался лишь одним, располагавшимся на левой капотной боковине, спереди от водительской дверцы, но действительно несколько углублённым в специально для этого изменённое левое переднее крыло с «карманом».

Официально именуемый, как «грузопассажирский автомобиль особо малой грузоподъёмности», ГАЗ-4 мог перевозить 500 кг груза по шоссе и 400 кг — на грунтовых дорогах. Кроме работы в МТС и на почте он предназначался ещё и для перевозки денежных средств, явившись тем самым чуть ли не первым инкассаторским автомобилем отечественного производства.

Габаритными размерами ГАЗ-4 несколько отличался от базового ГАЗ-А: при той же ширине (1710 мм) он был на 290 мм длиннее (4080 мм), и на 37 мм выше (1825 мм). Машина получилась на 40 кг тяжелее (1120 кг) легкового фазтона, но на скорости это практически не сказалось, — пикап развивал такую же, как и базовый ГАЗ-А, скорость в 90 км/ч. ГАЗ-4 расходовал 11 л бензина на 100 км (при эксплуатационной норме в 12 л). Запас хода с полной нагрузкой по шоссе составлял 360 км.

При той же, что и у ГАЗ-А базе в 2630 мм наименьший радиус поворота равнялся 5,5 м, а клиренс под задним мостом в зависимости от резины — 205–210 мм. Углы свеса автомобиля составляли: передний — 60 град., а задний — 34 град. Кузов полезной площадью в 1,77 кв.м состоял из грузовой платформы длиной 1610 мм и шириной 1100 мм (при сложенных сидениях). Высота боковых бортов составляла 445 мм, а заднего и переднего — 365 мм. Интересно, что задний борт не был строго вертикальным, а был наклонён несколько назад и имел корытообразный изгиб во внешнем направлении.

Вот что писал в 1935 г. о ГАЗ-4 один из его создателей Ю.Н. Сорочкин: «Созданный по инициативе КБ пикап нашёл применение во многих областях народного хозяйства и, несмотря на имеющиеся небольшие конструктивные недочёты, сумел завоевать себе почётное место в автомобильном парке страны».

Говоря о некоторых конструктивных недочётах, Сорочкин имел в виду следующее: жёстко связанная с кабиной бортовая платформа при весьма эластичной раме машины в процессе эксплуатации сильно разбалтывала кабину. Это была «хроническая болезнь» всех ГАЗ-4. Поэтому уже на следующей модели пикапа — ГАЗ-М415, созданного на шасси ГАЗ-М1 — от этого решения отказались, хотя даже один из опытных образцов «415-го» всё ещё имел аналогичную грузовую платформу, жёстко связанную с кабиной.

ГАЗ-4 оснащались двигателями в 40–42 л.с. и имели 40-литровый топливный бак, располагавшийся между щитком приборов и передней стенкой кабины. Они получили 6-вольтовое электрооборудование и комплектовались аккумуляторной батареей типа ЗСТ-80 и генератором ГБФ-4105. Аналогично ГАЗ-А на ГАЗ-4 стояла трёхступенчатая двухходовая КПП (три передачи вперёд, одна — назад), а крутящий момент к заднему мосту передавался карданной передачей, состоявшей из одного закрытого карданного вала с одним шарниром. Ведущий мост (задний) имел разъёмный в вертикальной плоскости картер, в отличие от грузовых «газиков» собиравшийся не из двух, а из трёх частей (аналогичная конструкция более знакома нам по «эмке» ГАЗ-М1



Инкассаторский ГАЗ-4. С правой стороны капота запасного колеса не предусматривалось. Фото середины 1930-х гг.



Что касается «сохранившихся» до наших дней ГАЗ-4, то почти все из них на проверку оказываются задрано переделанными ГАЗ-АА или ГАЗ-ММ, как этот экземпляр из Германии

# ДИК - ДНК

Дорогие друзья и коллеги!

Сегодня мы начинаем публикацию каталога моделей Мастерских ДИК и ДНК.

Когда-то это была одна мастерская, но потом разделилась на две. Наш каталог не претендует на полноту охвата всего модельного ряда мастерских, т.к. с мастерами нам связаться не удалось. В составлении каталога использованы материалы с сайтов «Васильевский полигон» и «Квас-

шоп» (оба уже не существуют), [www.gitmonexx.ru](http://www.gitmonexx.ru), [www.1001automodel.ru](http://www.1001automodel.ru), [www.scaleworld.ru](http://www.scaleworld.ru), [www.models-online.ru](http://www.models-online.ru), а так же фотографии и сведения, предоставленные частными коллекционерами (Максим Малкин, Антанас Руминас, Георгий Швец и др.). Часть информации позаимствована со старых прайс-листов, опубликованных на закрытых сайтах. Поэтому нам не до конца ясно — все ли модели изготавливались этими мастерами или некоторые из

ГАЗ-51А. Бортовой с двухрядной кабиной «Учебный»



ГАЗ-51А. Бортовой с двухрядной кабиной и тентом «Учебный»



ГАЗ-53. АЦ-30(53). Цистерна пожарная



ГАЗ-69. АНП-20. Насос пожарный. Без фароискателя на крыше и стеклоочистителей. Кузов — металл, колеса резина



ГАЗ-69. АНП-20. Насос пожарный. С фароискателем на крыше и стеклоочистителями. Кузов — металл, колеса резина



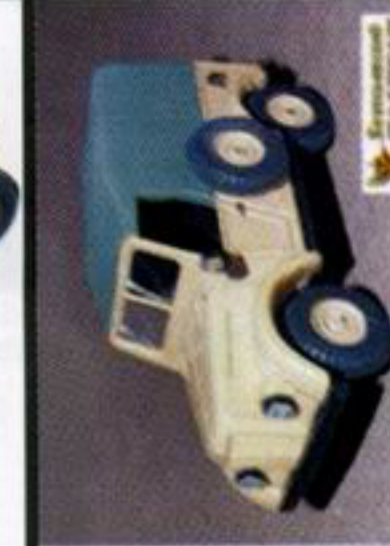
ГАЗ-69. Фазтон с тентом (с боковыми дверями и без них). Кузов — металл, колеса резина. Цвет: защитный (ДИК #4301), песочный (#4301-1)



ГАЗ-69. Фазтон с тентом (с боковыми дверями и без них). Кузов — металл, колеса резина. Цвет: защитный (ДИК #4301), песочный (#4301-1)



ГАЗ-69. Фазтон с тентом (с боковыми дверями и без них). Кузов — металл, колеса резина. Цвет: защитный (ДИК #4301), песочный (#4301-1)



ГАЗ-69. Фазтон с тентом (с боковыми дверями и без них). Кузов — металл, колеса резина. Цвет: защитный (ДИК #4301), песочный (#4301-1)



ГАЗ-69. Фазтон с тентом (с боковыми дверями и без них). Кузов — металл, колеса резина. Цвет: защитный (ДИК #4301), песочный (#4301-1)



ГАЗ-69. Фазтон с тентом (с боковыми дверями и без них). Кузов — металл, колеса резина. Цвет: защитный (ДИК #4301), песочный (#4301-1)



ГАЗ-69. Фазтон с жесткой крышей. Кузов - металл, колеса — резина. Варианты: милиция синий (ДИК #4301-2), милиция желтый (#4301-3), пожарный штабной (#4301-4)



ГАЗ-69. Фазтон с жесткой крышей. Кузов - металл, колеса — резина. Варианты: милиция синий (ДИК #4301-2), милиция желтый (#4301-3), пожарный штабной (#4301-4)



ГАЗ-69. Фазтон с жесткой крышей. Кузов - металл, колеса — резина. Варианты: милиция синий (ДИК #4301-2), милиция желтый (#4301-3), пожарный штабной (#4301-4)



ГАЗ-69. Фазтон с жесткой крышей. Кузов - металл, колеса — резина. Варианты: милиция синий (ДИК #4301-2), милиция желтый (#4301-3), пожарный штабной (#4301-4)



ГАЗ-69. Фазтон с жесткой крышей. Кузов - металл, колеса — резина. Варианты: милиция синий (ДИК #4301-2), милиция желтый (#4301-3), пожарный штабной (#4301-4)



Амур-53131. Бортовой с тентом. Цвет: голубой, синий, защитный серый. Конверсия



Амур-53131. Бортовой с тентом. Цвет: голубой, синий, защитный серый. Конверсия



Амур-53131. Бортовой с полугентом. Цвет: голубой, синий, защитный серый. Конверсия



Амур-53131. Бортовой с полугентом. Цвет: голубой, синий, защитный серый. Конверсия



Амур-53131. Бортовой. Вариант: Аэрофлот. Цвет: желтый-белый. Конверсия



Амур-53131. Бортовой. Цвет: голубой, синий, защитный серый. Конверсия



Амур-53131. Бортовой. Цвет: голубой, синий, защитный серый. Конверсия



Амур-53131. Бортовой. Цвет: голубой, синий, защитный серый. Конверсия



Амур-53131. Бортовой. Цвет: голубой, синий, защитный серый. Конверсия



Амур-53131. Бортовой. Цвет: голубой, синий, защитный серый. Конверсия



AVIA A15. Фургон



ГАЗ-11-73. Седан. Цвет: черный



ГАЗ-12 ЗИМ. Седан. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: черный, светло-серый, вишневый



ГАЗ-12 ЗИМ. АГ'пу. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: черный, вишневый



моделей просто продавались через эти сайты. По этой же мастерская-изготовитель только в том случае, если это по причине отсутствия и фотографии некоторых моделей (натверждено несколькими источниками. Надеемся, что после пример МАЗ, ГАЗ-13, КамАЗ и др.). В каталоге указана публикация данного материала на него откликнуться не толь-



ГАЗ-12 ЗИМ. Санитарный автомобиль. Кузов — металл, колеса — резина



ГАЗ-21 «Волга» седан (со звездой). Кузов — металл, колеса резина. Цвет: серый, белый, голубой. Двухцветные: бело-серый, бежево-коричневый. Вариант: такси, милиция



ГАЗ-21 «Волга» седан (со звездой). Кузов — металл, колеса резина. Цвет: серый, белый, голубой. Двухцветные: бело-серый, бежево-коричневый. Вариант: такси, милиция



ГАЗ-21 «Волга» седан (со звездой). Кузов — металл, колеса резина. Цвет: серый, белый, голубой. Двухцветные: бело-серый, бежево-коричневый. Вариант: такси, милиция



ГАЗ-21 «Волга» седан (со звездой). Кузов — металл, колеса резина. Цвет: серый, белый, голубой. Двухцветные: бело-серый, бежево-коричневый. Вариант: такси, милиция



ГАЗ-21 «Волга» седан (со звездой). Кузов — металл, колеса резина. Цвет: серый, белый, голубой. Двухцветные: бело-серый, бежево-коричневый. Вариант: такси, милиция



ГАЗ-21 «Волга» седан (со звездой). Кузов — металл, колеса резина. Цвет: серый, белый, голубой. Двухцветные: бело-серый, бежево-коричневый. Вариант: такси, милиция



ГАЗ-51А АЦ-25(51А) мод. 6/ПМ-6 пожарная цистерна. 1949—1962. Габаритный завод



ГАЗ-51А АЦУ-20(51)60А. Цистерна пожарная упрощенная



ГАЗ-51А АЧ-1. Автомобиль с рефрижераторным кузовом



ГАЗ-51А АЦПТ-2.1А. Цистерна для перевозки молока



ГАЗ-51А. Грузовик для перевозки багажа в аэропортах



ГАЗ-51А. Бортовой с дугами для перевозки людей «демоньский»



ГАЗ-51А. Бортовой с дугами для перевозки людей «комсомольцы едут на Целину»



ГАЗ-51А. Бортовой с тентом



ГАЗ-51А. Бортовой с тентом

но коллекционеры, но и сами мастера-изготовители, которые исправят и дополнят наш коллективный труд. Приглашаем и другие мастерские к сотрудничеству для



ГАЗ-51А. Бортовой с тентом



ГАЗ-51А. Бортовой с тентом



ГАЗ-51А. Шасси с запаской



ГАЗ-51А. Шасси с запаской



ГАЗ-51А. Шасси с запаской



ГАЗ-51А. ЛММЗ-827. Автомагазин



ГАЗ-51А. МЗ-51М. Маслосаправщик аэродромный «Огнеопасно»



ГАЗ-51А. ПСГ-6/130Б. Перекачивающая станция горячего

публикации каталогов выпущенных и выпускаемых моделей.



ГАЗ-51А. Т-246. Фургон для перевозки мебели Главлесоавтотранда. 1959—1972



ГАЗ-51А. Техпомощь с оборудованием



ГАЗ-51А. Внутривзаводской



ГАЗ-51А. Внутривзаводской с тяжелой и пятой двигателями ГАЗ-69



ГАЗ-51А. Бортовой с высоким бортом «Уборочная» и плакатом «Зерно Кубани — в закрома Отчизны»



ГАЗ-51А. Бортовой с высоким бортом «Уборочная» и плакатом «Советской Родине — зерно Целины»



ГАЗ-51А. Бортовой с высоким бортом



ГАЗ-51А. Бортовой с высоким бортом

# ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ


# ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ


# ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Lancia Flaminia coupe Pininfarina 1958 blue Edicola



Lotus Exige S 2006 red IXO moc077



Mercedes 460 Pullman 1931 brown/cream IXO mus020



Mercedes L319 van «Puch» Premium Class IXOs 11027



Mercedes Sprinter CDI van Arnee Suisse Elgor 112118



Nissan Cabstar truck Elgor 113350



Peugeot 205GT 1.9 1990 silver Norev 471708



Peugeot 7 van «Rameur — Spazzacchino» Elgor 100935



Lancia Flavia coupe (I-series) very light blue Editoys 3



LTI FX4 London Taxi «Michelin» Atlas



Mercedes 500K Autobahn-Kurier 1935 black IXO mus021



Mercedes L3500 «BMW Isotta delivery» Premium Class IXOs 12453



Mercedes Unimog 404S LFB Pompierers FFW Hausern Schuco 3385



Nissan Fairlady Z 2008 Ebro: blue 44146; silver 44147; white 44144



Peugeot 302 berline 1936 beige Norev 473216



Peugeot 7 van «Singer Machines A Coudre» Elgor 100886



Lancia Fulvia 2C 1964 Starline: blue 530323; dark green 530330; red 530316; white 530309



LTI TX4 London Taxi pink Oxford tv4005



Mercedes 500S (W140) 1994 green IXO moc101



Mercedes L3500 «Dunlop Reifen» Premium Class IXOs 12401



Mercury Monterey hard top 1954 blue Brooklin brk152



Nissan GTR R35 2008 grey Fujimi 15215



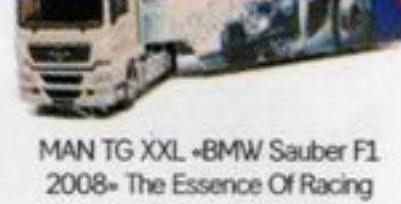
Peugeot 308SW 2008 dark grey Norev 473830



Peugeot Partner Elgor 100667



MAN TG XXL «BMW Sauber F1 2008» The Essence Of Racing Version 2 Elgor Camions 113913



Mercedes 500SL (R129) 1990 pearl white IXO ck195



Mercedes L911 van «BP Renndienst» Premium Class IXOs 12005



Mercedes LP1620 Pritschenzug 1965 «Fem Schnell Gut» Minichamps 499034820



MG B roadster 1968 blue Minichamps 430131035



Nissan Qashqai 2007 blade silver J-collection 117



Peugeot 406 berlina green Edicola



Peugeot Satelis 125 compressor UH-black 1961; silver 1960



Lancia Lybra red Edicola



Maserati 5000GT Michelotti (ch #103016) 1961 silver ABC 239



Mercedes 710SSK spider conte trossi 1931 Heco hem413



Mercedes LP620 Pritschenzug 1965 «Fem Schnell Gut» Minichamps 499034820



MG ZA Magnette 1953 red Oxford mgr001



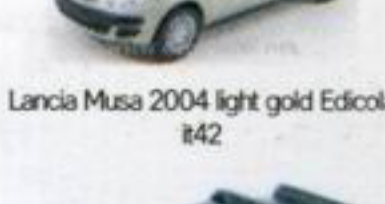
NSU 1200C 1969 green Neo 43192



Peugeot 601 limousine 1934 Classic Car Collection: blue 1057-2; brown 1057-1; green 1057-3



