

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 3/2005 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



КАМАЗ-4310

ДОДЖ ТРИ ЧЕТВЕРТИ

МОТОЦИКЛЫ НА ВОЙНЕ

НА КОЛЕСАХ ВОЙНЫ

LADA 1200... ИЗ КИТАЯ

WWW
AUTOMODEL
RU

9 мая 2005 г. Курская обл., г. Суджа

МОЕМУ ОТЦУ, ЕГО ОДНОПОЛЧАНАМ ИЗ 204 СТРЕЛКОВОЙ ВИТЕБСКОЙ ДИВИЗИИ И ВСЕМ ВЕТЕРАНАМ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ ПОЯВЛЯЕТСЯ



Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 3/2005 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор
Александр Шкаев
e-mail: shkaev2004@mtu-net.ru
Зам. гл. редактора
Надежда Макогонова
e-mail: makogonova@mtu-net.ru
Редакционный совет:
Александр Говоруха (Николаев)
e-mail: govor1972@ukr.net
Олег Курихин (Москва)
Евгений Прочко (Москва)
Люциус Суславичюс (Вильнюс)
e-mail: liucijus@regitra.lt
Коллективный консультант:



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

Набор и вёрстка
Любовь Полетаева
Фото
Юрий Мильман

Издатель
ООО «Благовест-В»
Генеральный директор
Михаил Гамаюнов

Адрес для переписки:
129347, Москва,
ул. Проходчиков, 4, оф. 131
Шкаеву Александру Вадимовичу
Тел. (095) 188-19-83
http://www.RussianScaleModels.com

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

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

© Автомобильный моделизм, 3(39)

Editorial office:
Moscow, 107120, Russia
Prokhodchikov Str., 4, of. 131
Phone: (095) 188-19-83
All rights reserved. This publication may not be reproduced
in part or in whole without prior written permission of the
publishers.
© Model Cars. Russia, 2005

СОДЕРЖАНИЕ

Додж три четверти, 2
Л. Суславичюс
Афганские километры КамАЗа, 4
А. Колеватов
Мотоциклы на войне, 10
О. Курихин
Автомобили 1971 года – Citroen GS,
Volkswagen K70 и Citroen SM, 14
А. Бармасов
Рассказики, 16
Д. Григорьев
Политехнический музей, вкладка
На колёсах войны, 17
А. Говоруха
Lada-1200 в масштабе 1:43... из Китая.
Штрихи к портрету, 19
В. и О. Городный
Фермер на фронте, 21
Е. Прочко, Л. Суславичюс
«DUGU». Модели старинных автомобилей с
совой на коробке, 23
Д. Лисин
Сравним модели, 25
М. Дадаянц
Справочная информация, 27
Зарубежные новинки, 30
Отечественные новинки, 32
Saaragata (каталог моделей, продолжение),
цветная вкладка, 3-я стр. обложки

Дорогие друзья и коллеги!

*Продолжается подписка на вто-
рое полугодие 2005 года. Подписка
осуществляется только через редак-
цию.*

*Редакция может гарантировать
получение журнала только его под-
писчикам.*

*Стоимость подписки осталась пре-
жней – 300 руб. за полугодие с пере-
сылкой по России.*

***Убедительная просьба – не
забывайте указывать в пере-
воде 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» на II полугодие 2005 года осуществляется *только через редакцию журнала* перечислением почтового перевода в **300 руб.** (за полугодие для России) и указанием в поле «Для письма» – Подписка на II 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 2000–2001 гг. – **80 руб.**, за 2002 г. – **90 руб.**, за 2003–2005 гг. – **100 руб.** с пересылкой по России). После согласования заказа и перевода денег необходимо отправить открытку с указанием нужных номеров, их количества и своего почтового адреса, или сообщить эту информацию в поле «Для письма» почтового перевода.

В розницу старые и новые номера журнала можно приобрести:

Москва: **Магазин-салон** – ул. Менжинского, 38, корп. 1, стр. 2, торгово-деловой центр «Останкино», зал «В», 2-й эт., пав. 3 (м. ВДНХ)
Магазин-салон в Политехническом музее – Новая площадь, д. 3/4, подъезд 1 (кроме понедельника и последнего четверга месяца)

Санкт-Петербург: **Клуб коллекционеров** – ул. Римского-Корсакова, д. 53, вход со двора.
Масштабные модели – еженедельно по четвергам с 16.00 до 18.00. Ченский Александр Иванович (тел. в указанное время – (812) 114-33-41).
магазин «**МАШИНКИ**» – ул. Моховая, д. 31

Воронеж: магазин «**Автомобиль на ладони**» – ул. Кольцовская, д. 37
Саратов: магазин «**Автомобиль на ладони**» – ул. Московская, д. 100
УКРАИНА: 69006, г. Запорожье, Северное шоссе, д. 5, кв. 1. Никифорову В. (тел. 12-08-96) г. Ровно, тел. 80503751932, e-mail: v.olga@inbox.ru, Городный Василий г. Полтава, тел. 2-46-59, Лаптев Олег

ДОДЖ ТРИ ЧЕТВЕРТИ



Dodge WC-51
Rupert Fox (С)

Dodge WC51



Dodge WC51



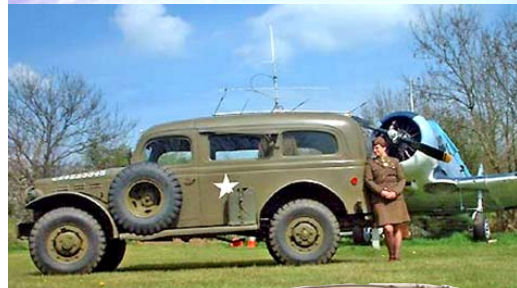
Dodge WC51. Фото А.Кубриц

На слѣтах старой автоматотехники этот автомобиль всегда привлекает внимание зрителей. Может быть, тем, что явно отличается и от отполированных разноцветных легковушек, и от угловатых старых грузовиков, а может, тем, что спартанская, строго функциональная внешность указывает: это автомобиль времен Великой Отечественной войны, а всё, что связано с ней, всегда вызывает повышенный инте-

рес. И долго порой спорят у этого автомобиля нынешние автомобилисты, пока подошедший какой-нибудь пожилой ветеран не воскликнет: «Да это же «Додж три четверти»! Жив ещё!» Да, это «Додж WC51», в просторечии «Додж три

четверти» – один из популярных автомобилей Красной Армии в годы войны. Образ этого низкого почти квадратного грузовика без кабины на широко расставленных, обутих в «пузатые» рубчатые шины колёсах, лихо несущегося по разбитой танками и тягачами дороге – в памяти всех солдат Великой Отечественной. Поступить в СССР по лендлизу они начали во второй половине 1943 г., но родословная этих типично армейских автомобилей восходит к предвоенным годам. Первый автомобиль типа 4x4 фирма Dodge, входящая в состав автомобилестроительного концерна «Крайслер», построила ещё в 1934 г. Это был полутонный грузовик с отключаемым через раздаточную коробку приводом переднего моста (впервые в истории автомобиля). К 1939 г. на базе коммерческого однотонного грузовика был создан и запущен в серию новый армейский вездеход Dodge типа T202-C1. В нём сочетались капот и облицовка гражданской модели с упрощённым открытым армейским кузовом, имевшим вырезы вместо дверей. Шестицилиндровый двигатель T202 развивал 79 л.с. В грузовом варианте первый «С» мог перевозить всего 500 кг груза, хотя подвеска и мосты были усилены с учётом необходимости передвижения по пересечённой местности. Автомобилей «С1» было выпущено 4640 штук. Годом позже «С» был модернизирован – упростили крылья и облицовку, вновь установили закрытую кабину и более мощный двигатель модели T-207. Это семейство легких армейских автомобилей назвали «WC» (weapon carrier – носитель оружия); в нём насчитывалось 10 модификаций (от WC1 до WC11). В 1941 г. совершенствование продолжалось – установили новый двигатель T-211 (модели WC12 – WC20), с учётом требований военных ещё раз переработали кузов. Следующая, выпущенная в конце 1941 г., серия (WC21 – WC27 и WC40 – WC43) имела не только ещё более мощный мотор типа T-215 (92 л.с. при 3200 об/мин), но и всё тот же, что и предыдущие серии, конструктивный недостаток – унаследованную от коммерческой модели более узкую колею передних колёс, что снижало проходимость автомобиля. И лишь в 1942 г. окончательно выкристаллизовалась конструкция лёгкого армейского полугрузового автомобиля. По сравнению с предшественниками он стал ниже и шире, грузоподъёмность увеличилась до 750 кг. Отсюда и пошло название «три четверти [тон-

Dodge WC52



Dodge WC53



ны]». А главное, сделали одинаковыми колею передних и задних колёс – задние колёса двигались с меньшим сопротивлением по следу передних. Кроме того, вместо применявшихся ранее стандартных дисков с узкими шинами, установили специальные разборные диски с широкопрофильными шинами размером 9,00-16. В результате получился очень удачный неболь-



Люциус СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс (Литва)

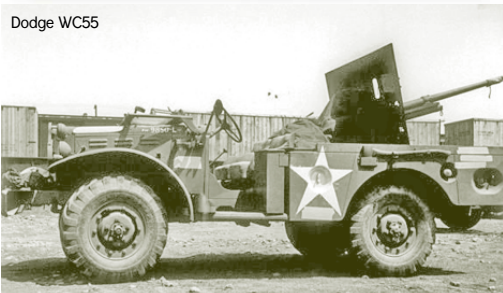
Dodge WC54



Dodge WC62



Dodge WC54



Dodge WC55



Dodge WC56



Dodge WC57

шой (база 2490 мм, размеры 4235x2170x2130 мм, вес 2135 кг) полноприводный автомобиль. Предназначенный в первоначальном варианте для перевозки отделения пехотинцев или оружейного расчёта, он вскоре стал универсальным транспортным средством во всех родах войск, тем более, что наряду с базовой моделью WC51 вскоре появились командно-штабная (WC53), закрытая санитарная (WC54), разведывательная (WC55) и ряд других модификаций для установки вооружения, подвоза бомб к самолётам, монтажа радиостанций и т.п. Всего было выпущено свыше 253 тыс. автомобилей.