Peugeot VLV 1941 light blue Norev 479102



Lancia Musa 2004 light gold Edicola #42



Maserati Biturbo 1982 marrone Minichamps 433123500



Mercedes 770 visita di Mussolini in Germania con Hitler 1938 wehrmacht grey Rio 4250-p



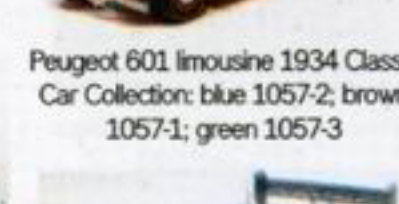
Mercedes LP608 canvas Premium Class IXOs: blue 12550; dark red 12551; Berufsfeuerwehr Oberhausen 3527



Mini Sprint road version 1969 Spark s1507



Opel Blitz 1.75t truck Deutsche Post yellow Premium Class IXOs 11600dp



Peugeot 908HDi FAP Hybrid 2008 chrome Spar\* s1282



Pontiac Chieftain 870 4-door station wagon 1966 grey Brooklin brk151



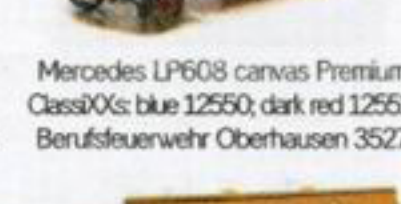
Lancia Stratos HF blue Edicola



Maserati Biturbo spider 1986 red Minichamps 433123530



Mercedes Actros MP2 truck remorque porte engins convoi exceptionnel Elgor 113792



Mercedes LP608 van Deutsche Post Premium Class IXOs 18022



Mitsubishi L200 2005 Vitesse: dark grey 29237; blue 29238



Opel Blitz 1.75t truck Deutsche Post yellow Premium Class IXOs 11600dp



Peugeot 908HDi Test Car Paul Ricard 2007 IXO Imm102



Porsche 550 spider 1954 silver Jolly Model #0337



Land Rover Defender Royal Mail red Vanguard's 09711



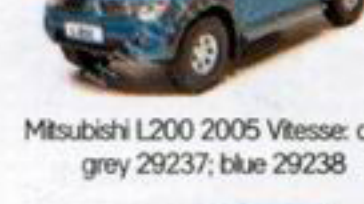
Maserati Karif 1988 Replicas rep020-2



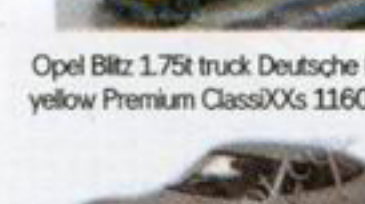
Mercedes Actros truck citerne Sapeurs Pompiers Seine Et Marne Elgor 113089



Mercedes LP911 Feuerweh Einsatzleistung Premium Class IXOs 12104



Morris Cowley «Michelin» black Atlas



Opel GT 1900 silver Schuco 5537



Peugeot Atelis 125 compressor blacksat black UH 1962



Porsche 911R 1967 Ebro: silver 44011; white 44010



Land Rover Defender van «JCB-Corgi» cc99715



Mazda Murena 1981 dark green IXO ck168



Mercedes B-class facelift 2007 silver Minichamps 400037400



Mercedes LP911 Plateau Premium Class IXOs 12154



Morris J2 Metropolitan Police SPG black Vanguard's va10605



Opel GT Monza blue Schuco 5533; Opel GT/J orange Vitesse 30013



Peugeot Atelis 125 compressor red UH 1959



Porsche 928 1978 white Auto Art 57812



Land Rover Discovery III white Solido 14331500



Mazda 3 MPS 2008 red Auto Art 55941



Mercedes C-Class Avantgarde black Schuco 04573



Mercedes O10000 bus black/dark red Premium Class IXOs 12303



Morris Mini 850 1965 Elgor 100575



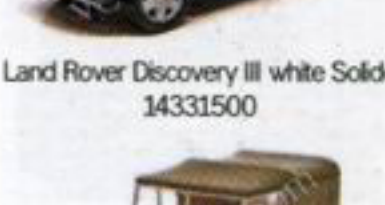
Opel Kadett B coupe gold Schuco 3513



Peugeot Beeper Tepee 2009 blue Norev 479837



Porsche 934 1976 red Kyosho 3173r



Lanz Ellibuldog mit 2-achs «Anhanger Schenker & Co» dark green-beige Schuco



Mazda 6 FW 2008 red Norev 800680



Mercedes E-Class (C207) coupe 2009 Schuco: white b66962416; red b66962417; grey b66962415



Mercedes O3500 bus Deutsche Post beige/red/black Premium Class IXOs 12325001



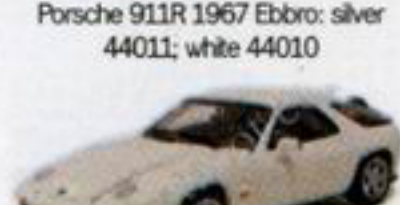
Morris Minor van 1960 «Ice cream Tonibell» Oxford mm043



Opel Olympia Caravan Der Zuverlassige Schuco 2665



Peugeot D3A van «La Vache Qui Rit» Edicola g1124027



Porsche 934/5 Big Wing 1976 Kyosho: black 3174bk; white 3174w



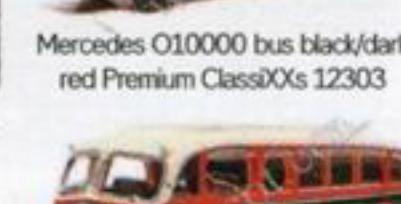
Lexus GS450H 2006 silver J-Collection jc134



McLaren F1 GTR 1993 red Minichamps 433133438



Mercedes GLK Offroad 2008 Schuco: red 7246; white 7247; black 7276



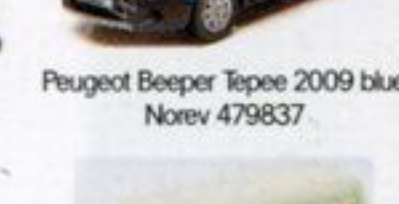
Mercedes SL55 AMG 2007 white Minichamps 400036170



Moskwitch-400 decouvrable 1949 cream IST 031



Pagari Zonda Cinque 2008 black/silver Spark s0696



Peugeot J7 «Rallonge «Michelin» yellow-blue Atlas



Porsche Boxster S 2009 Schuco: dark green wap02000619; red ap02000719



Lotus 340R 2000 grey/black Spark s1230



Mercedes 280E 1976 gold Minichamps 430032208



Mercedes SLK spider grey Solido 143306



Nissan 350Z facelift 2007 orange J-Collection jc137



Peugeot 203 decouvrable 1954 Edicola g1124044



Peugeot J7 van «Matra Sports Assistance» Elgor 101011



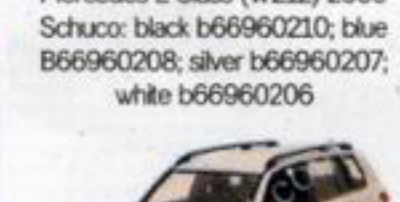
Porsche Cayman facelift 2009 Schuco: black ap02000819; white wap02000919



Porsche 935 Turbo Street 1978 red Top Model gold007



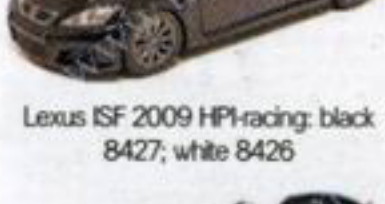
Porsche 934/5 Big Wing 1976 Kyosho: black 3174bk; white 3174w



Porsche 935 Turbo Street 1978 red Top Model gold007



Porsche 934/5 Big Wing 1976 Kyosho: black 3174bk; white 3174w



Porsche Cayman facelift 2009 Schuco: black ap02000819; white wap02000919



Porsche Cayman facelift 2009 Schuco: black ap02000819; white wap02000919



Porsche Cayman facelift 2009 Schuco: black ap02000819; white wap02000919



Porsche Cayman facelift 2009 Schuco: black ap02000819; white wap02000919

# ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

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



# ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



МАЗ-5335 (AD-Modum)



МАЗ-53352 (AD-Modum)



МАЗ-535А (AD-Modum)



МАЗ-537П (AD-Modum)



КС-3577 на шасси МАЗ-5334 (AD-Modum & Viva Scalemodels)



МАЗ-МАН-750268 (Минск)



МАЗ-МАН-750268 (Минск)



МАЗ-МАН-750268 (Минск)



КС-6423 на шасси МЗКТ-6923 (Минск)



МАЗ-5429 (AD-Mortum)



ГАЗ-24 «Волга» Учебная (Агат)



ЗИЛ-ММ3-2502 (ALF)



ЗИЛ-СА3-1503 (ALF)



МАЗ-500А Аварийная газовая служба (ALF)



БЦМ-96042 (By Volk)



КамАЗ-54121+ОдАЗ-9730 (Конверсия)



АТ3-5,5-375 на шасси Урал-375 (AS Scalemodels)



АТ3-5-375 на шасси Урал-375 (AS Scalemodels)



РЛ-245 на шасси Урал-375 (AS Scalemodels)



Урал-375С-K1 ранний (AS Scalemodels)



Урал-377С ранний (AS Scalemodels)



ДС-138 на шасси КамАЗ-53212 (конверсия)



ГАЗ-51А (ДНК)



ГАЗ-653 «Продукты» (ДНК)



ГАЗ-51А «Техпомощь» (ДНК)



ГАЗ-51А (ДНК)



ГАЗ-51А уборочная (ДНК)



ГАЗ-51А уборочная (ДНК)



ПАЗ-653 «Скорая помощь» (ДНК)



ПАЗ-653 пожарная охрана (ДНК)



ПАЗ-653 «Мед. помощь» (ДНК)



ПАЗ-653 «Милиция» (ДНК)



Сани с лошастью (СПБ)

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

# ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



Москвич-430 (ДНК)



ПАЗ-653 «Милиция» (ДНК)



ПАЗ-653 «Почта» (ДНК)



ПАЗ-653 «Овощи-Фрукты» (ДНК)



Сани с лошастью (СПб)



Сани с лошастью (СПб)



ГАЗ-24-95 «Волга» 4x4 (ICV)



ГАЗ-М74 «Победа» 4x4 (ICV)



МАЗ-104С (Киммерия)



ГАЗ-24 Чешская полиция (Fox Toys)



ГАЗ-24 Чешская полиция (Fox Toys)



ГАЗ-21Г «Волга» (IST Models)



ГАЗ-12 «ЗИМ» (IST Models)



Москвич-407 (IST Models)



PM-10 на шасси ЗИЛ-164 (Херсон-моделс)



КрАЗ-66055 (Киммерия)



IFA W50AL (Киммерия)



Волжанин Сити-ритм (Киммерия)



ЛиАЗ-5256-00 (Киммерия)



МАЗ-103Т (Киммерия)



МАЗ-105 (Киммерия)



Волжанин Сити-Ритм (Киммерия)



ЗАЗ-970 (Киммерия)



СБ-159 на шасси ЗИЛ-133Д4 (Киммерия)



КамАЗ-43269 «Выстрел» (БРМ-98) (Миниград)



Покрышки на модели автомобилей ГАЗ-63, МАЗ-500, ЗИЛ-130 и ЗИЛ-157



Урал-4320-44 (Миниград)



Урал-4320-45 (Миниград)



Урал-5557-44 (Миниград)



Пикап на базе Москвич-407 (Scaleworld.ru)



Москвич-407 (Scaleworld.ru)



ГДЗС на базе ПАЗ-3205 (Шпак и Ко)



Автомобиль санитарный на базе ГАЗ-3110 (Шпак и Ко)



Дальнейшее конструктивное развитие ГАЗ-4 — опытный образец кареты скорой помощи, разработанный КЭБ ГАЗа в 1934 г.

и ГАЗ-67Б). Передаточное число главной передачи (пара конических шестерён со спиральным зубом) составляло 3,78.

Подвеска ГАЗ-4 состояла всего лишь из двух полуэллиптических листовых рессор — передней и зад-

ней поперечных перевёрнутых, дополняясь, правда, спереди и сзади гидравлическими поршневыми амортизаторами двухстороннего действия. Как и у ГАЗ-А колёса на ГАЗ-4 были спицевыми, или тангентными. Шины размером 5,50-19 дюймов рекомендовалось накачивать на переднем мосту до 2,00 кг/кв.см, а на заднем — до 2,50 кг/кв.см. Однако спицевые колёса для пикапов, часто возивших груз больше расчётного, оказывались недостаточно надёжными. Поэтому иногда в процессе эксплуатации их заменяли на более стойкие дисковые, чаще всего — от ГАЗ-М1.

Шофера любили эти машины и отзывались о них примерно так: «машина — что надо, хорошая, и проходима, и вёрткая, и неприхотливая». И действительно, узкие шины ГАЗ-А для езды по грязи были лучше, чем более широкие «эмковские».

Интересно отметить, что почти сразу же после освоения серийного производства ГАЗ-4 его конструкция получила дальнейшее продолжение в виде закрытых кузовов, как типа фургонов, так и пассажирского (ГАЗ-6).

Первым из построенных был санитарный кузов. Тот же Ю.Н. Сорочкин вспоминал: «Большая серия работ была проведена конструкторско-экспериментальным бюро по созданию автомобиля скорой помощи на шасси ГАЗ-А. Вопрос с санитарным кузовом разрешился довольно легко, как в отношении форм, так и в отношении внутреннего оборудования. При конструировании санитарного кузова опять-таки были применены узлы грузовой кабины: передок, двери, лобовой брус, козырёк и т.д.»

И хотя эта разработка, укомплектованная двумя запасными колёсами, в серию не пошла (очень уж тесной оказалась такая «санитарка»), некоторые экземпляры серийных ГАЗ-4 оборудовали закрытыми тентами, различными предприятиями производились небольшие партии развозных закрытых фургонов по типу ГАЗ-4, а, кроме того, существовал и армейский вариант фургона на базе ГАЗ-4 — передвижная радиостанция.

Ещё одним своеобразным продолжением темы ГАЗ-4 стало создание опытного вездехода ГАЗ-АААА (6x4). Эта машина стала одним из первых удачных творений гениального конструктора Виталия Андреевича Грачёва. Проектировать легковую «трёхоску» начали осенью 1935 г., когда «эмка» ГАЗ-М1 ещё не была освоена производством, поэтому основой для машины послужило шасси ГАЗ-А — ГАЗ-4.

Оба ведущих задних моста имели главные передачи с коническими шестернями (а не червячные, как принято писать!). Отличия имелись в основном у среднего моста: в него входила маленькая ведущая, шла на большую, с большой снова на маленькую, и затем уже — на задний мост. Эти мосты, типа ГАЗ-А, имевшие разъёмные картеры из трёх частей (аналогичные заднему мосту ГАЗ-М1 и ГАЗ-67Б), неплохо поддавались перделке. Туда легко было встроить ещё одну «коничку» с подшипниками и прочим, т.к.



Тентованный закрытый вариант ГАЗ-4



Для Каракумско-Памирского пробега «АААА» снабдили колёсами от ГАЗ-М1. Лето 1936 г.

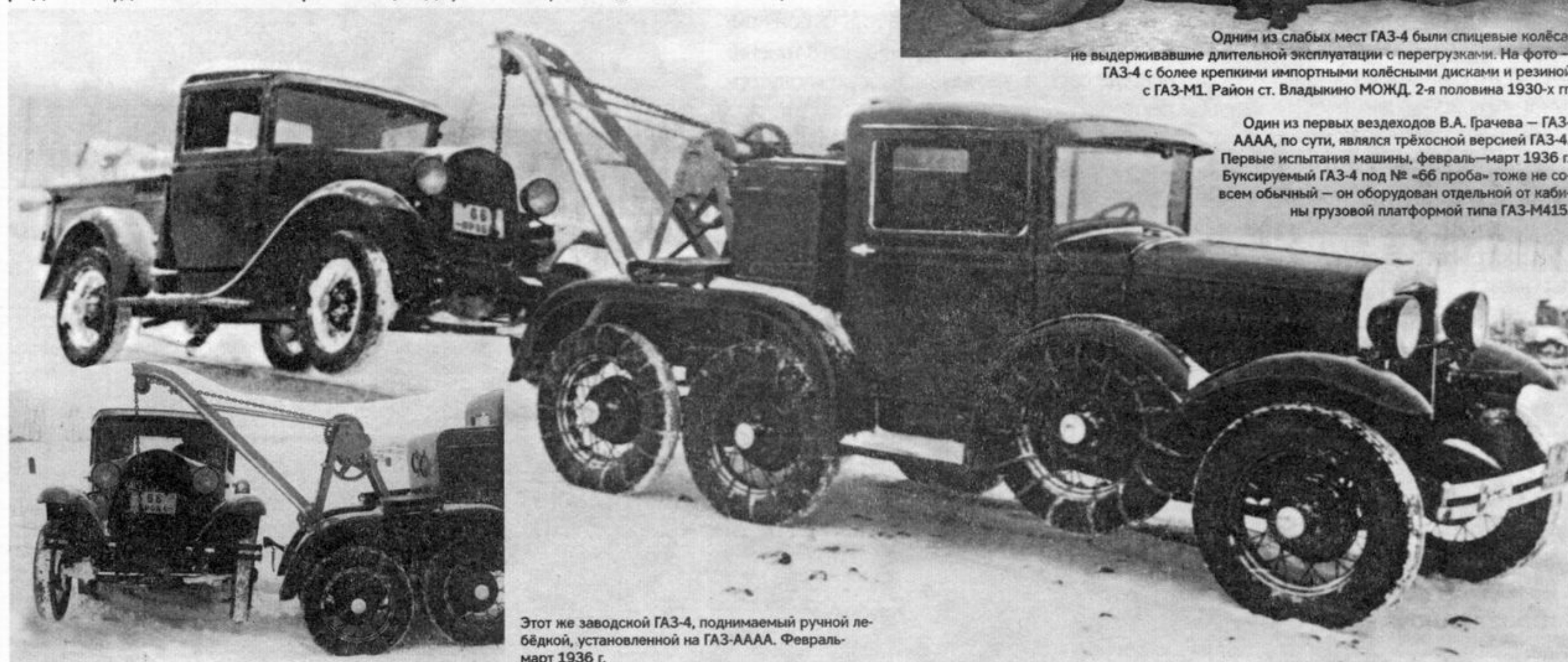


Пикап на базе ГАЗ-А, изготовленный, видимо, в авторемонтных мастерских. У машины самодельная кабина и бортовая платформа, отличавшаяся от серийного ГАЗ-4



Одним из слабых мест ГАЗ-4 были спицевые колёса, не выдерживавшие длительной эксплуатации с перегрузками. На фото — ГАЗ-4 с более крепкими импортными колёсными дисками и резиной с ГАЗ-М1. Район ст. Владыкино МОЖД, 2-я половина 1930-х гг.

Один из первых вездеходов В.А. Грачёва — ГАЗ-АААА, по сути, являлся трёхосной версией ГАЗ-4. Первые испытания машины, февраль—март 1936 г. Буксируемый ГАЗ-4 под № «66 проба» тоже не совсем обычный — он оборудован отдельной от кабины грузовой платформой типа ГАЗ-М415.



Этот же заводской ГАЗ-4, поднимаемый ручной лебёдкой, установленной на ГАЗ-АААА. Февраль—март 1936 г.

менялась только средняя часть, а фланцы (и левый, и правый) были абсолютно одинаковыми. И лишь коробка передач для расширения тягового диапазона была заимствована у ГАЗ-АА.

Машина получила кабину и оперение от ГАЗ-4, но отличалась оригинальным расположением вращавшихся запасных колёс, выступавших на бездорожье в роли дополнительных опорных катков и увеличивавших проходимость по «пересечёнке». Вместо грузовой платформы на ГАЗ-АААА сразу за кабиной установили большой ящик для техинвентаря, а сзади — строительную лебёдку с ручным приводом. По воспоминаниям Николая Добровольского, приобрести такую лебёдку для машины возможности не было, и они с Грачёвым попросту стащили её ночью с соседнего строительства.

В конце зимы — начале весны 1936 г. автомобиль был испытан, в течение весны и начала лета — усовершенствован и дооборудован (вместо спицевых колёс ГАЗ-А его укомплектовали дисковыми от ГАЗ-М1), и в июле—августе того же года принял участие в Каракумско-Памирском пробеге (Горький—Хорог—Москва) протяжённостью 13500 км. Более широкие «эмковские» шины 7,00-16 улучшали проходимость ГАЗ-АААА по пескам (но ухудшали — по грязи). Много раз выручала в пути и установленная на машине лебёдка, хотя крутить её надо было вручную.

Однако вскоре завод начал переход на выпуск ГАЗ-М1 и единственный построенный ГАЗ-АААА, быстро оказался устаревшим. Ему на смену в 1937 г. пришел трёхосный ГАЗ-21.

Сколько же всего было изготовлено пикапов ГАЗ-4? Распространённая цифра в 10648 экз., увы, ошибочна, т.к. отражает общее количество выпущенных в Горьком до войны пикапов. На самом же деле, согласно заводским данным, с 1933 по 1937-й гг. собрали в общей сложности всего 5265 экз. ГАЗ-4, и — с 1938 по 1941-й гг. — 5383 экз. ГАЗ-М415 на шасси ГАЗ-М1 (5265 + 5383 = 10648).

Приземистые, неприметные «четвёрки» добросовестно трудились много лет, использовались и на войне, и в глубоком тылу. Встречались они нередко и в послевоенные годы, когда всё ещё оставались нужны и востребованы, поскольку новых машин таких типов в те годы почти не выпускали. Если фэтоны ГАЗ-А уже в конце 1930-х гг. стремились сбыть подальше из Москвы, то ГАЗ-4 трудились в столице и в конце 1940-х гг., и в начале 1950-х гг. Как свидетельствует Е.И. Прочно, в основном они работали на почте, подъезжали к почтовым ящикам, водители вынимали корреспонденцию и двигались дальше. Здесь особых перегрузок не было, поэтому колёса на них стояли ещё «родные» со спицами, в отличие от экземпляров, работавших в глухой провинции. Однако с течением лет редевшие «четвёрки» постепенно все дальше и дальше «сдвигались» в глубинку, на Север и Восток страны...

Один из последних уцелевших в первоизданном виде ГАЗ-4 «всплыл» в конце 1980-х гг. в Тюменской области. Вот что писал А. Никифоров в журнале «Автомобильный транспорт» (№ 11/1988): «Этот ГАЗ-4 принадлежит таксисту из города Сургута А. Артёмову. Известно, что до 1944 г. автомобиль работал в городском отделении милиции г. Челябинска. Спустя более полувека после изготовления автомобиль хорошо сохранился, хотя эксплуатировался не в тепличных условиях. На нём почти нет заменённых деталей.

Судя по данным Рижского общества антикварных автомобилей, с которым переписывается владелец машины, в стране больше нет пикапов ГАЗ-4. Хранящийся у него экземпляр — «последний из могикан».

Но это была не совсем верная информация. В том же Челябинске ещё в середине 1980-х гг. можно было встретить другой экземпляр ГАЗ-4, не столь аутентичный, но тоже вполне рабочий и ходовой. К сожалению, с тех пор прошло ещё два десятка очень непростых, переломных для страны лет, и на данный момент достоверная информация об этих двух реликтовых машинах полностью отсутствует.

Появляющиеся иногда и сейчас «найденные ГАЗ-4» чаще всего являют собой примеры неистощимой фантазии поколений своих владельцев, умудрившихся с течением лет до неузнаваемости переключить некогда самые обычные грузовые «полуторки» в «пикапообразных» обрубленных монстров.

И всё же, по крайней мере, один подлинный ГАЗ-4 сохранился до сих пор и вполне подлежит восстановлению до образцового состояния. Эта машина приобретена мастерской Евгения Шиманского из подмосковного г. Королёва и ожидает своей очереди на реставрацию. Будем надеяться, что через некоторое время мы вновь сможем увидеть эту неброскую, но вполне заслуженную машину в её натуральном первоизданном виде.

Вот ещё один «чудо-гибрид» из члгов «АА» и «ММ» с обрубленными крыльями от ГАЗ-М1.



А наиболее распространённой переделкой была полная замена спицевых колёс на колёса ГАЗ-М1. Конец 1930-х гг.



Послевоенный «самодель» по типу ГАЗ-4 на укороченном шасси ГАЗ-АА (ГАЗ-ММ) с колёсами и задними крыльями от ГАЗ-М1. Алтайский край, рубеж 1940–1950-х гг.



Ещё в 1988 г. этот экземпляр ГАЗ-4, сохранившийся практически в первоизданном виде, с подфарниками от ГАЗ-М1, бегал по улицам и окрестностям Сургута (Тюменская область).



Уже изрядно переделанный ГАЗ-4 (на «волговском ходу», с грузовой платформой от ГАЗ-М415 и самодельными задними крыльями) можно было встретить в 1985 г. и в Челябинске.

# ПРЕДШЕСТВЕННИКИ ГАЗ-66

## Часть I. Тяжёлый советский джип

Андрей КОЛЕВАТОВ,  
г. Орлов, Кировской обл.

Фото и рисунки из архива автора и М. Соколова



Грузовой автомобиль ГАЗ-62

Несколько сложнее обстояла ситуация с двигателем. Если аналогичный американский Додж WC-51 имел верхнеклапанный шестицилиндровый карбюраторный двигатель рабочим объёмом 3,77 л со степенью сжатия 6,7 и максимальной мощностью 92 л.с. при 3200 об/мин, то единственное, чем располагали горьковские конструкторы — серийный нижнеклапанный мотор ГАЗ-51 рабочим объёмом 3,48 л, степенью сжатия 6,2 и максимальной мощностью 70 л.с. при 2800 об/мин. Другого силового агрегата в наличии просто не было. Правда к тому времени под руководством ведущего конструктора-двигателя Г.К.Шнейдера были разработаны модификации для бронетранспортёра БТР-40 с максимальной мощностью 79,5 л.с. при 3400 об/мин (свободная мощность на маховике двигателя не более 70 л.с.) и так называемый «ЗИМовский» двигатель ГАЗ-12 максимальной мощностью 94,5 л.с. при 3600 об/мин. На более сложный и дорогой «ЗИМовский» мотор рассчитывать не приходилось, поэтому пришлось довольствоваться «БТРовским» силовым агрегатом с гарантированной максимальной мощностью 76 л.с. при 3400 об/мин и соответствующими показателями надёжности и долговечности.

Фрикционную механическую муфту сцепления, также как и серийную четырехступенчатую коробку передач заимствовали у автомобилей ГАЗ-51 и ГАЗ-63, а вот раздаточную коробку сделали свою. По конструкции она представляла двухступенчатый редуктор с двумя передачами: высшей — прямой (передаточное отношение 1,0) и низшей с передаточным отношением 1,54 (на ГАЗ-63 передаточное число низшей передачи составляло 1,95). Привод переднего моста имел механическое принудительное включение (межосевой дифференциал в трансмиссии отсутствовал). Чтобы избежать перегрузки узлов трансмиссии, пониженная передача в раздаточной коробке включалась только после включения переднего моста, для чего в приводе управления РК были предусмотрены специальные фиксаторы. Раздаточная коробка крепилась к поперечинам рамы и соединялась с коробкой передач коротким карданным валом с шарнирами на игольчатых подшипниках. Ещё два карданных вала передавали крутящий момент на ведущие мосты. Интересно, что карданные шарниры расположенные возле главных передач ведущих мостов защищались от грязи металли-

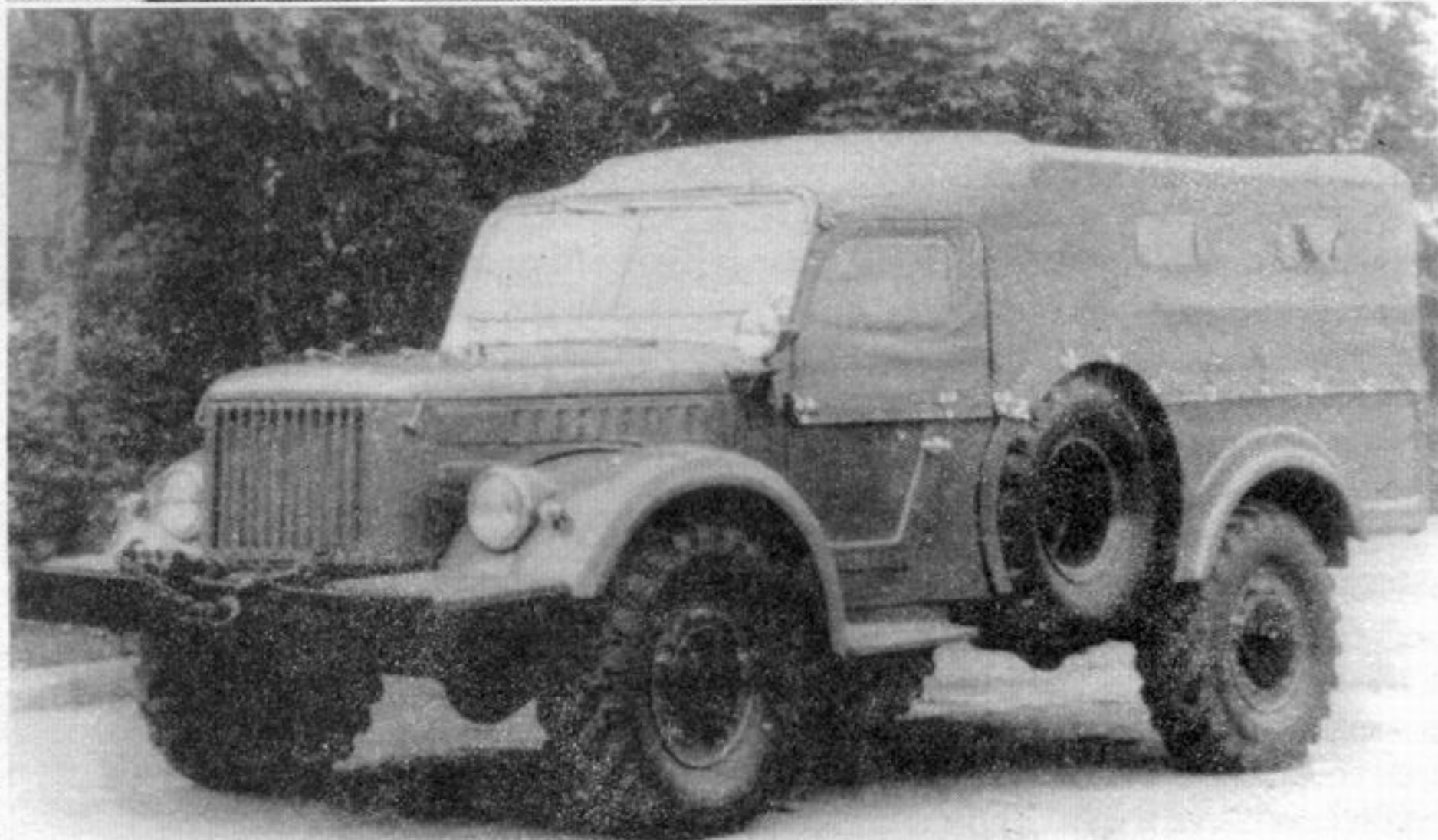
ческими колпаками, как позже было сделано на ГАЗ-66. Ведущие мосты с разъемным картером главных передач типа «Сплит» имели фланцевые, полностью разгруженные полуоси. Передаточное отношение конической пары главной передачи — 6,5, а сами шестерни имели спи-

ральные зубья. Все агрегаты трансмиссии выполнили опытные «трансмиссионщики» КЭО ГАЗ Б.А. Дехтяр, С.Г. Зислин и будущий главный конструктор ВАЗа В.С. Соловьёв. Шарниры равных угловых скоростей типа «Бендикс-Вейсс» были отработаны ещё в конце 1938 г. для будущего ГАЗ-61, ибо их размеры (определяющий наружный диаметр) соответствовали характеристикам трансмиссии этого автомобиля, но в последующем широко применялись на многих горьковских машинах: ГАЗ-64, ГАЗ-67, ГАЗ-69, ГАЗ-М72, вплоть до современных УАЗов без особых изменений (ликвидировали только стопор центрального шарика). Использовали их и на ГАЗ-62, поскольку в принципе эти ШРУСы были надёжны и долговечны (правда, при применении соответствующей липкой длинноволокнутой смазки, а не распространённого солидола), но с высокими требованиями к уплотнениям этого узла. Иначе грязь и вода быстро выводили их из строя. А ещё шарниры «Бендикс-Вейсс» очень «не любили» перегрузок, в результате чего возникали упругие деформации вилок и соответственно

нарушалась кинематика работы узла. Но по данным проведенных расчётов такие ШРУСы на ГАЗ-62 в целом должны были справляться с передачей крутящего момента, в т.ч. и его предельных пиковых значений.