Начав службу в Красной Армии как тягачи легких противотанковых пушек, «Доджи», по мере их поступления, стали всё шире применяться во всех родах войск. На них ездили в разведку, сопровождали войсковые колонны и автомобили высших офицеров, в их кузовах устанавливались радиостанции, зенитные пулемёты. Например, в мемуарах танкиста генерала Д.А. Драгунского «Годы в броне» в описании боёв за Берлин есть такой эпизод: «... за моим танком шли восемь «Дodgeй», на которых, задрав стволы, стояли крупнокалиберные пулемёты ДШК. Зенитчики крепко держались за рукоятки пулемётов, готовые открыть огонь по фаустникам и любым другим огневым точкам врага...».

Водителям «Дodge три четверти» полюбился за мощность, скорость и устойчивость даже на плохих дорогах. Один старый водитель рассказывал: «От «Дodge» по грунтовой дороге не могла уйти никакая машина – ни «Эмка», ни «Опель», ни «Мерседес»... Ну что ж, широкая колея (1670 мм), подвеска с гидравлическими амортизаторами, гипоидные задние мосты, шины низкого давления с развитыми грунтозацепами (типа «граунд-грип») способствовали этому.

Получали в СССР и трёхосный вариант Dodge – модель WC62 с грузоподъёмностью 1,5 т. Эта модель была разработана конструкторами фирмы для перевозки пехотного отделения из 12 солдат с вооружением, причём трёхосный Dodge на 96% состоял из узлов и агрегатов двухосной модели. Их было выпущено 45 тыс. шт. и они состояли на вооружении ряда армий ещё в начале семидесятых годов прошлого века, когда базовая модель уже давно была заменена новыми автомобилями того же класса.

После войны разработка армейских автомобилей подобного класса развернулась во многих странах – столь убедительными казались качества Dodge. Серийно его аналоги производились в Венгрии (Чепель-130), ГДР, Японии (Тоёта ФКУ 15), Франции (Гочкис, Симка). В СССР аналог «Дodge три четверти» был построен в 1956 г. на Горьковском автозаводе. Это ГАЗ-62. Автомобиль получился удачный, но в серию не пошёл – наступило время других, более совершенных автомобилей.



Модель Dodge WC51 (SunStar)

Dodge WC63



Модель Dodge WC51



Модель Dodge WC51 (Тула)



Модель Dodge WC51



Модель Dodge WC51 (SunStar)

Посвящается воинам-автомобилистам,
погибшим при исполнении интернационального долга
в республике Афганистан

АФГАНСКИЕ КИЛОМЕТРЫ КАМАЗА.

Полноприводный автомобиль КамАЗ-4310

Андрей КОЛЕВАТОВ,
г. Орлов, Кировской обл.



В память об Афгане остались подаренные Серёгой часы, обычные наручные часы Чистопольского завода из серии командирских с белым циферблатом, в центре которого небольшая фигурка мчащегося КамАЗа в камуфлированной окраске и надпись «Автомобильные», и светящимися в темноте стрелками. А КамАЗ Серега любил. Да и как было не любить, если вся его жизнь так или иначе была связана с этим почти легендарным грузовиком. В самом начале 1970-х гг. родители Серёги уехали из глухой вятской деревеньки на гигантскую молодежную стройку нового автомобильного завода в Набережные Челны, постепенно обосновались там, а потом и Серёгу забрали к себе. Вместе с тысячами других пацанов, приехавших со всех концов огромной в то время страны, закончил школу. Потом была учёба в автомобильном техникуме. Он даже немного успел поработать на заводе двигателей, прежде чем его вызвал военком и предложил: или военное училище или армия. Не раздумывая, Серега выбрал Самаркандское высшее военное автомобильное командное училище им. Верховного Совета Узбекской ССР, где готовили офицеров-автомобилистов, а основными изучаемыми машинами как раз и были ставшие родными КамАЗы. Незаметно пролетели четыре весёлых курсантских года и вот на плечи легли заветные лейтенантские погоны. Дальнейшее место службы – Афганистан.

Тот рейс из Термеза в Кабул запомнился надолго. Батальон получил новенькие, с иголкой КамАЗ-4310, и пара таких красавцев, почему-то получивших среди солдат прозвище «сайгак», оказалась в Серёгином взводе. Подготовка машин, загрузка, краткий инструктаж выпускающего и в путь. Ровной лентой летит под колёса дорога, и колонна глотает километр за километром. Рейс для молодого офицера чем-то вроде отдушины: тут тебе ни нарядов, ни разногов начальства, знай, поглядывай по сторонам, да следи за своими. Вот позади остался перевал Саланг, где на высоте почти четырёх тысяч метров в горах Гиндукуша прорублен туннель. Для Афганистана, где XIV мусульманский век схватился с XX электронным, он стал дорогой, ведущей в будущее. Кстати, строили эту дорогу в 1960-е гг. тоже советские специалисты. Сквозь полузасыпанные снегом галереи сплошным потоком двигались боевые и транспортные машины. Колёса и гусеницы месили языки сошедших со склонов лавин, цеплялись протектором и траками за гладкую ледяную корку. Вот где КамАЗы показали себя во всей красе: включен рычажок блокировки межосевого дифференциала и три моста уверенно тянут машину вверх по обледенелому склону. Водитель Серёгиного грузовика «дед» Юра из Тюмени. У него «дембель» уже не за горами и машину он водит классно, можно не волноваться. Под ногами мешается не разобранный белый заводской мешок с инструментом и ЗИПом, а Юрок уже успел протянуть в кабину невестку откуда взявшийся двухжильный кабель и подключил его к одному аккумулятору. И вот на сиденье крутится старенькая «Весна» и летит из кабины незабываемое «мы в такие шагали, дали...». Относительно спокойно, без особенных приключений спустились в долину, а там и до Кабула рукой подать. По обе стороны огромная зелёная равнина, поросшая виноградником. Бойцы прозвали это место Аминовкой. Говорят где-то здесь кишлак, где Амин родился. Ох, и вредное место, хоть и чутко следят за «зелёнкой» наши и афганские посты охраны, но нападения здесь не редкость. В этой «зелёнке» легко и с гранатометом спрятаться и с пулемётом укрыться. Танки, БТРы, пулемётные гнезда, сложенные из камней. Больших нервов стоит бесперебойное движение по этой важной для всего Афганистана магистрали. Может, в этот раз доберёмся до части

без потерь. Вдруг шедший впереди колонны БТР-80 как-то странно подпрыгнул, из-под колёс полетели камни, обломки, клочья резины. Тот час ударили по головным машинам из гранатомета, стрельба началась и где-то сзади колонны. Засада, очередной взрыв громыхнул слева от КамАЗа, и осколки навывлет прошли левую дверку кабины. Брызнули осколки стекла, куски пластиковой обивки, зашипели перебитые тормозные трубки. Водитель Юра ничком повалился на руль. Серёга положил его на сидение и вскочил за руль. КамАЗ, проехав несколько метров, замер – левое колесо среднего моста осело на диск, из бака хлестала сольёрка, компрессор беспомощно качал воздух. Кнопка аварийного растормаживания не помогла и пришлось лезть под машину, чтобы выкрутить болты растормаживания пружинных энергоаккумуляторов. Будь они неладны, эти тормоза и Серёга матерясь и чертыхаясь, растормозил правую сторону. Быстро в кабину, газ в пол, передача и «сайгак» медленно, юзом волоча задние колёса левого борта, пополз из-под обстрела. В образовавшийся проём пошли остальные грузовики. Помогли и во время подоспевшие «вертушки». К вечеру пропылённая, потёртая, усталая, с покорёженными машинами на буксире колонна попала в расположение части. Трое убитых, семь человек попали в госпиталь.