Кузов, силовой агрегат и узлы трансмиссии крепились на прочной лонжеронной раме. Подвеска ведущих мостов зависимого типа осуществлялась по общепринятой классической схеме — на четырёх полуэллиптических рессорах с листами параболического профиля, имеющими повышенную жёсткость. Крепление рессор к кронштейнам рамы было выполнено по типу ГАЗ-51, но с помощью пальцев в бронзовых втулках коренных листов и подвижной серьги в задней части рессоры. Передняя и задняя подвески для обеспечения необходимой плавности хода и увеличения средней скорости движения по бездорожью снабжались поршневыми гидравлическими амортизаторами двухстороннего действия. В качестве основного типа шин решено было использовать новые отечественные широкопрофильные шины 10,00-16 модели И-167 с рисунком протектора повышенной проходимости «косая расчленённая ёлка», но до освоения их шинной промышленностью на первые образцы автомобиля устанавливали несколько меньшие по размерам шины от Доджа 9,00-16, которые серийно выпускал Ленинградский шинный завод с характерным рисунком протектора «прямая ёлка» или «лесенка» типа «Граунд-Грип». Применяли колёса с разъемным ободом, половинки кото-

ГАЗ-62 — вариант с лебёдкой и с обычными тормозами



ГАЗ-62 с лебёдкой и герметичными тормозами

рых стягивались болтами с гайками. В виду использования «маленьких» колёс пришлось разработать новые колёсные тормоза «промежуточного» размера с диаметром тормозных барабанов 305 мм и шириной фрикционных накладок 60 мм. У грузовика ГАЗ-63 диаметр тормозных барабанов составлял 355 мм спереди и 380 мм сзади с шириной накладок 60 и 80 мм соответственно. На «джипе» ГАЗ-69 тормозные барабаны имели диаметр 280 мм при ширине тормозных колодок и накладок 50 мм. Гидравлическую часть тормозного привода унифицировали с другими автомобилями ГАЗ: главный тормозной цилиндр, трубки, шланги, элементы крепления, колёсные тормозные цилиндры с диаметром 32 мм.

Рулевое управление с глобоидальным червяком и двойным роликом почти целиком заимствовали у ГАЗ-51 и ГАЗ-63 за исключением незначительных изменений, вызванных компоновкой ГАЗ-62, причём сохранили и кинематику рулевой трапеции с поперечной тягой расположенной позади передней оси (по грузовому, а не спереди, как у «джипов» ГАЗ-67Б, ГАЗ-69 и ГАЗ-М72). Среднее передаточное число рулевого механизма 20,5 и рулевое колесо диаметром 425 мм (от ГАЗ-51) делали управление автомобилем приемлемым даже на тяжёлом бездорожье.

Приборы системы электрооборудования напряжением 12В также были заимствованы у грузовых автомобилей ГАЗ. В качестве дополнительного оборудования предусмотрели предпусковой ламповый термосифонный подогреватель двигателя (как впоследствии выяснилось недостаточно эффективный) и малогабаритную лебёдку самовытаскивания (по типу бронетранспортёра БТР-40) с приводом от коробки отбора мощности, смонтированной на правом лючке коробки передач.

Многие элементы оперения и детали кузова в угоду унификации тоже были использованы от машин ГАЗ. Новый автомобиль получил запоминающийся функциональный внешний облик в фирменном горьковском стиле не лишённый гармоничности и даже особой элегантности исполнения.

Первый опытный образец ГАЗ-62 покинул экспериментальный цех 3 октября 1952 г. Затем в течение 1953–1954 гг. были построены ещё четыре машины, которые несколько отличались тормозами, шинами, дифференциалами ведущих мостов, лебёдками, кузовами и др. Зимой 1952–1953 гг. ГАЗ-62 проходил интенсивные заводские испытания (в т.ч. и в сравнении с американским «Додж — три четверти»), где показал удовлетворительные в целом показатели проходимости и надёжности. Автомобиль снаряжённой массой 2300 кг имел осевую нагрузку на переднюю ось 1260 кг, на заднюю — 1040 кг. Масса автомобиля с грузом составляла 3450 кг, из которых 1440 кг приходилось на переднюю ось и 2010 кг на заднюю. База ГАЗ-62 равнялась 2850 мм, колея передних колёс — 1664 мм, колея задних колёс — 1634 мм, наименьший радиус поворота — 8,0 м. Продольный радиус проходимости 2,05 м, дорожный просвет под ведущими мостами — 275 мм. Углы въезда и съезда 45 и 35 градусов соответственно. Габаритные размеры: длина — 4725 мм, ширина — 2000 мм, высота с поднятым тентом — 2165 мм, высота по рамке ветрового стекла — 1470 мм.

Грузоподъёмность автомобиля по шоссе и по грунтовым дорогам составляла 1 т. Кроме того, она уверенно буксировала однотонный прицеп. На шоссе ГАЗ-62 с полной нагрузкой развивал максимальную скорость 85 км/ч. Контрольный расход топлива на 100 км пути был определён в 20 л, а запас хода по контрольному расходу топлива, соответственно, 500 км. Заводские испытания в объёме порядка 15000 км показали, что тяжёлый отечественный джип находится на уровне своего заокеанского прототипа, а по некоторым основным показателям даже превосходит его (большая грузоподъёмность при меньшей собственной массе, сниженный расход топлива, большой запас хода и т.д.). Весьма высокими были и показатели проходимости по бездорожью — рых-

лый снег до 0,5 м, слой грязи до 0,3 м, брод глубиной до 0,8 м, крутые подъёмы с уклоном до 33 град. Американский Додж WC-51 обладал несколько лучшей динамикой и повышенными тяговыми характеристиками ввиду более мощного двигателя, но в целом сравнительные параметры обеих машин были сопоставимы. Позже опытные образцы ГАЗ-62 прошли (с положительной оценкой) армейские полигонные испытания, в т.ч. и в качестве тягача противотанковых пушек, где то же доказали соответствие заданным тактико-техническим требованиям. Безусловно, были отмечены и незначительные недоработки, вполне устранимые в процессе дальнейшей доводки конструкции. Успешными были и государственные межведомственные испытания, результатом которых стало заключение комиссии о целесообразности принятия ГАЗ-62 в серийное производство. К сожалению, ситуация на Горьковском автозаводе складывалась далеко не в пользу ещё одного нового автомобиля. Всё время освоению его выпуска препятствовали более важные и приоритетные проекты. На производство ставили долгожданный джип ГАЗ-69, чтобы заменить порядком устаревший ГАЗ-67Б, быстрыми темпами осваивали новую амфибию ГАЗ-46, крайне необходимую для инженерных войск, готовили к выпуску гусеничный транспортёр ГАЗ-47 — и это всё новые производства, во многом оригинальные технологии. А массовое производство ГАЗ-51, ГАЗ-63, ГАЗ-М20, ЗИМ с непрекращающейся текущей модернизацией, освоение полноприводной «Победы» М-72 и «Волги» М-21? Наиболее реальным шансом организации серийного выпуска ГАЗ-62 представлялась передача этой конструкции на Ульяновский автозавод вслед за ГАЗ-69 (передан в 1954 г.). Кстати, главным конструктором на УАЗ был направлен П.И. Музыкин — первый ведущий конструктор ГАЗ-62. После его ухода с ГАЗа

тему тяжёлого джипа ГАЗ-62 передал В.Н. Кузовкину (с 1956 г.). Однако маломощное предприятие в Ульяновске, наращивая производство ГАЗ-69, оказалось не в состоянии принять к выпуску ещё одну модель оригиналь-



ГАЗ-62 — вариант с лебёдкой и с обычными тормозами. Фото из архива М.Соколова

ГАЗ-62 — вариант с лебёдкой и с обычными тормозами. Рис. Захаров



ной конструкции, притом мало унифицированную с серийным ГАЗ-69. Несмотря на то, что в 1956 г. опытный образец ГАЗ-62 был выставлен на ВДНХ, где народ стоял перед ним, буквально затаив дыхание, перспективы его производства по-прежнему оставались весьма туманными.

Тем не менее с момента постройки первого образца ГАЗ-62 в октябре 1952 г. в КЭО ГАЗ не прекращалась работа по совершенствованию его конструкции. Можно даже сказать, что этот автомобиль стал своего рода подвижной лабораторией для внедрения передовых и смелых технических решений. Одной из наиболее значимых технических идей явился дифференциал повышенного трения, использованный именно в ведущих мостах ГАЗ-62. Такой дифференциал (в то время его называли самоблокирующимся, что в принципе не верно) был для нас новинкой и, естественно, на него возлагали большие надежды, как на кардинальное средство резкого повышения проходимости. А поскольку ГАЗ-62 как раз был призван работать на тяжёлом бездорожье (кстати, и время позволяло проводить эксперименты) приняли решение внедрить межколёсные дифференциалы повышенного трения на перспективный вездеход.



ГАЗ-62 на испытаниях. Фото из архива М.Соколова



GAZ-62 на испытаниях. Фото из архива М.Соколова



Среди нескольких типов таких дифференциалов горьковские конструкторы выбрали дифференциал кулачкового типа. Такая конструкция применялась на ленд-лизовском десятитонном грузовике Mack NR-4 (6x4), где кулачковый дифференциал служил в качестве межосевого. Профиль его дорожек удачно скопировали на компараторе, но в то время работал он ещё плохо, познания всех тонкостей приходит с годами (и, естественно, с набитыми «шишками»). Однако кулачковый дифференциал изготовили в металле и внедрили на опытных образцах ГАЗ-62. В целом кулачковый дифференциал повышенного трения имеет такие же кинематику и габаритные размеры, как и обычный шестерёнчатый дифференциал, но коэффициент его блокировки — отношение усилия тяги небуксующего колеса к суммарному усилию на буксующем и небуксующем колёсах равен 0,8, в то время как для шестерёнчатого дифференциала этот коэффициент не превышает 0,55. В ходе проведения испытаний ГАЗ-62, оснащённый кулачковыми дифференциалами было установлено, что при буксовании одного из ведущих колёс и при движении по скользкой дороге, усилие тяги на крюке получается в два раза больше, чем у аналогичного автомобиля с шестерёнчатым дифференциалом. Для армейского многоцелевого вездехода это обстоятельство имело немаловажное значение. Правда кулачковый дифференциал оказался не так прост в изготовлении и технологам ГАЗа пришлось немало поломать голову чтобы добиться приемлемых показателей надёжности и долговечности. В процессе производства высокая износостойкость сухарного дифференциала обеспечивалась изготовлением сепаратора, муфт и сухарей из высококачественных легированных сталей (сепаратор и муфты дифференциала делали из хромоникельвольфрамовой стали, а сухари — из шарикоподшипниковой хромистой стали). Рабочие поверхности этих деталей цементировали, закаляли и для предотвращения задигов — фосфатировали. Однако, несмотря на все трудности, кулачковые дифференциалы повышенного трения, впервые применённые на опытных образцах ГАЗ-62, неплохо зарекомендовали себя и в дальнейшем стали своеобразной визитной карточкой Горьковского автозавода, широко использовались на многих военных машинах ГАЗа: БТР-60П, БТР-60ПА, БТР-60ПБ, БТР-70, БТР-80, БРДМ-2, грузовиках ГАЗ-66, полноприводных автобусах ПАЗ-3201 и сегодня их можно встретить на современных ГАЗ-3308 «Садко», БТР-80М, автобусе ПАЗ-3206 (4x4), специальных военных автомобилях ОАО «ГАЗ».

Другим, не менее важным приоритетным внедрением в конструкции ГАЗ-62 явилось применение колёсных тормозных механизмов в герметичном исполнении. Ещё в процессе работы над послевоенными горьковскими амфибиями было отмечено, что ГАЗ-011 и ГАЗ-46 после преодоления водной преграды на некоторое время оставались «без тормозов», т.к. попавшая в тормозные механизмы вода, обильно смочившая тормозные барабаны и фрикционные накладки колодок, выполняла роль своеобразной смазки, существенно снижая эффективность торможения. Для восстановления работы тормозов требовалось просушить накладки двигаясь с притормаживанием колёс. У автомобилей повышенной проходимости применяемых в условиях бездорожья, негативные воздействия на тормозные механизмы оказывала попавшая в тормоз-

ные барабаны грязь и вода. Жидкая грязевая масса не только снижала эффективность действия тормозов, но и вызывала ускоренный износ пар трения — тормозных барабанов и накладок, когда попавший на колодки песок работал словно абразив. Иногда, в условиях межсезонья после ночной стоянки на улице, замёрзшая грязь намертво блокировала тормозные механизмы, лишая автомобиль подвижности. Поэтому разработка рабочих тормозов в герметичном исполнении для полноприводных машин представлялась наиболее актуальной и своевременной, чем и воспользовались создатели ГАЗ-62. Колёсные тормозные механизмы с опорным кронштейном, колодками, тормозным цилиндром и деталями крепления, установленные на шлицах цапфы ведущего моста находились внутри вращающегося вместе со ступицей тормозного барабана и не были подвержены воздействию грязи и воды. Такая конструкция получила к концу 1950-х гг. довольно широкое распространение и была внедрена на бронетранспортере БТР-60П и его модификациях, бронированной разведывательно-дозорной машине БРДМ, испытанной на опытных образцах Урал-375 и даже «коммерческой полуторке» ГАЗ-56. Однако вскоре стало очевидным, что наиболее целесообразно применение герметичных тормозных механизмов лишь на специальных плавающих армейских машинах: БТР-60ПБ, БТР-70, БТР-80, БРДМ-2. На автомобилях общетранспортного назначения (в т.ч. и многоцелевых полноприводных) подобные тормозные механизмы слишком трудоёмки в изготовлении, дороги, не достаточно ремонтпригодны, не лишены определённых недостатков (затрудняют техническое обслуживание, при демонтаже ступицы необходим полный демонтаж тормозного механизма и разгерметизация гидравлической части тормозного привода со значительной потерей тормозной жидкости, недостаточная вентиляция узла во время интенсивного торможения). Однако именно на ГАЗ-62 впервые было отработано использование герметичных тормозных механизмов.

Известный автомобильный исследователь Вячеслав Мамедов в своих статьях, посвящённых различным вариантам ГАЗ-62, упоминает об особенностях

подвески «тяжёлого джипа» с заделкой концов рессор в резиновые подушки. Однако, среди архивных заводских чертежей автомобиля ГАЗ-62 автору не удалось обнаружить такого исполнения машины. В технической документации, сохранившейся на сегодняшний день, опытные образцы ГАЗ-62 представлены исключительно с креплением рессор посредством пальцев (как у ГАЗ-51, ГАЗ-63).

Весной 1956 г. в экспериментальном цехе ГАЗа был построен опытный макетный образец ГАЗ-62Б (8х8) — ведущий конструктор В.М.Кузовкин (более подробно о машине см. «Автомобильный моделизм» №3/2006). Многие рассматривали ГАЗ-62Б как поисковый вариант отработки технических решений будущего бронетранспортера БТР-60П, хотя схема там ожидалась явно другая, но что-то из конструкции колёсных редукторов, кулачковых дифференциалов, герметичных тормозов, независимой подвески и др. узлов, действительно можно было использовать при создании БТР-60П. Кстати, неудачная кинематическая схема трансмиссии с одной раздаточной коробкой и проходными средними мостами, выполненными по «плохой» компоновке с тремя коническими шестернями, не имела дальнейшей перспективы развития. При собственной массе около 3000 кг, машина имела грузоподъёмность 1,2 т, а ЗИМовский двигатель мощностью 94,5 л.с. позволял развивать максимальную скорость порядка 80 км/ч. По техническому заданию ГАЗ-62Б предназначался для военных связистов и прибористов, т.е. служил в качестве базы для размещения соответствующей аппаратуры. Всего построили три машины: одну рамную и две плавающие ГАЗ-62П. Их корпуса делались на Горьковском авиазаводе № 21 и на машиностроительном заводе «Красное Сормово» (завод № 12). После проведения испытаний тема была закрыта и дальнейшие работы по ГАЗ-62 прекращены.