Время на войне летит очень быстро. Уже через год Серёга получил «старлес» и третью автороту под своё командование. Теперь он уже сам водил колонны через Саланг и изучил каждый поворот, наизусть знал каждый спуск и подъём, каждую выбоину на главной афганской трассе. Автотарк отдельного автобата почти полностью перешёл на новые полноприводные КамАЗ-4310. Особых проблем с их эксплуатацией не возникало, да и прежние, обычные КамАЗы были хорошо освоены в батальоне. Военный «сайгак», сделанный специально для армии, машина крепкая и надёжная. Благодаря заложенному в конструкцию повышенному запасу прочности, усиленному контролю со стороны военной приёмки за качеством сборки машин, полноприводные грузовики выгод-

Фото 1. Опытный образец КамАЗ-43103 на испытаниях



Фото 2. Опытный образец автопоезда КамАЗ-4410 с полуприцепом ОдА3-9350



Фото 3. Маневрирование в горах.
На фото хорошо виден рисунок протектора шин И-П184

но отличались от своих коммерческих собратьев: уже не выходили из строя в массовом порядке редукторы задних мостов, меньше хлопот доставляли новые широкопрофильные шины, оснащённые к тому же централизованной системой регулирования давления воздуха, на высоте была проходимость, даже болты крепления головок блока цилиндров почти не лопались. Новые агрегаты: передний ведущий мост и раздаточная коробка были хорошо отработаны и особых неприятностей в войсковой эксплуатации не доставляли. Очень ценилась в Афганистане удобная комфортабельная кабина со спальным местом, где можно было более-менее сносно отдохнуть и разместить немудрёный солдатский скарб, в сравнении с которой тесная «Ураловская» кабина казалась просто скворечником. Лёгкое рулевое управление и надёжные тормоза тоже заслуживали добрых слов создателям КамАЗа-вездехода. Правда, последние отличались излишней сложностью, сравнительно большим временем необходимым для растормаживания автомобиля после пуска двигателя, когда отсутствовал запас воздуха в пневмосистеме, а выдавливаемый для заливки в предохранитель от замерзания этиловый технический спирт становился причиной очередной пьянки среди солдат и головной болью офицеров. Очень удобным оказался кузов автомобиля, большой с ровным плоским полом, съёмные щиты основания которого открывали доступ к карданным валам и редукторам задних мостов. Немногие армейские грузовики могли похвастать такой платформой, так как металлические кузова ГАЗ-66, Урал-375Д, Урал-4320 имели надколёсные ниши и затрудняли размещение груза. Безусловно, КамАЗ-4310, как армейский полноприводный автомобиль состоялся и военным водителям он нравился, хотя, как и всякая машина, был не лишен некоторых недостатков. На разбитых афганских дорогах допекали многочисленные течи охлаждающей жидкости из всевозможных патрубков, трубопроводов, незащищённого снизу радиатора. После 50 тыс. км пробега начинало сочиться масло из-под головок блока цилиндров, и налипающая пыль мгновенно покрывала весь дизель толстой серой коркой. Дважды молодые водители из Серёжиной роты рвали лебёдки, включив случайно по незнанию включатель на щитке приборов. «Обязательно напишу землякам на завод обо всех недоработках «сайгака»! – обычно ругался Серёга, устраняя очередную неисправность КамАЗа. Возиться с машиной наравне с бойцами он не считал зазорным. Неизвестно, написал ли он такое разгромное письмо конструкторам, поскольку осенью во время ночной стоянки на блокпосту погиб от пули афганского снайпера. Погиб в кабине КамАЗа, решив покурить, а площадка сторожевого поста, очевидно, была хорошо пристреляна с соседнего склона, и пуля угодила прямо в голову. В следующем рейсе Серёжины подчинённые соорудили ему памятник, натаскав горку камней и установив обелиск со звездой. Говорят, когда выводили войска из Афганистана, все памятники были уничтожены, чтобы не надругались враги над памятью павших воинов. Может быть, оно и к лучшему.



Многоцелевой полноприводный автомобиль КамАЗ-4310 появился не на пустом месте. Строился мощнейший в Европе комплекс автомобильных заводов для производства новых большегрузных автомобилей самой современной конструкции с плановым годовым объемом выпуска 150 тыс. грузовиков и 250 тыс. дизельных двигателей. Параллельно заводами Министерства автомобильной промышленности СССР разрабатывалось целое семейство перспективных грузовых автомобилей различных модификаций, среди которых присутствовали и полноприводные модели. Военные быстро «подсутились» и выдали тактико-технические требования на армейский многоцелевой автомобиль-тягач класса грузоподъемности 5 т с колёсной формулой 6х6, широко унифицированный по основным узлам и агрегатам с коммерческими автомобилями народнохозяйственного назначения типа 6х4. Ничего необычного в такой постановке вопроса не было, так как большинство ведущих производителей грузовых автомобилей: MAN, Mercedes-Benz, IVECO, GMC, Ford, Tatra, Volvo и многие другие наряду с автомобилями общетранспортного назначения осуществляли выпуск полноприводных армейских грузовиков. Не стоит забывать, что почти все отечественные автозаводы имели жёсткий оборонный заказ и согласно требованиям основного заказчика – Министерства обороны СССР, вместе с автомобилями для народного хозяйства изготавливали машины военного назначения. Так было на ЗИЛе, ГАЗе, УАЗе, КраЗе, МАЗе и других предприятиях отрасли, где помимо основного производства существовали и так называемые резервные мобилизационные ресурсы, способные в

«особый период» резко увеличить выпуск военной техники, в том числе и многоцелевых автомобилей высокой проходимости. Вообще, сам принцип максимальной унификации одновременно выпускаемых полноприводных и полноприводных автомобилей не был лишен целесообразности. Такая параллельная унификация обеспечивала эффективное использование производственной базы и в то же время способствовала реализации наиболее оптимальных принципов организации эксплуатации автомобильной техники. При этом унифицировались в основном достаточно трудоёмкие в производстве и наиболее часто заменяемые в период эксплуатации агрегаты, узлы и детали. Как правило, в этот перечень попадали двигатели, коробки передач, редукторы ведущих мостов, кабины, элементы тормозных систем, электрооборудования, детали рулевого управления, подвески, карданных передач. Такой подход позволял максимально снизить себестоимость изготовления автомобилей вследствие использования большого процента деталей массового производства и утвер-

жденных нормалей. Одновременно упрощалась эксплуатация автомобильной техники за счёт уменьшения номенклатуры запасных частей и расширения возможностей маневрирования их количеством. Уменьшался объём оборотных узлов и агрегатов, что также имело существенное значение, ибо номенклатура запасных частей, поставлявшихся в войска и гражданским эксплуатирующим организациям, составляла десятки тысяч наименований. Таким образом, техническая обоснованность создания полноприводного КамАЗа и целесообразность его серийного производства были более чем очевид-

Фото 4. Низкорамный прицеп 2-ПН-4 модели СМЗ-810 для автомобиля КамАЗ-4310

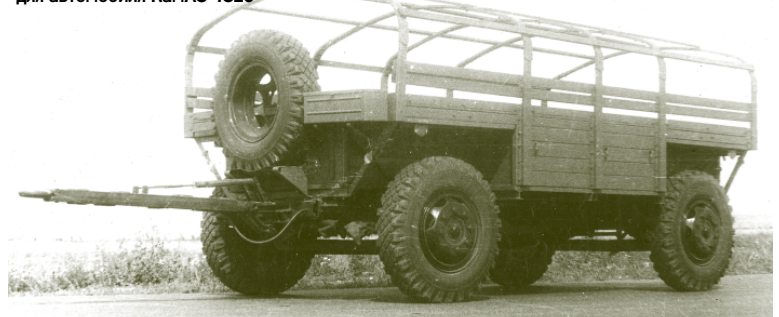


Фото 5. Низкорамный прицеп 2-ПН-4м модели СМЗ-810ПА для автомобиля КамАЗ-4310





Фото 7. Прицеп ГКБ-8350 с тентом для автомобиля КамАЗ-4310



Фото 8. КамАЗ-45105 из первых опытно-промышленных партий. Буфер от КамАЗ-5320

ны. Но существовали и другие стороны этого, казалось бы, простого вопроса. Во-первых, в оснащении строившегося Камского автозавода принимали участие более 700 иностранных фирм. Так, уникальное оборудование для литейного завода, термические высокопроизводительные печи для кузнечного производства, автоматическая линия завода двигателей по обработке блоков цилиндров, зубообрабатывающие станки поставлялись из США. Большой вклад внесли германские фирмы «Бунш», «Хюллер», Liebherr, японские Komatsu, «Хитачи», итальянские «Эксцелла», «Фата», «Морандо», французский Renault, шведский «Сандвик» и ещё не один десяток известных всему миру производителей самого современного оборудования. Поэтому сразу заявлять, что новый крупнейший автомобильный завод Советского Союза тоже будет работать на оборонный комплекс страны, было бы, по меньшей мере, абсурдным, да и контракты на поставку производственного оборудования заключённые на уровне межправительственных соглашений оговаривали некоторые ограничения по его дальнейшему использованию. Ведь ковать советскую военную мощь собственными руками совсем не входило в планы государств «вероятного противника». Таким образом, основной продукцией Камского автомобильного завода принято было считать коммерческие магистральные грузовики, а просочившиеся сведения о создании полноприводных многоцелевых автомобилей объяснялись необходимостью разработки модификации для перевозки сельскохозяйственных грузов. Но если подобными заверениями в какой-то степени можно было успокоить зарубежного обывателя, то с собственным Госпланом такие уловки не проходили. Существовал утверждённый типаж перспективно-го развития отечественной автомобильной техники, согласно которому каждому автозаводу отводилась определенная ниша производства автомобилей строго закреплённого класса, и грузовики КамАЗ типа 6x4 грузоподъемностью 8–10 т действительно не имели своих аналогов. Создаваемый же армейский КамАЗ-4310 класса грузоподъёмности 5 т являлся автомобилем того же класса и назначения, что и выпускаемый Уральским автозаводом Урал-375Д. В связи с глубокой модернизацией уральского вездехода и применении на нём нового дизельного двигателя КамАЗ-740, различия между машинами ещё более сглаживались. Плановая социалистическая экономика не могла себе позволить развернуть производство двух совершенно разных по конструкции изделий одинакового назначения, которые бы конкурировали в своем классе. Поэтому даже всемогущему военному ведомству требовались весомые аргументы для положительного решения вопроса о выделении ассигнований на разработку и освоение серийного выпуска ещё одного военного автомобиля. Действительно, ситуация складывалась так, что Уральский автомобильный завод почти целиком работал на оборону страны (заметим в мирное время), поставляя в Вооружённые Силы до 79% своей продукции. Военные имели прекрасный военный автомобиль Урал-375Д и большое семейство машин на его базе. Принятие на вооружение КамАЗ-4310 неминуемо бы повлекло отвлечение значительной части производственных мощностей Камского производственного объединения по выпуску большегрузных автомобилей и смежных производств от выпуска народнохозяй-

ственной продукции. Потребовалось бы и значительное расширение номенклатуры запасных частей для обеспечения эксплуатации двух разных семейств автомобильной техники одного класса. Эти доводы оппонентов освоения КамАЗ-4310 ставили под вопрос создание новой машины. Но и военные страны, в лице Главного автомобильного управления МО СССР, предъявили серьезные контраргументы. Во-первых, из всего парка автомобилей «Урал» поставлявшихся в Вооружённые Силы более 60% использовались в качестве автомобильных базовых шасси под монтаж вооружения военной техники всех видов ВС и родов войск. Только немногим более четверти «Уралов» использовались для обеспечения военно-транспортных перевозок, причём половина из них предназначалась для буксировки различного рода прицепных систем (в первую очередь артиллерийских и специальных), перевозки личного состава и входила в разряд боевых и строевых автомобилей, на эксплуатацию которых накладывались жёсткие ограничения (по использованию моторесурса, по максимальному пробегу и т.д.). Исходя из этого, грузовики «Урал» не получили широкого распространения в транспортной группе машин для обеспечения подразделений подвоза военно-технического имущества. Ряд частей и соединений (полки, автомобильные бригады, батальоны материального обеспечения) в значительной части комплектовались обычными народнохозяйственными автомобилями типа ЗИЛ-130, МАЗ-500А, КрАЗ-257 и даже ГАЗ-53А, ограниченная проходимость которых существенно затрудняла их использование вне дорог с твердым покрытием и в боевых порядках войск при проведении широкомасштабных войсковых операций. Позже это обстоятельство наиболее отчётливо проявится в ходе локальных вооружённых конфликтов. Другой, не менее актуальной проблемой являлась необходимость дальнейшего повышения отдельных тактико-технических показателей и

технического уровня военной автомобильной техники в целом. Несмотря на совершенство конструкции, автомобиль Урал-375Д имел существенный недостаток – очень высокий расход топлива. Его контрольный расход на 100 км пути составлял 48 л, а утверждённая норма расхода при войсковой эксплуатации 80 л на 100 км! причём, следует заметить, в качестве топлива использовались высокооктановые бензины А-76 и АИ-93 у последних модификаций. Для бесперебойной эксплуатации машин требовалось создание больших объёмов запаса горючего. Начало производства нового семейства автомобилей Урал-4320, оснащённых дизельным двигателем, отчасти решало проблему с обеспечением топливом, но были и другие не-

Фото 9. Полуприцеп ОдАЗ-9350 для седельного тягача КамАЗ-4410

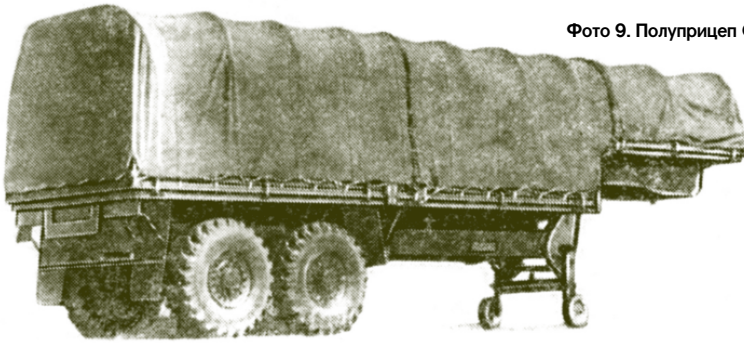


Фото 10. КамАЗ-43105 из первой опытно-промышленной партии



гативные моменты. Так, наиболее приспособленными к военно-транспортным перевозкам грузов можно было считать грузовики Урал-375Н и Урал-43202 оборудованные грузовой платформой транспортного типа с откидными бортами и ровным полом. Кузов базовых машин Урал-375Д и Урал-4320 имел надколёсные ниши, ухудшавшие грузоподъемность и в большей степени соответствовал требованиям транспортировки личного состава. С применением на «Уралах» дизельного двигателя и интенсивным использованием грузовиков на перевозках грузов коробка передач оказались не достаточ-

но долговечными (часто выходили из строя шестерни пятой ускоряющей передачи и первичные валы). Раздаточная коробка и ступичные узлы колёс требовали частых регулировок, высокий уровень шума на рабочем месте водителя приводил к быстрой утомляемости экипажа. Крайне затруднительным в полевых условиях армейской эксплуатации являлся и ремонт автомобиля. Чтобы добраться до стартера, необходимо было приподнять кабину, демонтаж крышки коробки передач с механизмом переключения без снятия кабины тоже был практически невозможен, так же как и демонтаж самой КПП. Для того, чтобы снять редуктор переднего ведущего моста, нужно было выкатить весь передний мост из-под автомобиля. Всё это доставляло немалые трудности при войсковой эксплуатации машин, а армии требовался высокоэффективный, удобный в работе современный полноприводный автомобиль-тягач, каким и мог оказаться КамАЗ-4310. В конечном итоге новый КамАЗ получил право на жизнь, с перспективой его использования в армии в качестве военно-транспортного автомобиля и шасси для монтажа средств вооружения военной техники. Грузо-

вики-одноклассники Уральского автозавода принято стало считать машинами переднего края для непосредственного использования в боевых порядках войск.

Проектирование полноприводного варианта (6х6) КамАЗа, как и всей гаммы этих автомобилей, поручили конструкторскому бюро Московского автозавода им. И.А. Лихачева под общим руководством главного конструктора ЗИЛа Анатолия Маврикиевича Кригера. Ведущим конструктором по перспективному семейству машин был Всеволод Авенирович Вязмин. Компоновка создавалась под руководством М.В. Кашлакова. В работе над автомобилями участвовали и другие ведущие конструкторы УКЭР ЗИЛа. Первоначально, в соответствии с техническим заданием, предусматривалось создание семейства автомобилей состоящее из пяти основных модификаций:

КамАЗ-4310 – базовый пятитонный автомобиль-тягач для работы с прицепом полной массой 7 т с кузовом, снабженным тентом и задним откидным бортом;

КамАЗ-43101 – пятитонный автомобиль-тягач транспортного типа для работы с 7-тонным прицепом с грузовой платформой, снабженной тремя откидными бортами;

КамАЗ-43102 – отличался от КамАЗ-43101 наличием кабины имеющей спальное место;

КамАЗ-43103 (фото 1) являлся модификацией КамАЗ-4310 с кабиной оборудованной спальным местом;

КамАЗ-4410 (фото 2) – полноприводный седельный тягач для буксировки специальных полуприцепов полным весом до 12 т.

В семейство машин входило также автомобильные шасси для монтажа кузовов-фургонов военного назначения, цистерн автоотопливо- и маслозаправщиков, специального оборудования, пожарных машин и т.д. В перспективе планировалось создание эвакуационных тягачей, седельных тягачей для буксировки полу-

Фото 11. Автомобили КамАЗ-43105 в Москве. «Камский вездеход – наш подарок XXVI съезду КПСС!». Февраль 1981 г.



Фото 12. КамАЗ-4310 из первой партии. 1983 г.



прицепов с активным приводом колёс и даже плавающих автомобилей. Разработка модификаций полноприводных автомобилей в составе унифицированных семейств являлась весьма важной задачей, так как области использования автомобилей высокой проходимости непрерывно расширялись и необходимость в специализированных машинах, выполняющих какие-то специфические функции, постоянно росла. Поэтому базовая модель, на основе которой создаются модификации, проектируется таким образом, чтобы её конструкция позволяла в дальнейшем создание различных вариантов с заданными параметрами. В значительной степени это

обеспечивается общей компоновкой базового автомобиля, составом и характеристиками его систем и агрегатов.