Подводя итоги истории создания большого советского джипа ГАЗ-62, следует заметить, что его судьба сложилась не совсем удачно. В целом неплохая по конструкции машина, да ещё в нормальном исполнении, несомненно, была бы востребована в армии, но уже в то время стало очевидно, что основательно перегруженный ГАЗ не в состоянии освоить

этот автомобиль. Последняя надежда теплилась до 1957 г., когда всё ещё существовала реальная возможность передать ГАЗ-62 для производства на Ульяновский автозавод. Но с началом работ по созданию и подготовке производства автомобиля вагонной компоновки собственной конструкции УАЗ-450 (разработанного на узлах серийного ГАЗ-69), был упущен и этот шанс. Совсем не в пользу ГАЗ-62 складывалась и общая военно-политическая ситуация в стране. Начавшаяся в 1955 г. по инициативе Н.С.Хрущёва очередная реформа Вооружённых Сил привела к тому, что численность войск с 5763 тыс. чел. (в 1955 г.) сократилась до 2140 тыс. чел. к 1957 г., соответственно сократились расходы на вооружение, были аннулированы многие военные заказы. Более того, в августе 1957 г. наряду с другими произошло упразднение военной приёмки на Горьковском автозаводе, в результате чего поставки военной техники в войска, по сути, оказались дезорганизованными. И хотя в ноябре 1957 г. деятельность контрольно-приёмочного аппарата Автотракторного управления МО СССР была возобновлена, бесконечные реорганизации службы не способствовали улучшению качества работы. Появилось мнение, что ГАЗ-62 не очень удачный — имеет излишние размеры и собственную массу, а отсюда неважную динамику и экономичность. Органы Госплана посчитали эту машину исключительно армейской, невостребованной в гражданских организациях народного хозяйства. Представители автотракторного управления Министерства Обороны в период реформирования так же не стали настаивать на организации серийного производства ГАЗ-62, резонно полагая что его транспортные функции с успехом могут выполнить находящиеся на вооружении ГАЗ-69 и ГАЗ-63, а боевое применение будет возложено на специальную технику — амфибию ГАЗ-46, бронетранспортер БТР-40, разведывательно-дозорную машину БРДМ. Хотя на примере других государств видим, что класс большого тяжёлого джипа прошёл огромный путь развития от Додж WC-51 до современного Хаммера и наши военные до сих пор с завистью поглядывают на эти автомобили, но у нас своя стратегия, малопонятная и труднообъяснимая вероятному противнику.





# ХОЛОДИЛЬНИКИ НА КОЛЁСАХ



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



ОдАЗ-9786

Почти полвека отделяет нас от того времени, когда в нашей стране появились первые холодильники на колёсах, получившие название рефрижераторы.

Для перевозки скоропортящихся продуктов, особенно в южной и центральной частях страны требовались специальные транспортные средства, обеспечивающие сохранность содержимого. К этому времени в Европе и Америке стали появляться автомобили-рефрижераторы.

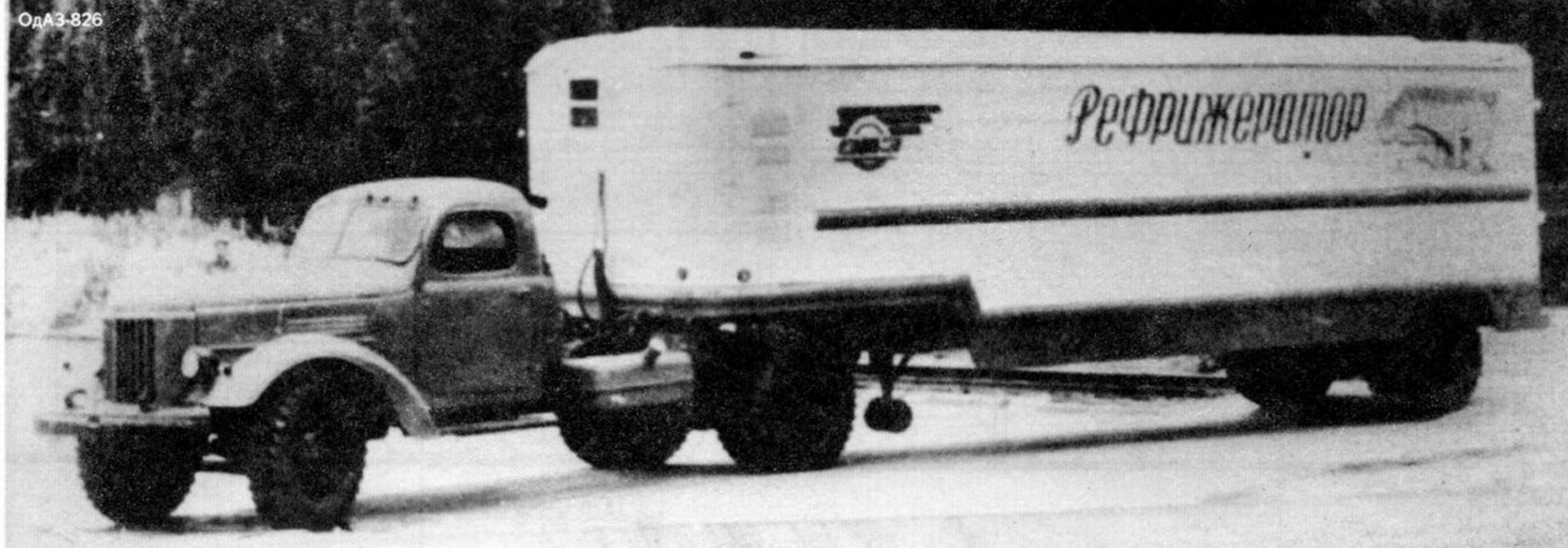
В 1958 г. на Одесский автосборочный завод приходит постановление ЦК КПСС и СМ СССР №422 о прекращении производства самосвалов, и конструкторский отдел предприятия начинает разрабатывать конструкции полуприцепов. Такой подход обеспечил безостановочную работу цехов в 1959 г. и во все последующие годы.

Стоит отметить, что тем же постановлением предусматривалось создание при заводе специального конструкторского бюро СКБ ОдАЗ отраслевого назначения.

Первым начальником СКБ ОдАЗ стал главный конструктор завода Н.И. Степанов. Кроме увеличения числа конструкторов в СКБ планировалось создать вспомогательные подразделения: техническое бюро планирования, калькуляции и организации



ОдАЗ-570828



ОдАЗ-826

работ; бюро информации и патентных исследований; бюро технических условий и эксплуатационной документации; бюро надежности; лаборатории дорожных и полигонных испытаний; бюро экспериментальных работ и бюро технической документации.

СКБ ОдАЗ состояло из нескольких групп, каждая из которых занималась своим направлением. Одной из групп под управлением А.А. Наливайко велась разработка семейства полуприцепов-рефрижераторов. Уже в 1960 г. были разработаны модели ОдАЗ-826 и ОдАЗ-833, а через год появились ОдАЗ-852 и ОдАЗ-877. Разработанные полуприцепы-рефрижераторы имели грузоподъемность от 5 до 22 т.

Тогда же в 1960 г. цеха платформ и сборочно-кузовной объединили в один сборочный цех. Рефрижераторы и другие полуприцепы стали изготавливать в этом цехе на участке, которым руководил Л.К. Савьев. В 1960—1963 гг. сборочный цех с большим напряжением освоил выпуск рефрижераторов ОдАЗ-826.

Что же представлял собой этот полуприцеп? За основу был взят полуприцеп-фургон ОдАЗ-784. Все охлаждающее оборудование размещалось внутри кузова в передней его части. За счёт этого несколько уменьшился внутренний объём. Специальная холодильная установка работала от бортового напряжения автомобиля в 12В. ОдАЗ-826 работал в сцепе с седельным тягачом ЗИЛ-ММЗ-164Н и мог перевозить до 5 т груза в виде охлаждённого и замороженного мяса, рыбы и других скоропортящихся продуктов. Полуприцепом предусматривалась перевозка мяса в подвешенном состоянии на крюках. При этом его масса составляла всего 2500 кг.

Внутренний объём кузова этого полуприцепа составлял 25 куб. м. Стенки, пол и крыша кузова имели теплоизоляционное покрытие. При этом внутри кузова могла поддерживаться температура от —

15°С до +4°С.

В 1964 г. в СКБ завода была создана лаборатория дорожных испытаний. Начались работы по патентно-лицензионным исследованиям разрабатываемых конструкций и изучению показателей их надёжности в условиях эксплуатации. Изучали техническую информацию о зарубежном опыте автомобильного прицепостроения. Возникла идея унификации конструкций полуприцепов различного назначения и их основных узлов, покупных комплектующих, в том числе крепёжных изделий типа болтов, гаек и шурупов. Всё это впоследствии значительно упростило производство полуприцепов и облегчи-



ОдАЗ-37793



ОдАЗ-9772



ОдАЗ-47093



ОДА3-8729

ло работу снабженческих служб.

В последствии СКБ ОДА3 стало разрабатывать конструкции полуприцепов-рефрижераторов для Тираспольского заводов прицепов. В Одессе проводилась постройка опытных образцов, испытание, затем следовала доработка документации — так называемое избавление от «детских болезней». После этого документация попадала непосредственно на предприятия в Молдавию. На самом же заводе продолжали собирать технику для Министерства обороны и полуприцепы оригинальных конструкций.

В начале 1980-х гг. на предприятии велись разработки по созданию нового поколения полуприцепов-рефрижераторов. И хотя назначение этих полуприцепов оставалось прежним, но конструктивно они отличались от предшественников. Новинке присвоили индекс ОДА3-9772. Специально для него специалистами завода был спроектирован изотермический кузов, способный при наружной температуре от +30 до -20°C поддерживать в кузове температуру -20...+12°C. Опытный экземпляр был испытан на предприятии. А вот серийное производство этих рефрижераторов было развернуто в Тирасполе в 1983 г. Грузоподъемность ОДА3-9772 составляла 11300 кг. Основной седельный тягач, который предусматривался для работы с этим полуприцепом — КамАЗ-5410. Для того чтобы осевая нагрузка не превышала допустимые нормы, задняя тележка была сделана двойной. Да и объем кузова был не маленький — 35,2 куб.м.

Вслед за этой разработкой годом позднее был выпущен рефрижератор ОДА3-9786, способный перевозить до 22 т продуктов. Гигантский рефри-



ОДА3-1704

жератор, рассчитанный на работу в составе с МАЗ-6422, впечатлял своими размерами. Его длина составляла 12,95 м, а внутренний объем кузова составил 60 куб.м. Внутри кузова под крышей устанавливались специальные направляющие, на которых на крюках можно было подвешивать 13200 кг замороженного мяса.

С середины 1980-х гг. на предприятии вновь вернулись к производству специальных автомобилей. В номенклатуре выпускаемой продукции появляются фургоны-рефрижераторы ОДА3-37793 и ОДА3-47093 на шасси автомобилей ГАЗ-53-12 и ЗИЛ-4331 соответственно.

ОДА3-570828 — так называется автомобиль-рефрижератор созданный в Одессе на шасси двухосного КамАЗ-5325, а на шасси КамАЗ-53213 на предприятии строили ОДА3-5709.

Самая маленькая морозильная камера на колесах — ОДА3-1704 — была построена на шасси грузовой «Таврии». Автомобиль в основном предназначался для мелких предпринимателей, обслуживающих магазины и организации питания. Для тех, у кого автомобиль уже имелся в наличии, одесский автосборочный освоил производство небольшого автоприцепа ОДА3-8729.

В новом тысячелетии серьезным изменениям были подвергнуты конструкции полуприцепов-рефрижераторов. Последняя разработка одесситов ОДА3-9763 соответствует требованиям и нормам, как на территории Украины, так и за её рубежами. Рама полуприцепа представляет собой сварную конструкцию из низколегированной стали, лонжероны имеют двутавровый профиль. Опорное устройство по своим присоединительным размерам соответствует требованиям JOST E200. В качестве подвески использу-



ОДА3-2714-110



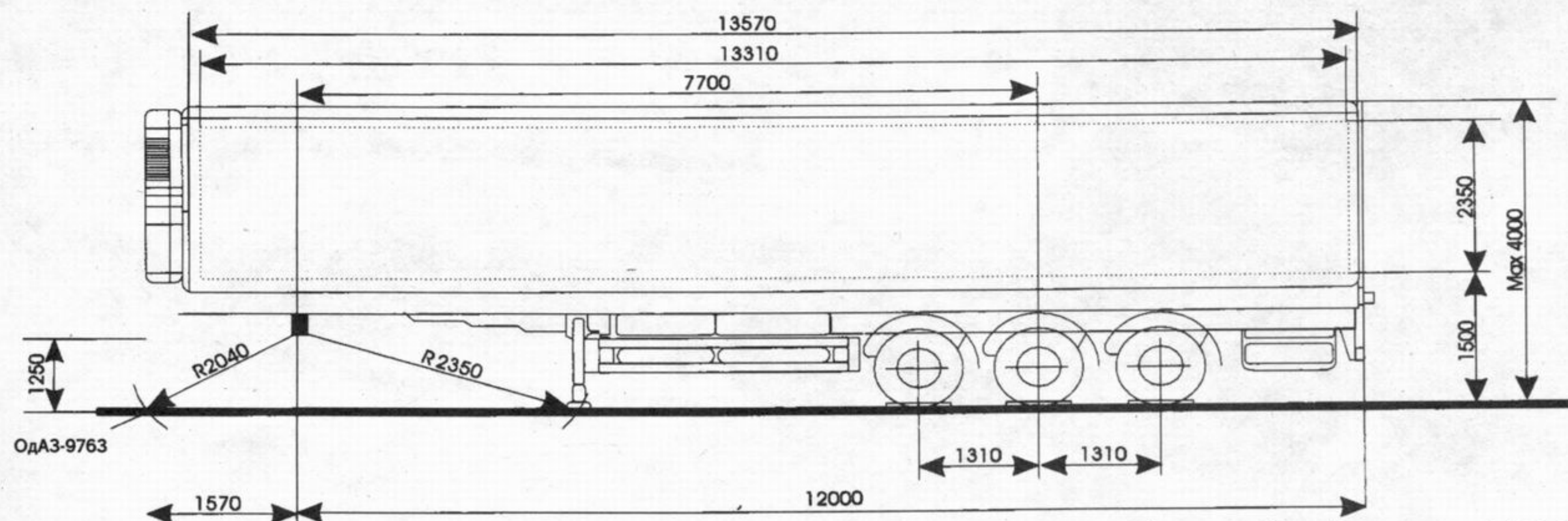
ОДА3-4701



ОДА3-4703М

ется трёхосный осевой агрегат BPW с пневматической подвеской. На заводе для этого полуприцепа проработан и вариант использования рессорной подвески. Кузов состоит из сэндвич-панелей, изготовленных с использованием вспененного полиуретана. Наружная и внутренняя обшивки выполнены из пластика. Пол представляет собой несущую конструкцию с противоскользящим покрытием. Полуприцеп комплектуется холодильной установкой фирмы TERMO-KING модели SMX или Carrier "Maxima". Кузов ОДА3-9763 вмещает до 33 европоддонов и имеет внутренний объем 80,5 м3. Грузоподъемность полуприцепа составляет 24,5 т.