Машины нового семейства выполнили по единой для всех автомобилей КамАЗ компоновочной схеме «кабина над двигателем», что было вызвано соображениями унификации со всем модельным рядом камских грузовиков. При такой компоновке у полноприводных автомобилей с односкатными колёсами передняя ось получалась несколько перегруженной, что вынуждало конструкторов сдвинуть грузовую платформу назад от кабины, а высвободившееся пространство между кабиной и кузовом использовать для размещения воздухоочистителя, держателя запасного колеса, инструмента и принадлежностей, а также давало возможность монтировать удлиненную кабину со спальным местом. Конечно, удобства такой кабины несомненны, но полезная монтажная длина автомобиля под грузовую платформу используется нерационально. По

этой причине на базовом многоцелевом КамАЗ-4310 применили укороченную платформу длиной 4800 мм, а на транспортных модификациях, рассчитанных на облегченные условия эксплуатации, стандартную платформу от КамАЗ-5320 длиной 5200 мм, придвинув её к кабине, сохранив тем самым общую длину автомобиля. Так же в целях унификации на полноприводном КамАЗе широко использовались узлы и агрегаты от автомобилей семейства КамАЗ-5320: двигатель, коробка передач, сцепление, кабина, аппаратура тормозного привода, главные передачи среднего и заднего ведущих мостов (причём из имеющихся в арсенале четырёх типов выбрали главную передачу с самым большим передаточным отношением 7,22), элементы подвески и электрооборудования. Всё же ввиду специфических требований предъявляемых к армейским автомобилям узлы и агрегаты автомобиля КамАЗ-4310 нельзя было считать полностью унифицированными с аналогичными сборочными единицами народнохозяйственных грузовиков, но поддетальная унификация действительно была высокой. Так, в качестве двигателя был применён дизель КамАЗ-740 12-й комплектации (мощность 210 л.с. при 2600 об/мин коленчатого вала с максимальным крутящим моментом 65 кгс·м), рассчитан-



Фото 13. КамАЗ-4310 первых выпусков с коротким буфером. г. Набережные Челны. 1984 г.

Фото 14. КамАЗ-4310 с кабиной со спальным местом. г. Набережные Челны. Зима 1985 г.



Фото 15. КамАЗ-4310 буксируется эвакуационным тягачём КТ-ЛМ модели ТК6АМ во дворе 38 опытного завода МО. г. Бронницы



Фото 16. Два «одноклассника» — Урал-4320-01 (тягач КТ-ЛМ) и КамАЗ-4310 со спальным местом. Испытания эвакуационного тягача во дворе 38 опытного завода. г. Бронницы



ный на преодоление глубоководных бродов. Картер сцепления также имел герметичные крышки, снабжённые спускными пробками и дополнительные уплотнения. Коробка передач модели КамАЗ-14 без делителя, подетально унифицированная с КПП самосвала КамАЗ-5511, не имела привода спидометра. Трансмиссия машины включала в себя двухступенчатую раздаточную коробку с дистанционным электропневматическим приводом переключения передач. Раздаточная коробка (РК) служила для распределения и передачи крутящего момента к переднему ведущему мосту и мостам задней тележки и оснащалась цилиндрическим, несимметричным межосевым дифференциалом планетарного типа, что делало передний мост не отключаемым. Аналогичное техническое решение имели и другие отечественные полноприводные автомобили: МАЗ-502 и МАЗ-501, Урал-375Д и Урал-4320, а также появившиеся позже ВАЗ-2121 «Нива» и КрАЗ-260. Привод механизма блокировки межосевого дифференциала пневматический, управлялся небольшим рычажком, расположенным под панелью приборов. От раздаточной коробки осуществлялся отбор мощности и на привод лебёдки, который также имел дистанционное управление с электропневматическим приводом. Карданная передача состояла из четырёх карданных валов, а редуктор среднего моста был проходным, как и на КамАЗ-5320, но в отличие от него не имел межосевого дифференциала и механизма его блокировки, поскольку крутящий момент распределялся дифференциалом раздаточной коробки между передним ведущим мостом и мостами задней тележки. По своей конструкции главная передача (ГП) среднего моста была аналогична ГП заднего моста за исключением ведущего вала и фланцев. Передний ведущий мост КамАЗ-4310 оснащался дисковыми шарнирами равных угловых скоростей типа «Тракта-ЯАЗ» отлично зарекомендовавших себя на автомобилях ЯАЗ-214, КрАЗ-255Б и Урал-375. Данные узлы гораздо проще и дешевле в производстве и обладают хорошей долговечностью. Балка переднего моста была выполнена по типу «банджо» (как на ЗИЛ-131 и ГАЗ-66) с вертикальным разёмом установки редуктора. Рама – штампованная, с лонжеронами швеллерного типа в передней части имела буфер и два жёстких буксирных крюка, на задней поперечине крепилось тягово-сцепное устройство (фаркоп) и два задних буфера. Передняя подвеска на двух полуэллиптических рессорах с телескопическими амортизаторами и задняя балансирная подвеска на двух рессорах и шести реактивных штангах подетально также были унифицированы с автомобилем КамАЗ-5320. Ходовую часть автомобиля оснастили односкатными широкопрофильными шинами, смонтированными на колёсах дискового типа 310x533 с тороидальными посадочными полками.

Специально для семейства машин КамАЗ-4310 Научно-исследовательским институтом шинной промышленности были разработаны новые широкопрофильные шины (фото 3) с регулировочным давлением воздуха размером 1220x400-533 модели И-П184 с рисунком протектора повышенной проходимости «косая расчлённая ёлка». Хотя близкие по конструкции шины ОИ-25 14.00-20 для автомобилей «Урал» были хорошо освоены и выпускались серийно в больших количествах заводами Министерства шинной промышленности, в целях повышения основных эксплуатационных

показателей КамАЗ-4310 (максимальная скорость, проходимость, экономичность, устойчивость, управляемость и т.д.) пошли на создание новых шин, рассчитанных на большую максимальную нагрузку 2610 кгс и предельную скорость движения – 85 км/час. Как и большинство многоцелевых автомобилей высокой проходимости, полноприводной КамАЗ получил систему регулирования давления воздуха в шинах, с помощью которой в зависимости от дорожных условий можно было изменять давление в шинах от 3 до 0,7 кгс/см². Держатель запасного колеса вертикального расположения разместили между кабиной и грузовой платформой с правой стороны и оборудовали его гидравлическим приводом механизма опускания и подъёма. Рулевое управление конструктивно соответствовало применённому на КамАЗ-5320, но имело усиленный рулевой механизм с гидроусилителем. Аналогичными с базовым автомобилем были и приборы тормозных систем с пневматическим приводом и пружинными энергоаккумуляторами у колёс задней тележки.

Систему электрооборудования номинальным напряжением 24В оснастили более мощным генератором переменного тока Г288 мощностью 1000 Вт и бесконтактным регулятором напряжения в герметичном исполнении. Герметичными были также стартер, внешние световые приборы и другая аппаратура электрооборудования, сохраняющая свою работоспособность в случае преодоления авто-

билем глубоководного брода. Необычно и эффектно смотрелась расположенная в верхнем левом углу кабины фара-искатель с галогенной лампой.

Сама кабина в целом тоже была унифицирована с другими моделями КамАЗов. Но отличалась разёмными крыльями передних колёс, задняя часть которых вместе с брызговиками жёстко крепилась к раме машины, и механизмом опрокидывания кабины с ручным гидравлическим приводом от масляного плунжерного насоса. Сделано это было с учётом того, чтобы даже не обладающий отменными физическими данными и высоким ростом солдат-водитель срочной службы был в состоянии самостоятельно (с помощью гидропривода, работающего по принципу домкрата) откинуть довольно увесистую кабину (масса кабины со спальным местом 572 кг, без «спальника» – 532 кг), зачастую ещё и нагруженную дополнительным снаряжением.

(Окончание в следующем номере)

Фото 17. КамАЗ-4310 с кабиной со спальным местом. Учебный РОСТО. Фото А. Кобриц



МОТОЦИКЛЫ НА ВОЙНЕ



Олег КУРИХИН,
г. Москва



Начальник БТРЗ № 20 инженер-капитан Б.А. Борской

Многие военные специалисты предполагали, что. Вторая мировая война окажется войной моторов, и мотоциклы в ней сыграют важную роль. Чтобы добиться превосходства над противником, требовалось создавать специальные мотоциклы, предназначенные для непосредственного участия в боевых действиях.

Новый советский армейский мотоцикл

В начале 1940 г. Главная бронетанковое управление (ГБТУ) провело обсуждение проблемы мотоциклов в Рабоче-крестьянской Красной Армии (РККА). На расширенное заседание пригласили представителей мотоциклет-

ных заводов. В зале для совещания выставили мотоциклы: ИЖ-9, Л-8, ТИЗ-АМ-600 и ПМЗ-А-750, а также иностранные машины фирм Harley-Davidson, BSA, Zundapp, BMW и др. Директора заводов хвалили свои мотоциклы и утверждали, что их предприятия смогут обеспечить массовый выпуск демонстрируемых моделей. Но военные недоверчиво выслушивали эти речи. Краткие характеристики каждой машине давал известный в стране мотоспециалист И.П. Дюмулен. Вдруг его спросили: «На каких мотоциклах наступают фашистская армия?». И он указал на BMW R71. «В таком случае, – заявил военный с ромбами в петлицах и золотыми шевронами на рукавах, – нужно воспроизвести именно этот мотоцикл».

Руководство страны решило срочно организовать серийное производство точной копии мотоцикла BMW R71. Для отработки новой модели в Москве на производственных площадях Московского велозавода создали Московский мотоциклетный завод (ММЗ) «Искра». При нём организовали Центральное конструкторское бюро по тяжёлым мотоциклам (ЦКБМ), во главе с Н.П. Сердюковым, работавшим на авиамоторном производстве фирмы BMW в 1935–1940 г. Этому коллективу и предстояло разработать чертежи нового мотоцикла с коляской, обозначенного М-72.



С фронта достали разбитые мотоциклы ТИЗ-АМ-600

В нашу страну доставили пять мотоциклов BMW R71 и комплект чертежей. Три машины передали на ЗИС, две – на ММЗ, где одну разобрали до последней детали, а другую сохранили, как эталон. Проектировщики встретились с немалыми трудностями. Так, конструкторская документация BMW R71 оказалась выполненной по второму классу точности. Из этого следовало, что допуски на изготовление всех деталей были одинаковыми, как на шестерни КПП, так и на крылья колёс. Однако здравого конструкторского смысла в этом не было, поскольку изготовление по таким чертежам содержит излишние трудозатраты. К тому же, как показывал опыт отечественных предприятий, в иностранных машинах не все

размеры деталей на бумаге и в действительности совпадали. Требовалось тщательно измерить каждую деталь мотоцикла, сопоставить её размеры с указанными на чертежах, и, при необходимости, внести в них уточнения, чтобы выполнить приказ: «Сделать точно такой мотоцикл». По мнению же конструкторов представлялось целесообразным по возможности ослабить требования к точности изготовления. Словом, предстояло произвести корректировку конструкторской документации.

Ответственность за серийный выпуск М-72 распределили следующим образом. Головным предприятием определили ММЗ. На нём предстояло собирать мотоциклы, обкатывать, подготавливать к эксплуатации, комплектовать всем необходимым и передавать воинским подразделениям. На ЗИС предстояло создать специализированный цех по изготовлению двигателей разработать всю конструкторскую документацию на мотор М-72. Автозаводу им. КИМ поручили отработать документацию на КПП, освоить её серийное производство и в дальнейшем поставлять этот агрегат на ЗИС для сопряжения с двигателем. ЗИС собранный силовой агрегат передавал ММЗ. Главную передачу, карданный вал, колёса и коляску поручили выпускать Горьковскому автомобильному заводу, светотехнику – заводу осветитель-



Девушка-ремесленник вытачивает на токарном станке поршень мотоциклетного двигателя



ной аппаратуры (г. Киржач, Владимирской обл.), электрооборудование – Московскому заводу АТ-1, трубы для рамы – Харьковскому велозаводу, карбюраторы – Московскому арматурному заводу АТ-2, входившему в структуру ЗИС.

Опытные образцы М-72 изготовили в начале 1941 г. на заводе «Искра». Их обкатали и решили, по установившейся традиции, показать руководству страны. В марте 1941 г. подготовили три мотоцикла: два – М-72 и один – немецкий BMW R71. Водитель-испытатель Б.В. Зефилов готовил М-72 к показательной поездке. Главное, что требовалось от него – обеспечить уверенный запуск мотора. Холодным утром три мотоцикла, в сопровождении автомобиля НКВД, прибыли в Кремль через Боровицкие ворота и остановились около Царь-колокола. Из Кремлёвского дворца вышла группа генералов. Они внимательно осматривали мотоциклы, и что-то негромко обсуждали. Затем приказали завести один М-72 и несколько раз объехать Царь-колокол. Б.В. Зефилов выполнил приказ и точно остановил машину возле осколка колокола. «Ну что, – сказал один из генералов, – будем принимать?» Остальные согласились и стали положительно высказываться о новинке, а затем приказали перегнать мотоциклы на завод. Так буднично обнародовали решение о запуске нового армейского мотоцикла М-72 в серийное производство. Освоение серийного выпуска шло очень энергично, но к началу войны так и не состоялось.

Всё лучшее – в армию

В 1940 г. мотопромышленность нацеливали на резкое повышение выпуска мотоциклов. В соответствии с постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 26.06.40 г. Ленинградскому заводу «Красный Октябрь» предписывалось до 15 августа 1940 г. передать на завод «Промет» всю документацию, спецоборудование, материалы и «незавершёнку» по мотоциклу Л-8. Для скорейшего развёртывания выпуска мотоциклов Л-8 с завода «Красный Октябрь» были направлены также 10 инженеров-конструкторов, 10 инженеров-технологов, 12 мастеров и 50 рабочих, занятых изготовлением «восьмёрки». Приказом № 102с по Наркомату общего машиностроения от 7.08.40 г. заводу «Промет» предстояло осуществить:

подготовку к выпуску в 1941 г. 10 000 мотоциклов Л-8 и организовать мотоциклетное бюро;

не позднее 10 августа 1940 г. получить с завода «Красный Октябрь» рабочие чертежи, технологические карты, копии специального

к 25 сентября 1940 г. сверстать план поставок комплектующих изделий заводами-смежниками;

в IV кв. 1940 г. серийно изготовить 400 экз. Л-8.

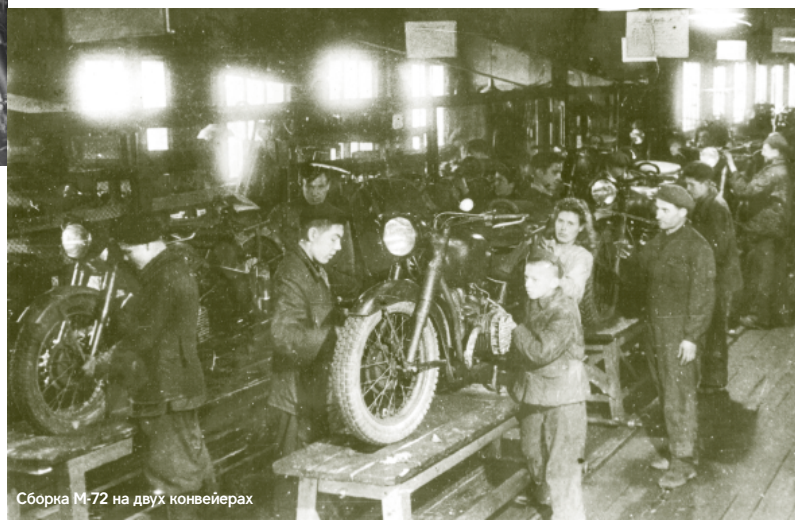
В августе 1940 г. предстояло прекратить выпуск мотоциклов Л-8 на заводе «Красный Октябрь» и сосредоточить их производство на заводе «Промет», который с 8 августа 1940 г. предписывалось именовать как «Ленинградский мотоциклетный завод» (ЛМЗ).

Тем же приказом подчинённые наркомату заводы должны были осуществить переход к массовому производству мотоциклов. Так, например, Л-8 должен был выпускаться в следующих объёмах: 1940 г. – 1700, 1941 г. – 24 000. Всего же было необходимо создать в стране мощности по выпуску 40 000 мотоциклов в год – к 1 января 1942 г., и 55 000 – к 1 января 1943 г. Рост выпуска мотопроизводства до конца 1942 г. по мотозаводам распределялся следующим образом. Ижевскому, Ленинградскому и Серпуховскому заводам предстояло обеспечить годовой выпуск по 10 000 машин Л-8, причём, на первом следовало снять с производства ИЖ-8, а на втором – МЛ-3. Ещё не построенным Венюковскому и Пензенскому

инструмента и оснастки;

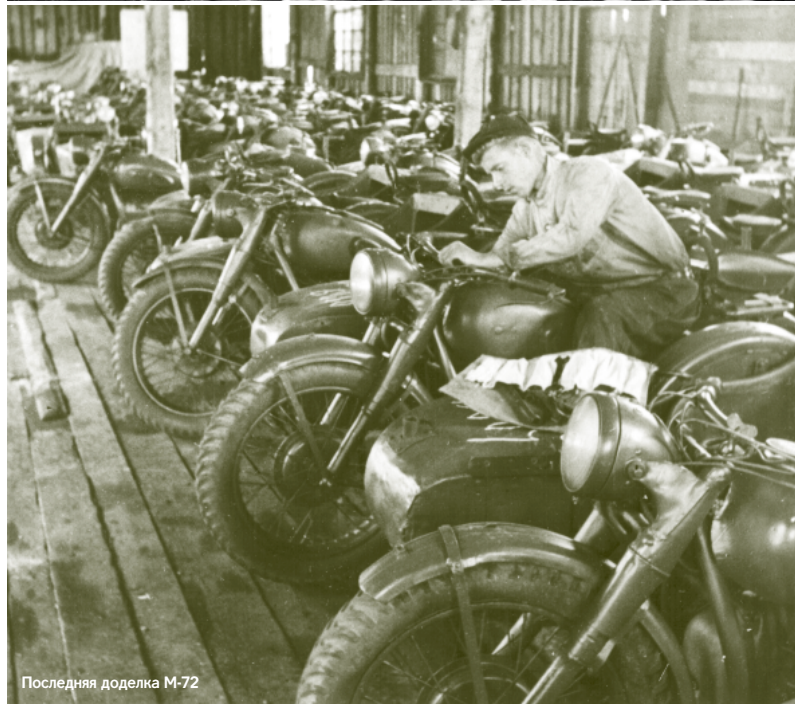
не позднее 15 августа 1940 г. создать цех по сборке Л-8 и изготовить в нём 10 опытных «восьмёрки»;