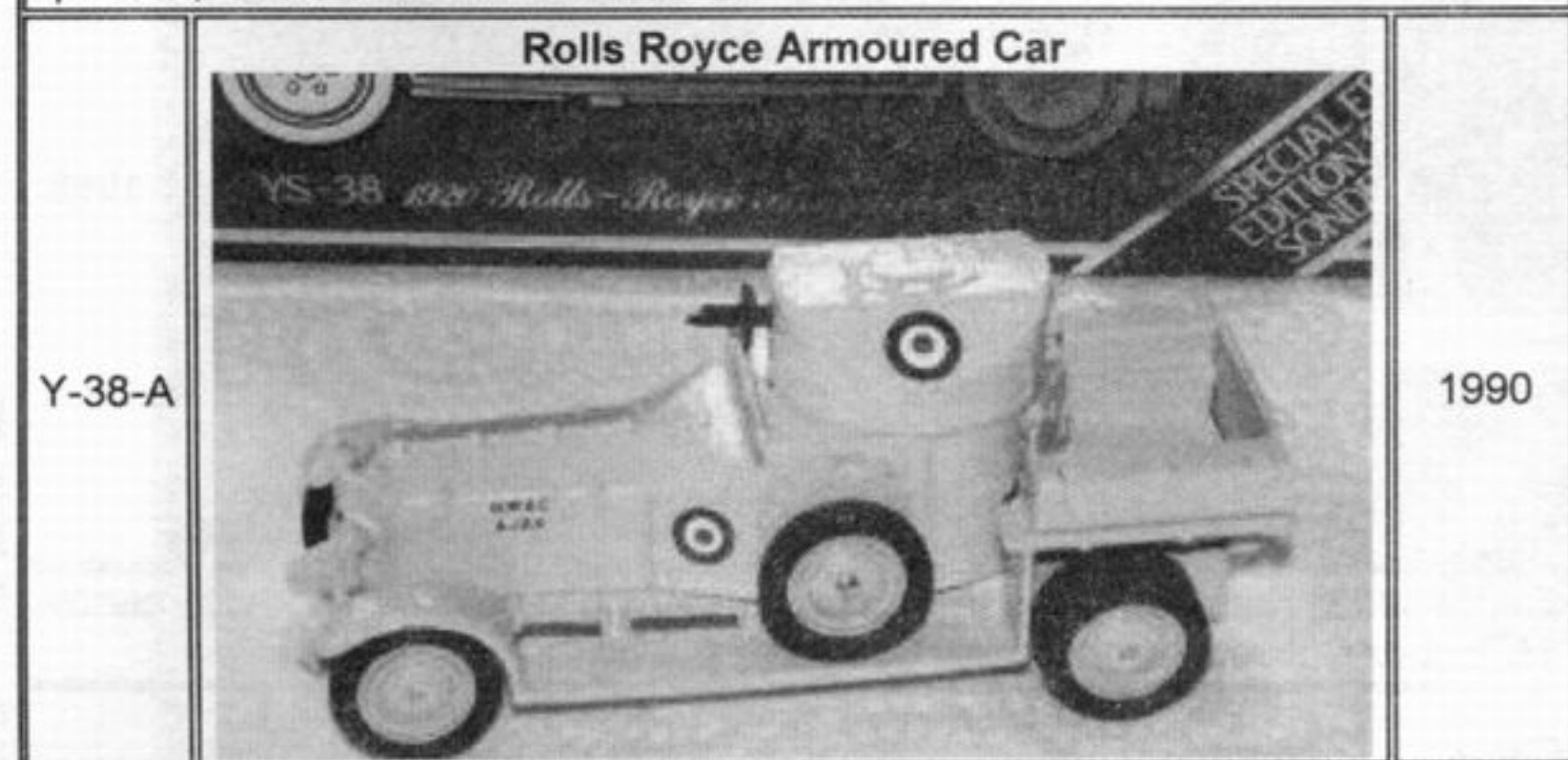
## Модель ОДА3 -9763



ОДА3-9763



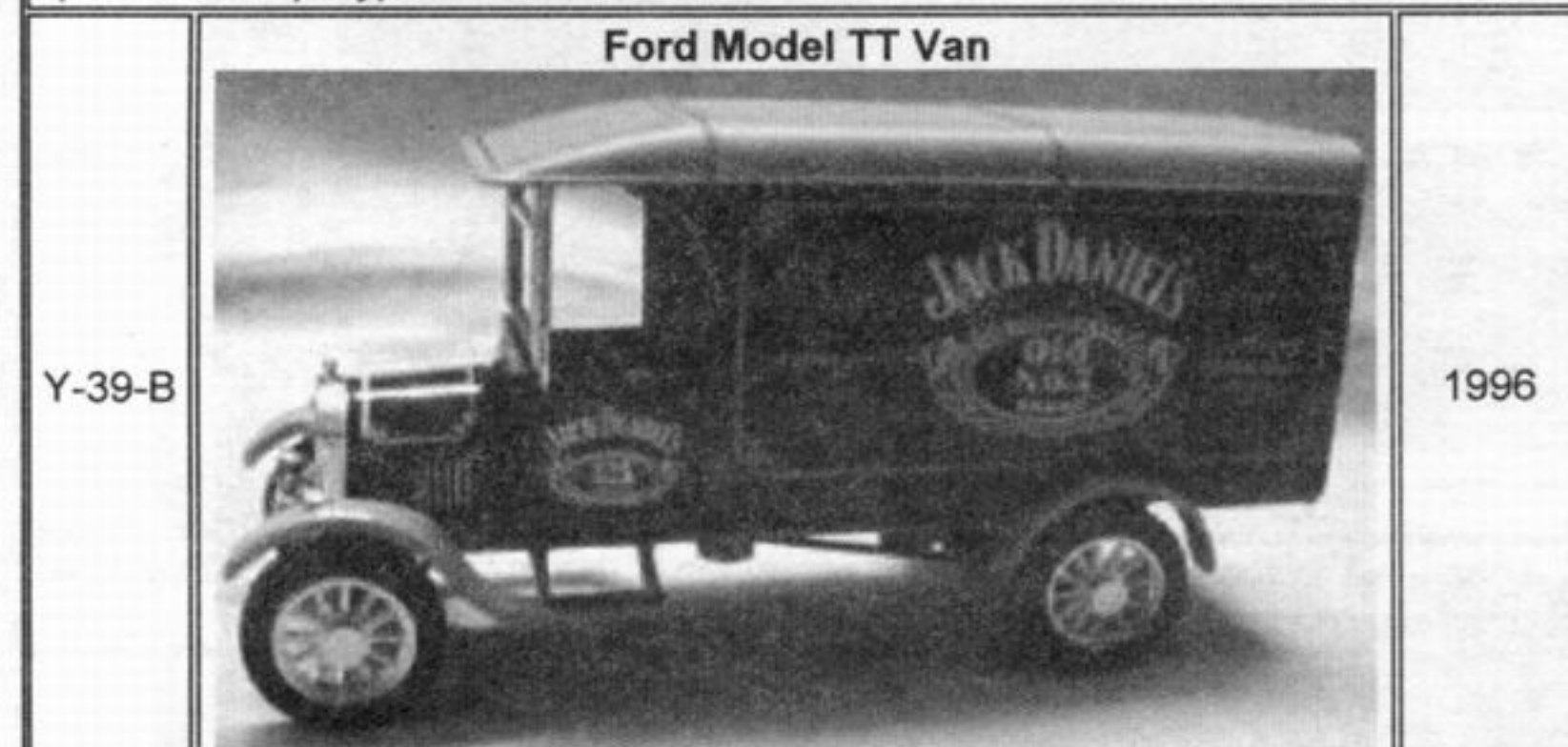
пыльно-синий кузов и фургон с белой крышей, темно-синее шасси (рама), "Chubb's Safe Deposits"  
 темно-синие кабина и крыша, темно-кремовый фургон с белой крышей, темно-синее шасси (рама), "Milkmaid Brand Milk"  
 серые кузов, шасси (рама) и крыша, желтый фургон с серой крышей, "Year Ten 1984 1994 MICA"  
 темно-синие кузов, шасси (рама) и крыша, желтый фургон с темно-синей крышей, "Year Ten 1984 1994 MICA"



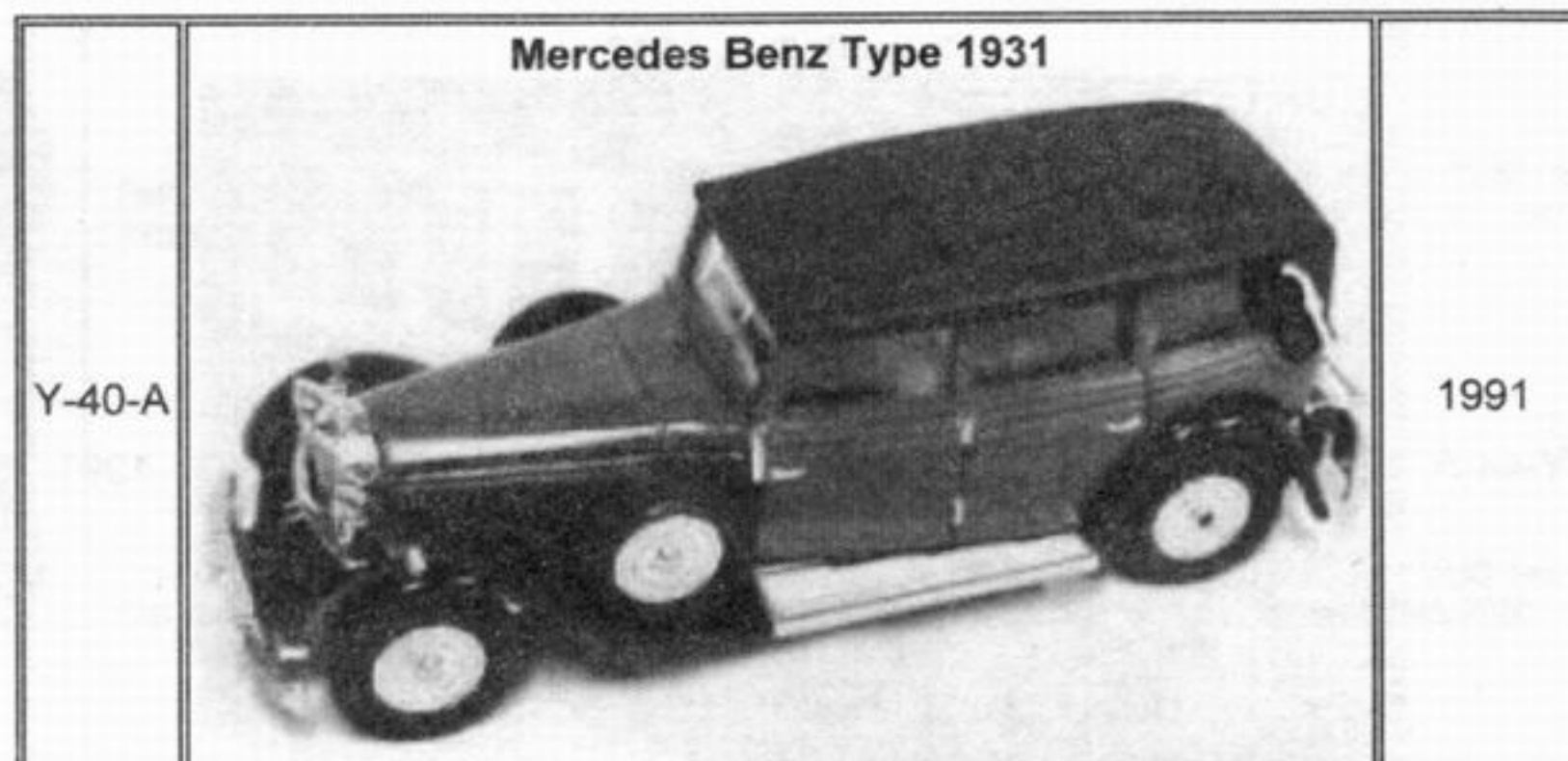
хаки-рыжевато-коричневый кузов, шасси (рама) и башня, красный кружок, белые и синие кольца



черный кузов с тагооп дверь, красное шасси (рама), 4 лошади, 5 раскрашенных фигурок



белый кузов, красная крыша и шасси (рама), "Starting Our 20<sup>th</sup> Year in 1996-Matchbox USA"  
 черный кузов, темно-серые крыша и шасси (рама), "Jack Daniel's No. 7 Brand"



темно-серые кузов и шасси (рама), темно-синяя крыша, каштановый салон



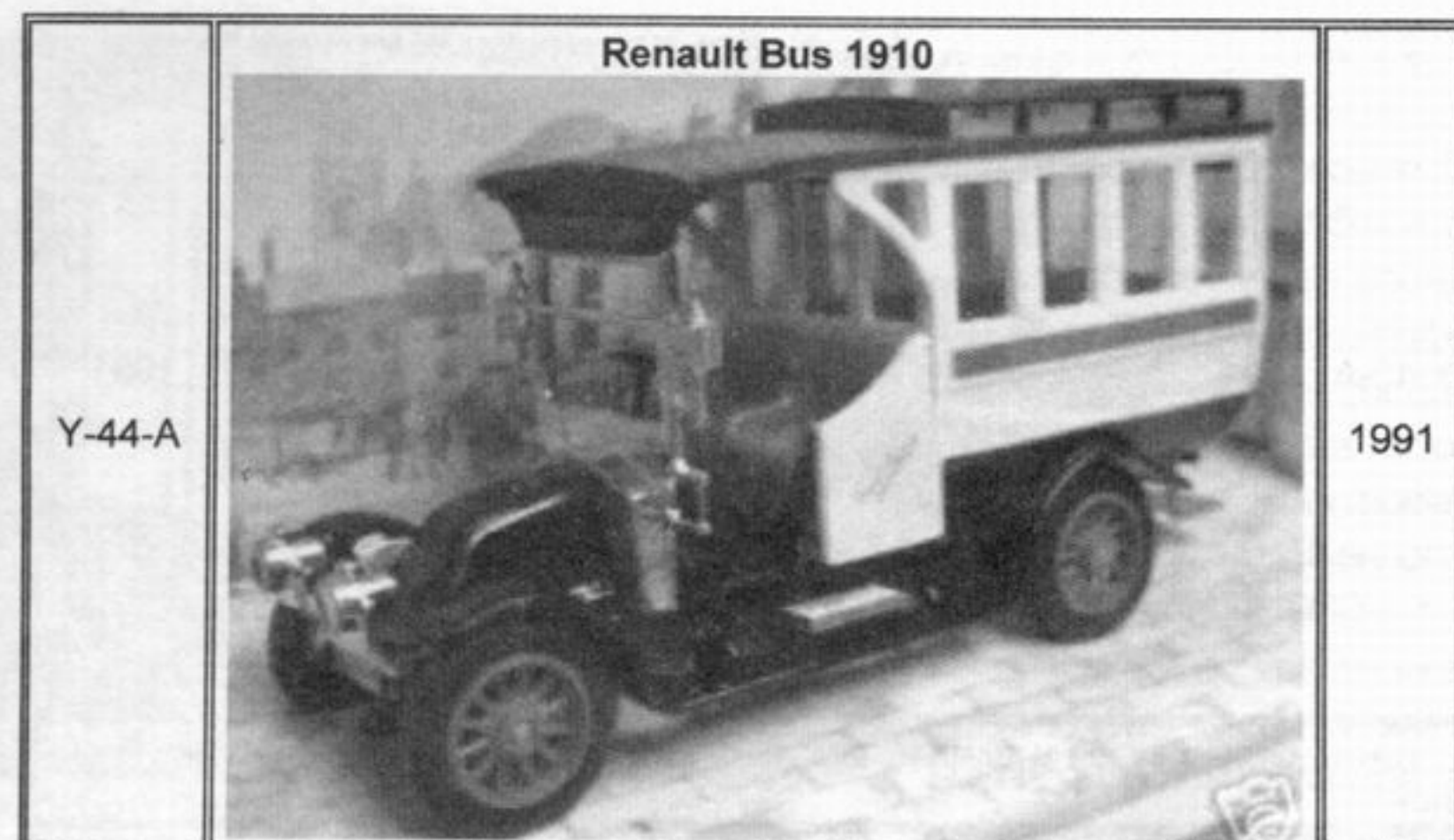
темно-зеленый кузов с темно-серой крышей, черные крылья, светло-серый груз с коричневым основанием пола кузова, "Howaldtswerke A.G. Kiel"



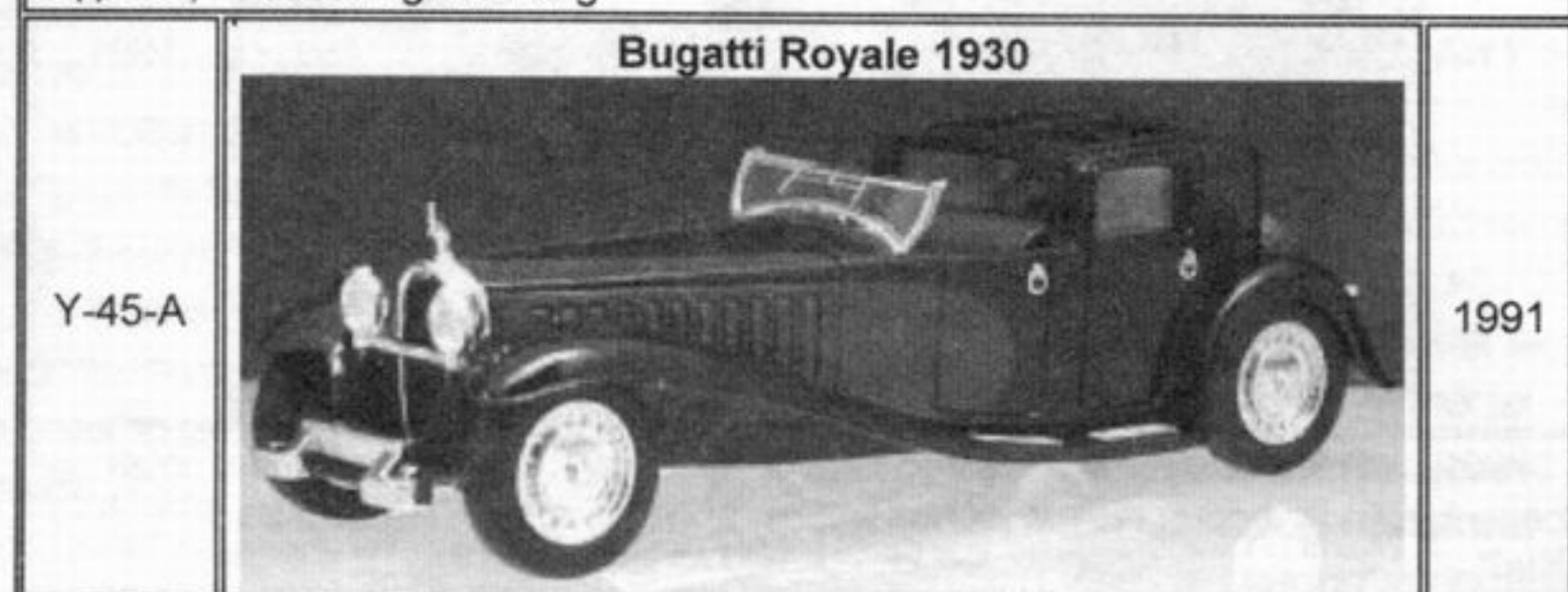
Белая кабина, пыльно-синяя платформа, темно-синее шасси (рама), черный салон, на платформе хромированные молочные бидоны, "Libby's"