мотозаводам требовалось обеспечить годовой выпуск М-72 с колясками – по 15 000 шт. Названные мотозаводы, а также Московский (МВЗ) и Харьковский (ХВЗ) велозаводы предписывалось подчинить Главному управлению по производству мотоциклов и велосипедов (Главмотовелопрому), и при нём же органи-



Сборка М-72 на двух конвейерах

В сборке М-72 участвовали и девушки, и взрослые женщины



Последняя доделка М-72

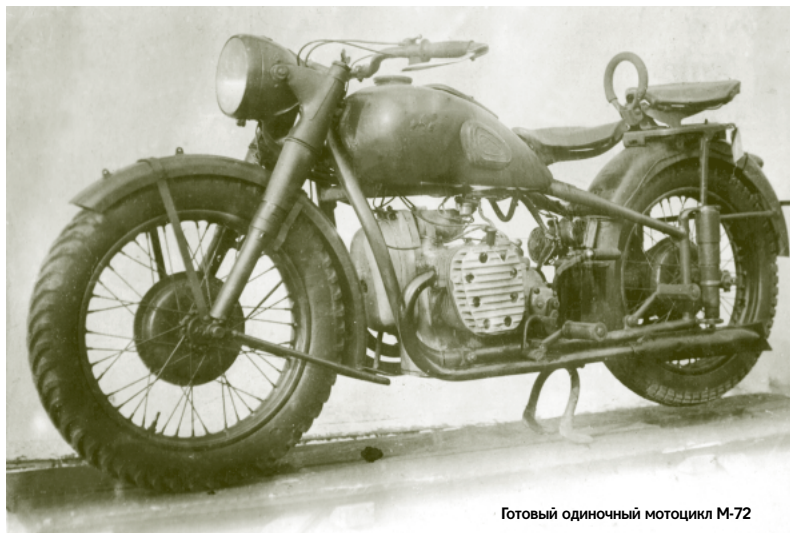
зывать экспериментальную базу с Центральным конструкторским бюро по проектированию новых типов мотоциклов (ЦКБМ). Со временем в состав ЦКБМ должны были войти и заводы, выпускавшие комплектующие изделия для мотоциклов: электрооборудование, обода, шитки, спицы ниппели и пр.

Главмотовелопром обязали к 20 августа 1940 г. привлечь в свой коллектив 20 наиболее опытных специалистов из системы Наркомата общего машиностроения, подобрать 12 чел. для командировки на мотозаводы Германии и возложить на ЦКБМ ответственность по выпуску мотоциклу М-72.

Специалисты с трудом представляли себе, как можно выполнить столь сложное. Однако

события требовали корректировки и этого, как казалось, чрезмерно завышенного плана.

Приказом № 104сс от 11.03.41 г. по Наркомату среднего машиностроения (НКСМ), в который перевели Главмотовелопром со всеми входившими в его состав заводами, расширили номенклатуру и увеличили план выпуска



Готовый одиночный мотоцикл М-72

Обкатка восстановленных мотоциклов М-72 на улице Москвы



Бойцы принимают М-72 на территории БТРЗ № 20



Собранные Харлеи без колясок осматривают специалисты военной приёмки ("военпреды")

в год. На Серпуховском мотозаводе потребовали прекратить выпуск Л-8 в декабре 1941 г. и начать изготовление М-72. Реконструкцию же предприятия для выпуска 10 000 таких мотоциклов завершить к концу III кв. 1942 г. На Ижевском мотозаводе требовалось с мая 1941 г. делать только ИЖ-12, прекратив в июне изготовление ИЖ-9, а в I квартале 1942 г. завершить реконструкцию предприятия для ежегодного выпуска ещё и 10 000 мотоциклов М-72 (А ведь до этого планировалось свернуть производство мотоциклов в Ижевске). ММЗ должен был с июня 1941 г. обеспечить годовую программу выпуска М-72 до 30 000 машин.

Кроме того, отдельным заводам на 1941 г. были даны особые задания. Так, ЗИС обязали изготовить 20 000 укомплектованных КПП двигателей для М-72, а вновь созданным Московскому и Киевскому заводам по изготовлению мотоциклетных моторов (МЗММ, КЗММ) – сделать по 3000 таких же двигателей с КПП на каждом. Заводу им. КИМ – изготовить и передать на ЗИС 20 000 КПП для М-72. Только в 1941 г. ГАЗ должен был изготовить 32 000 боковых прицепов к М-72. К началу 1942 г. автотавомам ЗИС и им. КИМ следовало подготовить мощности для изготовления в 1942 г. по 30 000 моторов и КПП для мотоциклов М-72, а ГАЗ – для производства 110 000 колясок к тем же машинам. Были даны распоряжения в обеспечение выполнения этих планов. Например, приказом по Главному управлению противовоздушной обороны (ГУПВО) НКСМ № 5 от 29.04.41 г. директора ЛМЗ обязали обеспечить постройку бомбоубежищ на территории предприятия.

Постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 4.03.41 г. Харьковский завод сельхозмашин «Серп и молот» перевели в Главмотовелопром и назвали Харьковским мотозаводом (ХМЗ). Первые 100 мотоциклов М-72 на ХМЗ предполагалось сделать уже в августе 1941 г.

Эти приготовления, с учётом официальной концепции ведения войны на территории потенциального противника, представлялись вполне достаточными. Однако, внезапно развязанная фашистской Германией война с СССР, в особенности её непредвиденное течение в 1941 г., резко изменили планы выпуска отечественных мотоциклов. Построить Пензенский и Венюковский мотозаводы не удалось. Не смогли реализовать и наспех спланированную программу резкого увеличения выпуска отечественных мотоциклов.

мотоциклов на 1941 г. до 42 500 машин, а на 1942 г. – до 90 000. От ЛМЗ в июне 1941 г. неожиданно потребовали прекратить выпуск Л-8 и сразу же начать изготовление М-72, завершившую необходимую реконструкцию завода в I кв. 1942 г. На Харьковском мотозаводе (ХМЗ) «Серп и молот» следовало с 1 апреля 1941 г. прекратить выпуск сельскохозяйственной и иной техники, а с июня 1941 г. начать выпуск М-72, подготовив к концу года завод для выполнения годовой программы в 50 000 мотоциклов М-72 и 125 000 колясок к ним. На Пензенском мотозаводе в 1942 г. требовалось изготовить 2000 машин М-72 и подготовить к началу 1943 г. производство к выпуску 15 000 этих мотоциклов

ОНИ ВОЕВАЛИ НА ВОЙНЕ



© Фото Сергей Колос



Автомобили 1971 года – Citroen GS, Volkswagen K70, Citroen SM

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



Citroen GS

В 1971 г. впервые с начала проведения в 1963 г. конкурса «Автомобиль года» в тройку призёров сразу двумя моделями, занявшими первое и третье, место вошёл Citroen.

Первое место в европейском конкурсе «Автомобиль 1971 года» с 233 баллами занял французский массовый малолитражный Citroen GS, снабжённый 4-цилиндровым горизонтальным оппозитным двигателем воздушного охлаждения. Вскоре Citroen GS становится лидером в своём классе благодаря гидропневматической подвеске колёс с изменяемым от 70 до 260 мм дорожным просветом и чётким, аэродинамически эффективным линиям кузова. Выпускались следующие модификации: Citroen GS Club, Citroen GS Special и Citroen GS Pallas.

Масштабные модели Citroen GS

Citroen GS 1220 Break Ambulance Luso Toys 13B
Citroen GS 1220 Break pallas Luso Toys



Citroen GS 1974 Verem 00441

Citroen GS 1974 Verem 00441
Citroen GS Basalte Marpytoys
Citroen GS Berline 1970 Norev 158210
Citroen GS Berline 1971/76 blue Norev



Citroen GS Berline 1971/76 red Norev 169

Citroen GS Berline 1971/76 red Norev 169
Citroen GS Berline 1971/76 red Polistil E30
Citroen GS berline light bruin met Norev 810
Citroen GS berline met geen Solido 193.0278
Citroen GS Birotor beige/bruin Marpytoys



Citroen GS Camargue 1972 silver metallic Norev Jet-Car #714b

Citroen GS Camargue 1972 silver metallic Norev Jet-Car #714b
Citroen GS Camargue Bertone blue Norev Jet-Car No 714 Serie P
Citroen GS Club RR Miniatures 62
Citroen GS Laurent 24h de Chamonix 1976
Citroen GS Pallas 1975 RR Miniatures 61
Citroen GS Pallas 1977 RR Miniatures 63
Citroen GS Policia Luso Toys
Citroen GS Rally de Monte Carlo 1975 CB-Com
Citroen GS Rally du Maroc 1976 Solido 193
Citroen GS service Marpytoys
Citroen GS Special 1972 green metallic Solido 193
Citroen GS tonneau diorama Marpytoys



Citroen GS Laurent 24h de Chamonix 1976



Citroen GS #26 Rallye de Monte Carlo 1975 CB-Com



Citroen GS voiture sans frontiers Marpytoys



Citroen GSA Starter

Citroen GSA Starter
Citroen GSA berline beige met Marpytoys
Citroen GSA break Club 1982 Prestige PM19
Citroen GSA break beige met Marpytoys



Citroen GSA Entreprise wit Citroen Service Prestige PM.29

Citroen GSA Entreprise wit Citroen Service Prestige PM.29
Citroen GSA service rood Sunoco Marpytoys
Citroen GSA X3 berline 1982 Prestige PM20
Citroen GS-X2 RR Miniatures
Citroen GS-X3 RR Miniatures 65

Volkswagen K70



В 1969 г., после присоединения к концерну Volkswagen фирмы NSU, появился первый переднеприводной Volkswagen K70 (создававшийся инженерами NSU как NSU K70), занявший с 121 баллом второе место в европейском конкурсе «Автомобиль 1971 года».