зеленый кузов и шасси (рама), голубой паровой котел, 4 темно-синих фигурки пожарных



оранжево-желтый кузов, черное шасси (рама), светло-красная крыша, коричневые сиденья, "Wesserling-Bussang"  
 оранжево-желтый кузов, черное шасси (рама), темно-красная крыша, коричневые сиденья, "Wesserling-Bussang"  
 оранжево-желтый кузов, черное шасси (рама), черная крыша, коричневые сиденья, "Wesserling-Bussang"



черный кузов с синими декоративными вставками, черное шасси (рама), темно-синий салон



красный кузов и шасси (рама), 2 белые лошади, 4 темно-синие фигурки пожарных, "Tehidy House"



черные кузов и шасси (рама), желтая крыша, коричневый салон, "Chocolat Lindt"  
 черные кузов и шасси (рама), желтая крыша, коричневый салон, "Antiques Rood Show 1991"  
 зеленый кузов, красные крыша и шасси (рама), коричневый салон, "Fuller's Brewery"



Темно-синяя кабина с белой крышей, темно-синий фургон с белой крышей, красное шасси (рама), "Removals & Warehousing Pickfords"  
 Красная кабина с желтой крышей, красный фургон с желтой крышей, черное шасси (рама), "Chester Mystery Plays"



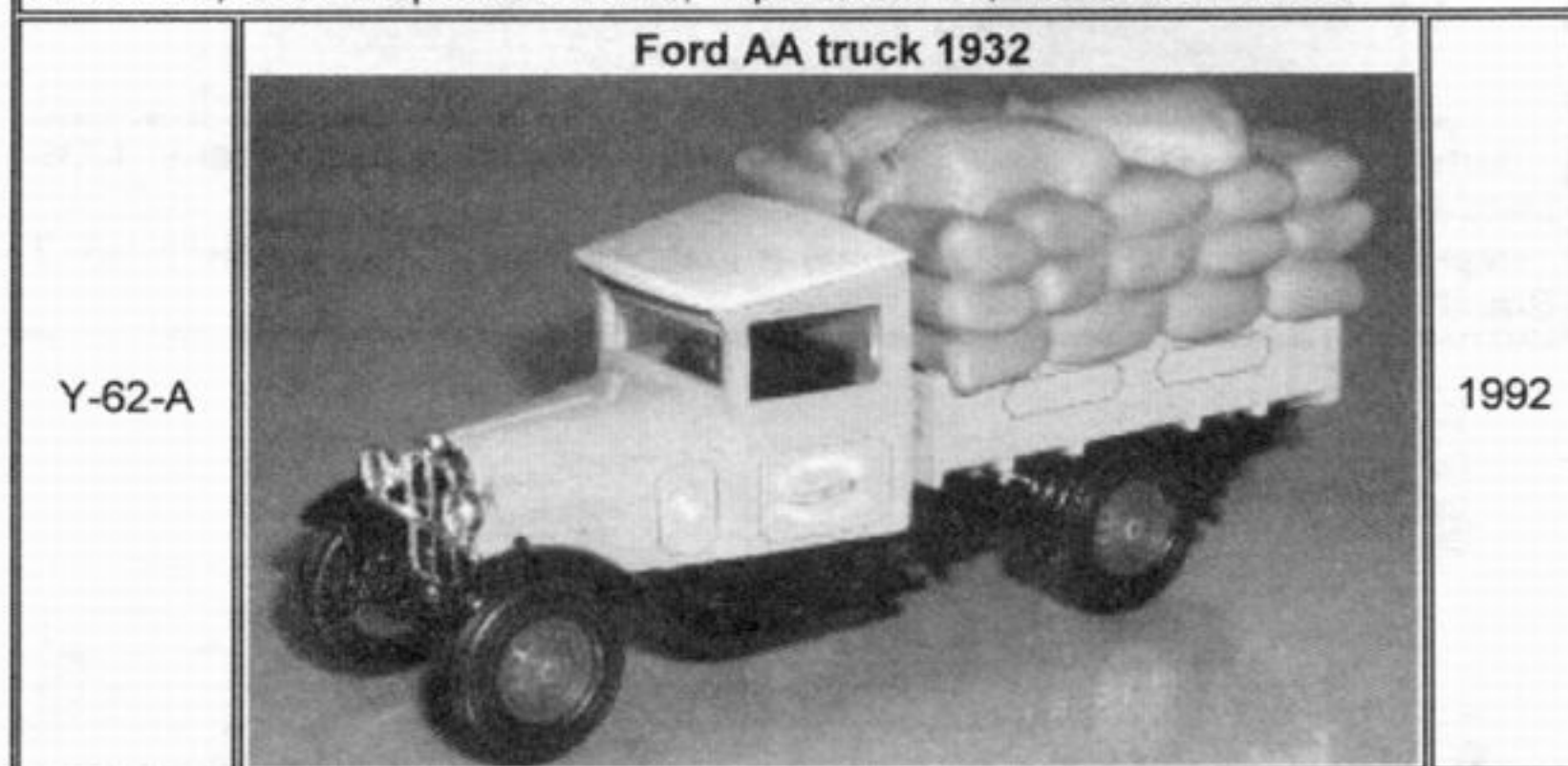
Яркосиняя кабина и фургон, purple крыша фургона, черный салон, "Matchbox Collectibles Inaugural Collection Edition 1998"



красно-коричневый кузов, черная крыша, серый салон



красной кузов и шасси (рама), коричневая лестница с красной крышей багажник, светло-красный dome, черный салон, "Feuerwehr Aargau"



лимонный кузов, серая крыша, черное шасси (рама), в кузове коричневые мешки, "G.W. Peacock Haulage"  
 темно-зеленый кузов, черная крыша, каштановые, пурпурное шасси (рама), в кузове фарфоровый снеговик, "Happy Holidays from Clayton Feed & Grain"

	Fiat 850 berlina 1969 avorio Solido 1856		Fiat 850T van 1965 Polizia Progetto K 492		Fiat 8V 1-serie 1953 light blue metal Bizarre bz117 12/05/2006
	Fiat 850 familiare 1970 Carabinieri Progetto K 481 12/12/2007		Fiat 850T van 1970 Carabinieri Progetto K 491		Fiat 8V 1-serie 1953 red Bizarre bz118 12/05/2006
	Fiat 850 familiare 1970 Polizia Progetto K 482 12/12/2007		Fiat 8HP 1901/02		Fiat 8V 1-serie 1952 stradale (in esaurimento) ABC018
	Fiat 850 familiare 1970 Red Croce Italiana Progetto K 486 12/12/2007		Fiat 8HP 1901 RIO 31		Fiat 8V 2-serie 1953 blue metallic Bizarre bz352 19/10/2007
	Fiat 850 familiare 1970 Vigili Del Fuoco Progetto K 484 12/12/2007		Fiat 8HP Xmas Eve 1998 RIO sl060		Fiat 8V 2-serie 1953 red Bizarre BZ354 20/12/2007
	Fiat 850 familiare Ambulance Croce Bianca Mignanego Progetto K 485		Fiat 8V #323 Mille Miglia 1956 (in esaurimento) ABC018D		Fiat 8V 2-serie 1954 Trento/Bondone (in esaurimento) ABC018C
	Fiat 850 Spider 1968		Fiat 8V "Museo" (in esaurimento) ABC018E		Fiat 8V 2-serie coupe 1954 ABC abc018b
	Fiat 850 spider 1968 green chiaro Minichamps 400121231		Fiat 8V 1952-54		Fiat 8V 2-serie 1954 stradale (in esaurimento) abc018b
	Fiat 850 spider 1968 white Edison 804221 05/11/2007		Fiat 8V 1953 blue Bizarre 117		Fiat 8V Ghia Supersonic 1954 Provence Moulage pro1320k
	Fiat 850 spider 1968 yellow Minichamps 400121232 22/09/2006		Fiat 8V 1953 red Bizarre 118		Fiat 8V Vignale Presentazione Stradale 1959 19A0
	Fiat 850T van 1965 "Alitalia" Progetto K c037		Fiat 8V 1-serie #450 Mille Miglia 1952 (in esaurimento) ABC018A		Fiat 8V Zagato #246 Rally Sestriere 1956 1° Di Classe IV model ivmk012
	Fiat 850T van 1965 "Michelin" Progetto K 494		Fiat 8V 1-serie #62 Le Mans 1953 Bizarre bz321 08/09/2006		Fiat 8V Zagato #246 Rally Sestriere 1956 1° Di Classe KIT IV model ivmk012

# СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

	Fiat 8V Zagato #303 Mille Miglia 1957 Ritirata IV model ivmk011		Fiat 8V Zagato spider white A.B.C. 89 31/10/2006		Fiat Abarth 1000 berlina 1966 Brumm r351
	Fiat 8V Zagato #303 Mille Miglia 1957 Ritirata KIT IV model ivmk011		Fiat 8VZ 1952		Fiat Abarth 1000 berlina Corsa #107 500Km Nuerburgring 1967 - class winner Gustav Edelhof Brumm r379
	Fiat 8V Zagato #326 Mille Miglia 1956 1° Di Classe 2000TS IV model ivmk010		Fiat Abarth		Fiat Abarth 1000 berlina Corsa Gr.5 #18 4 ore Monza 1968 Arturo Merzario Brumm r381
	Fiat 8V Zagato #326 Mille Miglia 1956 1° Di Classe 2000TS KIT IV model ivmk010		Fiat Abarth 031 #516 Giro D'Italia 1975 Bee Bop		Fiat Abarth 1000 berlina Corsa Gr.5 4 ore Monza 1968 blue livery Brumm r380-02
	Fiat 8V Zagato berlinetta 1959 IV Model Factory ivmk007		Fiat Abarth 1000 #198 Bolzano Mendola 1972 Aminghini Brumm r429 02/10/2007		Fiat Abarth 1000 berlina Corsa Gr.5 4 ore Monza 1968 red livery Brumm r380-01
	Fiat 8V Zagato coupe 1956 ABC abc025		Fiat Abarth 1000 #28 Zandvoort Trophy 1969 "Scuderia Abarth" Marsilio Pasotti "Pam" Brumm r418 22/05/2007		Fiat Abarth 1000 berlina Corsa Gr.5 4 ore Monza 1968 yellow livery Brumm r380-03
	Fiat 8V Zagato IV model ivmk007		Fiat Abarth 1000 #30 Monza Winner 1966 Giancarlo Baghetti Brumm R369		Fiat Abarth 1000 Gr.5 #16 4 ore Monza 1968 ProgettoK pk142
	Fiat 8V Zagato KIT IV model ivmk007		Fiat Abarth 1000 #38 Zandvoort Trophy 1969 "Sony Racing Team" Rob Dijkstra Brumm r419 22/05/2007		Fiat Abarth 1000 sedan #198 Bolzano-Mendola 1972 "Scuderia Brescia Corse" Rino Amenghini Brumm r429
	Fiat 8V Zagato Prima Classe GT #308 Mille Miglia 1957 IV model ivmk019		Fiat Abarth 1000 #41 Zandvoort Trophy 1969 "Scuderia Lach 1969 S.R.T. Holland" Wim Boshuis Brumm r420 22/05/2007		Fiat Abarth 1000 sedan #202 Trento Bondone 1970 "Scuderia Tricolore Maurizio" Campanini Brumm r430 02/10/2007
	Fiat 8V Zagato Prima Classe GT #308 Mille Miglia 1957 KIT IV model IVMK019		Fiat Abarth 1000 #42 Zandvoort Trophy 1969 "Scuderia Radio Veronica" Ed Swart Brumm r421		Fiat Abarth 1000 sedan #350 Trento Bondone 1971 Edoardo Gatti Brumm r432 02/10/2007
	Fiat 8V Zagato spider #528 Mille Miglia 1953 Capelli/Veronelli ABC024		Fiat Abarth 1000 #454 Trento Bondone 1964 Arturo Merzario Brumm s0601		Fiat Abarth 1000 sedan #384 Trento Bondone 1971 "Preparatore Vittorio Spagnol - Dante" Gargan Brumm r431 02/10/2007
	Fiat 8V Zagato spider 1-serie 1952 ABC brk022		Fiat Abarth 1000 1963 "Radiatore Montecarlo" Brumm r378		Fiat Abarth 1000GR5 1968 version Client Progetto K pk140



WWW.KIMMERI.COM

ЖУРНАЛЫ И АУКЦИОН МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ОБНОВЛЕНИЕ

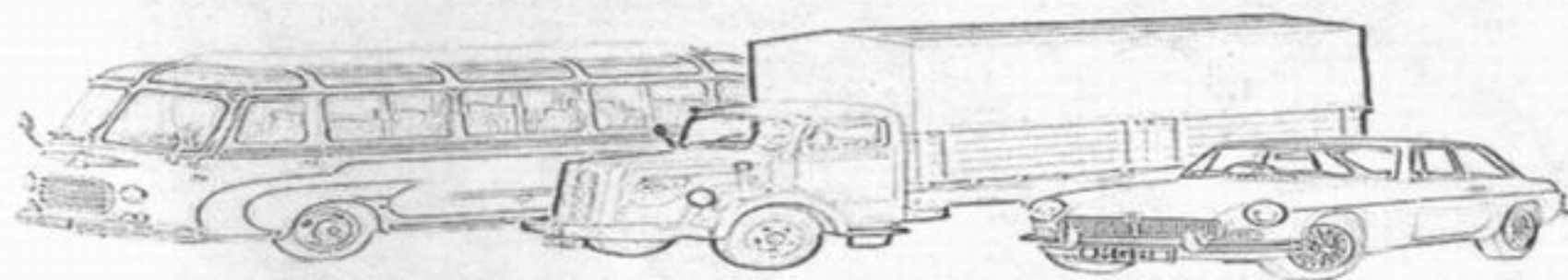
+7 (926) 5940825

+38 (093) 5225958

Мир Коллекционных Моделей

1001 автомобиль

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



Добро пожаловать в Удивительный Мир Масштабных Коллекционных Моделей!

Мы предлагаем коллекционные масштабные модели автомобилей, мотоциклов и другой техники ведущих зарубежных и отечественных производителей для коллекционеров любого уровня и тематических направлений! Всегда представлены Коллекционные Модели в 1:10, 1:12, 1:18, 1:43, 1:72, 1:87 масштабах! Прекрасно выполненная и детализированная модель всегда будет великолепным подарком в любом возрасте!!!

Москва

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

Интернет магазин

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



ЛОКОТРАНС

Издается в России с 1993 г.

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

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

Оплата почтовым переводом: РОССИЯ 140100, Московская обл.,

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

www.lokotrans.info

e-mail: lokotrans@mail.ru

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

**БЕСПЛАТНО** публикуются **ВСЕ** объявления частных лиц.

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.

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

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

• Справочная информация по моделям – тел. (095)680-15-61

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

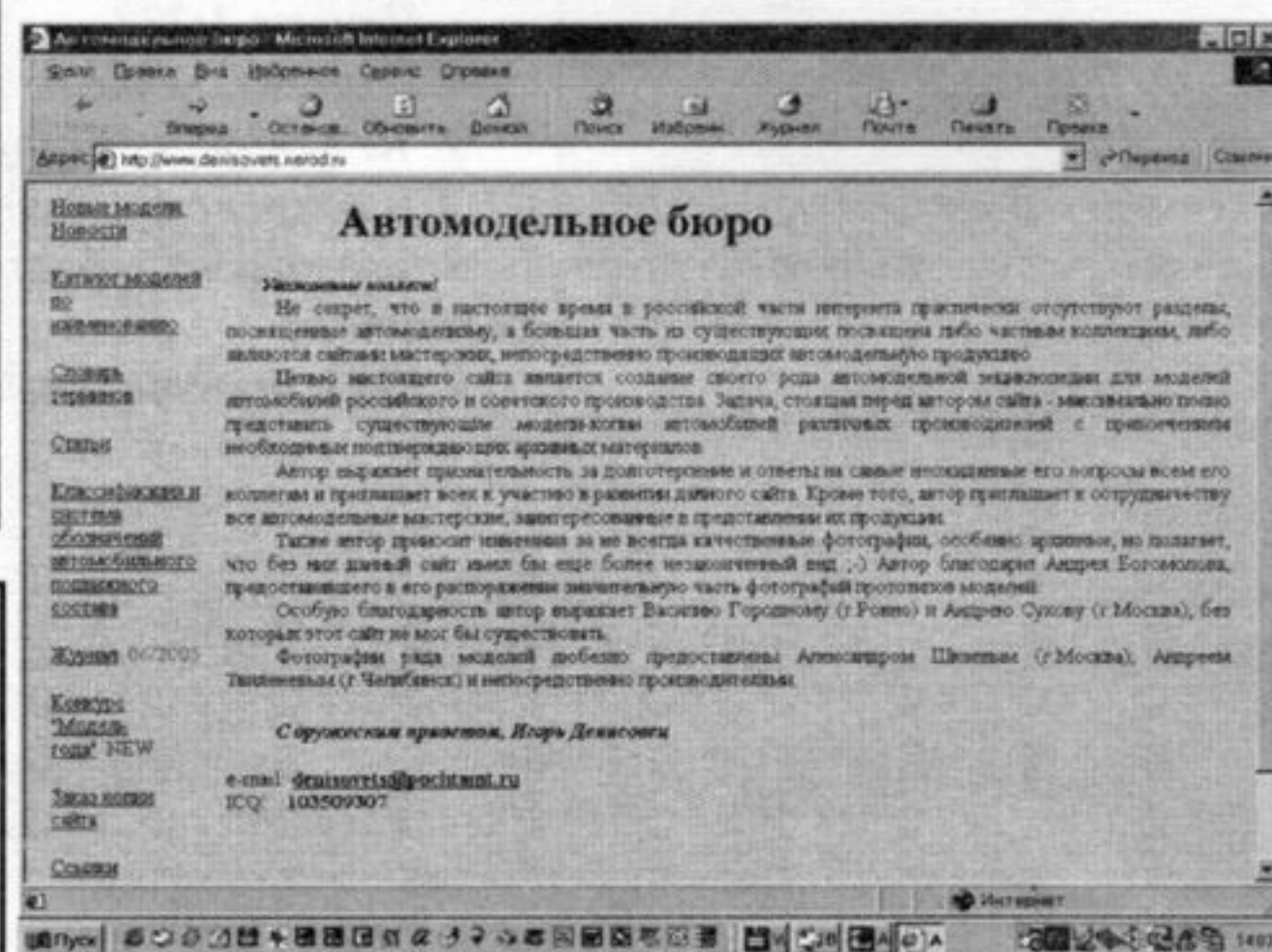


КОМПАКТ-ДИСК

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

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

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



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

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

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖУРНАЛ ОБ ОБЩЕСТВЕННОМ ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ И ПРОФЕССИОНАЛОВ

Открыта подписка:

225 рублей – Россия  
270 рублей – Белоруссия  
10 евро – другие страны

435 рублей – Россия  
525 рублей – Белоруссия  
20 евро – другие страны

В графе «Сообщения» бланка почтового перевода укажите: «4-6/08» (для подписки на второе полугодие) или «1-6/08» (для подписки на год)

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

ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ О МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЯХ АВТОМОБИЛЕЙ WWW.AUTOMODEL.RU

ПАНТОГРАФ

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

НОВОСТИ МОДЕЛЬНОГО РЫНКА  
СТАТЬИ О МОДЕЛЯХ  
ТОРГОВЫЙ РИД  
ТЕСТЫ СРАВНЕНИЯ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ  
КАТАЛОГИ НЕАКТОИРАЗИОННЫХ  
ФОРУМ

- 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, обменяю КИТы ЗИС-5В в количестве 100шт. Иванченко Ю.И. Украина, 69000, г. Запорожье, ул. Победы, д. 93, кв. 26
- Продам автомодели в коробках (1970-80-е) советского и зарубежного пр-ва (много редких), а также книги, журналы, открытки по истории и устройству авто-, мототранспорта (1921-97). Украина (0512)22-42-21, 8067-606-59-58

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

- КУПЛЮ
- ПРОДАМ
- ОБМЕНЯЮ
- РАЗНОЕ

Почтовый адрес \_\_\_\_\_

# «ЗИМНЕЕ» ХОББИ

Олег ЕВЛАШКИН (Москва)

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



Iveco 80.17 CCF 2000 (DelPrado). Небольшой грузовик, размером с «Унимог», для тушения лесных пожаров в Италии.

Magirus-Deutz RKW7 S6500 1952 (DelPrado). Ну, разве можно пройти мимо такой модели? Естественно работали такие красавцы в Германии.

Renault B90 BSE 1998 (DelPrado). Машина пожарного департамента Парижа, о чём свидетельствует Эйфелева башня на двери.

Iveco LF16 Euro-Fire 140-12 2000 (DelPrado). Современный европейский бампер

Sutphen Monarch Detroit Dizel 1999 (DelPrado). Пожарка из канадского Монреаля. Первый раз с подобным чудом я столкнулся в GTA, яркие впечатления подобные авто вызывают до сих пор.

Не для кого, не секрет, что в 1:72 отечественных автомобилей выпускается очень немного. Поэтому УАЗов пока только два.

UAZ-3163 Patriot 2005 (Cararama).

UAZ-31512 1996 (MAC). Модель создана из кита фирмы MAC моим другом, коллекционером и моделистом из Ставрополя Андреем Бордюговым.

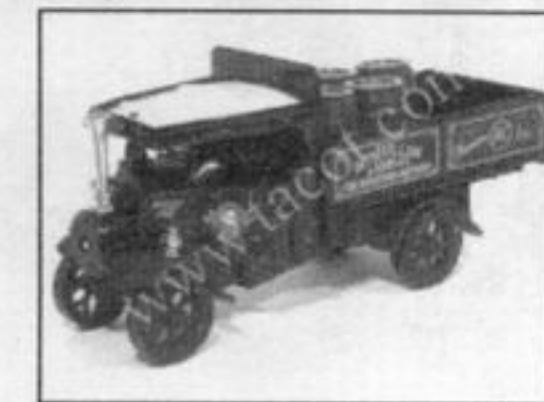


Продолжение следует



	Ferrari F40 black UCC Collection		Ferrari Testarossa black UCC Collection		Fiat Punto yellow, black интерьер номер Punto Hongwell (Cararama)
	Ferrari F40 red Lawson Original		Ferrari Testarossa red Lawson Original		Fiat Punto blue metallic Hongwell (Cararama)
	Ferrari F40 red UCC Collection		Ferrari Testarossa red UCC Collection		Fiat Punto dark red metallic Hongwell (Cararama)
	Ferrari F40 (1987) red black интерьер по лис.номер HotWheels ho005[01]		Ferrari Testarossa 1984 red, black интерьер по лис.номер HotWheels ho004[01]		Fiat Punto dark red metallic rear light is different Hongwell (Cararama)
	Ferrari F430 red Lawson Original		Fiat Punto white, orange stripes Hongwell (Cararama)		Fiat Punto red Hongwell (Cararama)
	Ferrari F430 red UCC Collection		Fiat Punto Carabinieri dark blue, black интерьер панель приборов black баранка black номер спереди и сзади CC AX202 выхлопная труба black Hongwell (Cararama)		Fiat Punto red задние фонари are different Hongwell (Cararama)
	Ferrari F50 red Lawson Original		Fiat Punto Policia Nacional Spain white, black интерьер панель приборов black баранка black номер спереди/сзади DGP-2352-AC Hongwell (Cararama)		Fiat Punto silver Hongwell (Cararama)
	Ferrari F50 red UCC Collection		Fiat Punto Policia Nacional Spain white, black интерьер панель приборов black баранка black номер спереди/сзади DGP-2352-AC Punto SX text at rear Hongwell (Cararama)		Fiat Punto blue metallic задние фонари are different Hongwell (Cararama)
	Ferrari F50 yellow Lawson Original		Fiat Punto Polizia Italy light blue, black интерьер панель приборов black баранка black номер спереди и сзади Polizia E6504 выхлопная труба black Hongwell (Cararama)		Foden steam lorry 1922 "Guinness" Matchbox Y27 1/72
	Ferrari F50 yellow UCC Collection		Fiat Punto Polizia Italy light blue, bumper color is the same as body Hongwell (Cararama)		Foden steam lorry 1922 "Hovis" Matchbox Y27 1/72
	Ferrari F50 1995 red, black интерьер по лис.номер HotWheels ho006[01]		Fiat Punto Polizia Penitenziaria Italy dark blue, black интерьер / панель приборов black, баранка black, номер спереди и сзади Polizia Penitenziaria 668 AG / выхлопная труба black Hongwell (Cararama)		Foden steam lorry 1922 "Pickfords" Matchbox Y27 1/72
	Ferrari Testarossa black Lawson Original		Fiat Punto Polizia Penitenziaria Italy dark blue, black интерьер номер 608 AC Hongwell (Cararama)		Foden Steam Lorry 1922 "Spillers" Matchbox Y27 1/72

# СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



Foden steam wagon 1922  
"McMullen & Sons Ltd"  
Matchbox Y27B 1/72



Foden steam wagon 1922  
"Whitbread's Beer"  
Matchbox YGB11 1/72



Foden steam wagon 1922  
"Fraser's"  
Matchbox Y27 1/72



Ford Capri  
blue metallic, black  
интерьер  
номер UFX 366L  
Hongwell (Cararama)



Ford Capri  
gold / крыша gold / black  
интерьер  
номер UFX 366L  
Hongwell (Cararama)



Ford Capri  
silver, крыша silver, black  
интерьер  
номер UFX 366L Schuco  
(Junior Line)



Ford Capri + caravan  
beige metallic  
Hongwell (Cararama)



Ford Capri RS  
blue metallic, black  
интерьер  
номер UFX 366L  
Hongwell (Cararama)



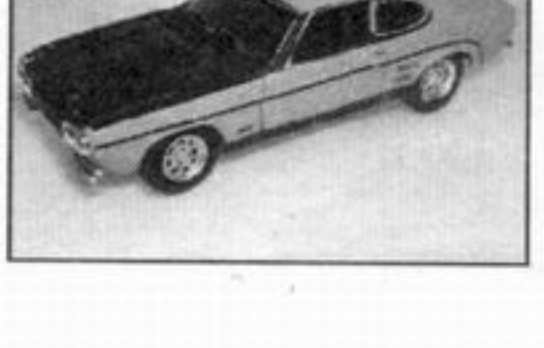
Ford Capri RS  
gold / black интерьер  
номер UFX 366L  
Hongwell (Cararama)



Ford Capri RS  
orange / black интерьер  
номер UFX 366L  
Hongwell (Cararama)



Ford Capri RS  
silver, black интерьер  
номер UFX 366L  
Hongwell (Cararama)



Ford Capri RS  
green & black, крыша  
green, black интерьер  
капот black  
номер UFX 366L  
Hongwell (Cararama)



Ford Capri RS  
light green & black, black  
интерьер  
номер UFX 366L  
Hongwell (Cararama)



Ford Capri RS  
orange & black, крыша  
yellow, black интерьер  
капот black  
номер UFX 366L  
Hongwell (Cararama)



Ford Capri RS  
red & black, black  
интерьер  
номер UFX 366L  
Hongwell (Cararama)



Ford Capri RS  
red & black, крыша red,  
black интерьер  
капот black  
номер UFX 366L  
Schuco (Junior Line)



Ford Capri RS + caravan  
red  
капот black  
Hongwell (Cararama)



Ford F-1 pick-up  
black, black интерьер  
black bumper  
Hongwell (Cararama)



Ford F-1 pick-up  
black, silver bumper, white  
wheel, beige carry, bed  
FORD on front  
Hongwell (Cararama)



Ford F-1 pick-up  
blue green, black интерьер  
Hongwell (Cararama)



Ford F-1 pick-up  
blue green, black интерьер  
пол кузова beige  
Hongwell (Cararama)



Ford F-1 pick-up  
light blue, black интерьер  
Hongwell (Cararama)



Ford F-1 pick-up  
Pale blue grey, silver  
bumper, white wheel, beige  
интерьер, bed FORD on  
front  
Hongwell (Cararama)



Ford F-1 pick-up  
red, black интерьер  
black bumper  
Hongwell (Cararama)



Ford F-1 pick-up  
red, silver bumper, white  
wheel, beige интерьер,  
bed FORD on front  
Hongwell (Cararama)



Ford F-1 pick-up  
silver, black интерьер  
Hongwell (Cararama)



Ford F-1 pick-up  
silver, silver bumper, white  
wheel, beige интерьер bed  
FORD on front  
Hongwell (Cararama)



Ford F-1 pick-up  
white, silver bumper, white  
wheel, fawn интерьер, bed  
FORD on bonnet  
Hongwell (Cararama)



Ford F-1 pick-up  
white with "Pepsi" Logo /  
black интерьер  
Hongwell (Cararama)



Ford F-1 pick-up  
white, black интерьер  
Hongwell (Cararama)



Ford F-1 pick-up + trailer +  
Jeep  
silver & black towing trailer  
with Jeep New wheels &  
silver bumper  
Hongwell (Cararama)



Ford F-1 pick-up + trailer +  
Jeep  
silver & black towing trailer  
with Jeep New wheels &  
silver bumper  
Hongwell (Cararama)



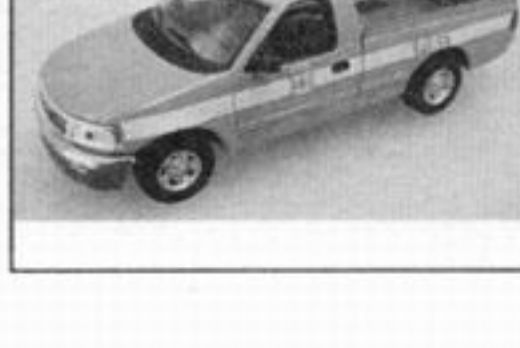
Ford F-150 pick-up  
black, grey интерьер  
Hongwell (Cararama)



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



Ford F-150 pick-up  
CDF Fire (California Dep.  
of Forestry & Fire Protect.)  
USA  
red, grey интерьер /  
панель приборов grey /  
баранка grey / номер  
сзади AY 217  
выхлопная труба silver



Ford F-150 pick-up  
Forest Service USA  
extra light green, grey  
интерьер  
панель приборов grey  
баранка grey  
номер сзади AY 217  
выхлопная труба silver  
Hongwell (Cararama)



**Нам 15 лет! Представляем ключевых менеджеров:**



### **Сергей Гришин**

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

[mashinki@mail.ru](mailto:mashinki@mail.ru)



### **Анна Мербах**

Оптовые поставки; интернет-торговля

[scale-opt@mail.ru](mailto:scale-opt@mail.ru)



### **Михаил Григорьев**

Экспорт-импорт; персонализация на  
масштабных моделях; хоккейные сувениры

[emek@mail.ru](mailto:emek@mail.ru)



### **Владимир Грачев**

Бизнес-сувениры всех направлений;  
поставка настольных хоккеев  
([www.tablehockey.ru](http://www.tablehockey.ru))

[scale-bs@mail.ru](mailto:scale-bs@mail.ru)



### **Владимир Колесниченко**

Руководитель мастерской по  
производству моделей

[scale-model@mail.ru](mailto:scale-model@mail.ru)



### **Владимир Минин**

Логистика; склад; куратор мастерской

[mmashinki-1@mail.ru](mailto:mmashinki-1@mail.ru)



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

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

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

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

# adler

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



**МОДЕЛИ ЛЕГЕНДАРНЫХ ГРУЗОВИКОВ  
ЗИЛ-164 и ЗИС-150**

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



Premium ClassiXXs