Масштабные модели Volkswagen K70

Volkswagen K70 1969 Minialuxe 1973

Citroen SM

Третье место в европейском конкурсе «Автомобиль 1971 года» с 105 баллами занял длинный, приземистый и очень интересный французский автомобиль высшего класса Citroen SM.

Представительский Citroen SM, ставший развитием серии DS, был совместной разработкой Citroen и итальянской Maserati, которая ранее попала под контроль Citroen (очередной пример использования могучим хозяином интересных разработок нового филиала, среди других примеров – FIAT – Autobianchi, Audi – Volkswagen и т.п.).

Citroen SM в 1970 г. был самым сложным, когда-либо сошедшим с конвейера автомобилем, и он по праву считается выдающимся достижением мирового автомобилестроения. Кузов Citroen SM был истинным произведением дизайнерского искусства, не имеющим аналогов ни до, ни после него, с минимальным по тем временам (всего около 0,25) коэффициентом лобового сопротивления. Внешней отличительной особенностью Citroen SM стал прозрачный передний обтекатель, за которым скрывались и шесть фар (из которых четыре, как и на некоторых моделях Citroen DS, поворачивающиеся синхронно с управляемыми колёсами) и номерной знак. Кузова в подавляющем большинстве делали 4-местными с двумя широкими дверями и задним откидывающимся вверх стеклом. 4-дверные варианты были крайне редки.

На новом Citroen установили V-образный 6-цилиндровый 4-кулачковый двигатель Maserati жидкостного охлаждения, полностью из алюминия со впускными клапанами 2670 см³ и углом развала цилиндров 90°. Автомобиль имел традиционный для Citroen передний привод и изящную независимую гидропневматическую подвеску всех колёс, унаследованную от модели DS. Система газораспределения имела по два верхних распределительных вала на каждый блок цилиндров с цепным приводом. Впрыск топлива с электронным управлением системы Bosch. Зажигание батарейное с механическим распределителем. Довольно короткий двигатель Maserati был расположен продольно за осью передних колёс. Для обеспечения более равномерного распределения массы по осям 5-ступенчатая механическая синхронизированная в блоке с двигателем коробка передач крепилась спереди. Передаточные числа: 2,91, 1,94, 1,32, 0,97, 0,76, задний ход – 3,15. Пере-



даточное число главной передачи – 4,375. Сцепление однодисковое сухое. Жёсткость сферических пневмобаллонов каждого колеса менялась при закачивании в них масла, подаваемого насосом. Такая подвеска хорошо приспособилась к различным дорожным условиям, обеспечивая стабильное положение кузова и особо высокий комфорт.

Citroen SM стал одним из наиболее комфортабельных и оригинальных европейских автомобилей своего времени с богатым дополнительным оснащением. В стандартной комплектации он имел электрические стеклоподъёмники, обогреватель заднего стекла, телескопическую рулевую колонку, сервоусилитель рулевого механизма прогрессивного действия (с переменным передаточным числом), кондиционер, мощную аудиосистему. В варианте с 3-литровым мотором предлагалась автоматическая коробка передач.

Крепкий, мощный Citroen SM получил всеобщее признание как непревзойдённый автомобиль для быстрой езды, и, появляясь на городских шоссе, заставлял остальные машины шарахаться в сторону.

В 1975 г. топливный кризис и слияние Citroen с Peugeot положили конец производству этой модели. Всего за 5 лет выпустили около 13000 этих великолепных, но требовательных автомобилей. Citroen SM оказал непосредственное влияние на конструкцию Citroen CX, послужил базой для появившегося в марте 1989 г. престижного Citroen XM.

Масштабные модели Citroen SM



Citroen SM #16 Rally du Maroc 1971 Verem 703



Citroen SM #2 Rally du Maroc 1971 Verem 703



Citroen SM #25 Rally de Monte Carlo Norev



Citroen SM #33 Tour de France 1971 Verem Kits VE0713



Citroen SM #55 Le Mans Verem

Citroen SM #72 TAP Rally 1972 Kurz CCC CCOF34

Citroen SM + Transport records Bonneville 1979 Coffret SM + SM Transp GTS 020R

Citroen SM «El Camino» Jerry Hathaway World Mini SM Club

Citroen SM 1970 dark red Minichamps 40011124

Citroen SM 1970 gold metallic Minichamps 400111020



Citroen SM «El Camino» Jerry Hathaway World Mini SM Club



Citroen SM 1970 gold metallic Minichamps 400111020



Citroen SM 1970 green metallic Minichamps 400111121

Citroen SM 1970 Verem 00457

Citroen SM 1970/72 green metallic Joal 126

Citroen SM 1970/72 yellow/gold Norev 27-2b

Citroen SM 1971 gold GTS 020.0

Citroen SM 1971 grey metallic GTS 020.1



Citroen SM Auto-Pilen

Citroen SM blue metallic Pilen

Citroen SM blue metallic Solido

Citroen SM blue metallic Verem 184

Citroen SM break antraciet WMSC 13

Citroen SM break de chasse WMSC 12

Citroen SM Coralie Euro SM Club

Citroen SM Diplomatique EuroSMclub

Citroen SM Doctors car white Matchbox K-62 Speed Kings

Citroen SM Espace (ferme) World Mini SM Club

Citroen SM Espace Heuliez 1972 Marpytoys

Citroen SM Essais Le Mans 1973 Nantes Jouets 2

Citroen SM experimental MarpyToys

Citroen SM experimental Provence Moulage

Citroen SM export USA Canam

Citroen SM French «Ambassador In Germany» 1970 Minichamps 436111020

Citroen SM "Gendarmerie" 1970 blue metallic GTS 020.G1

Citroen SM "Gendarmerie" 1970 dark blue GTS 020.G

Citroen SM "Gendarmerie" 1970 Minichamps 400111090

Citroen SM "Gendarmerie" 1974 Norev

Citroen SM "Gendarmerie" dark blue Eligor 100444

Citroen SM "Gendarmerie" Verem 202

Citroen SM red Solido 1807

Citroen SM Hathaway #63 Record car 1979 GTS 020.R

Citroen SM Italia club SBSB 17

Citroen SM L'Euro SM Club presentation Retromobile EuroSMclub

Citroen SM mais pas forcement la meilleure elle est fabrique par GTS

Le Mans Miniature

Citroen SM Mylord cabriolet hardtop MRF

Citroen SM Mylord cabriolet MRF

Citroen SM Mylord Verem

Citroen SM Opera Chapron SBSB 1

Citroen SM Opera Ministyle

Citroen SM Pick-up Hathaway GTS 020.P

Citroen SM Pick-up USA SBSB 7

Citroen SM pink Imperial

Citroen SM Presidential 1972 silver metallic Norev Jet-Car #838a

Citroen SM Presidential 2PR75 closed Replicars

Citroen SM Presidential 2PR75 open Norev 187

Citroen SM Presidential CANAM 6

Citroen SM Prototype 1971 CCC

Citroen SM Prototype CCC

Citroen SM Prototype chassis court Rallye Bandama 1973 CCC 23

Citroen SM Prototype chassis court Rallye Cote d'Ivoire 1973 MRF

Citroen SM Prototype open Au 1/43e

Citroen SM Prototype S 1965 white AH Models

Citroen SM Prototype S soft top 1965 CCC

Citroen SM Prototype surbais Michelin Paradcar 143

Citroen SM purple metallic Corgi Toys

Citroen SM rally Coralie Mini SM World 20

Citroen SM Record de Bonneville 1985 Canam

Citroen SM Record de Bonneville 1985 Jerry Hathaway Autorouter

Citroen SM red metallic Matchbox K-33 Speed-Kings

Citroen SM "Servicio de Urgencia" (ambulance) Auto-Pilen

Citroen SM "SM Club Italia" World Mini SM Club

Citroen SM Tissier auto-ambulance Marpytoys

Citroen SM Tissier Milles Pattes World Mini SM Club

Citroen SM Tour de France 1972 Nantes Jouets



Citroen SM prototype S AH-models



Citroen SM diplomatique S EuroSMclub



Citroen SM red Solido 1807



Citroen SM Gendarmerie Verem



Citroen SM medical Auto-Pilen



Citroen SM Milord Verem



Citroen SM Opera green met. Ministyle



Citroen SM Prezidentale Norev



Citroen SM prototype S CCC

РАСКАЗКИ

Даниил ГРИГОРЬЕВ



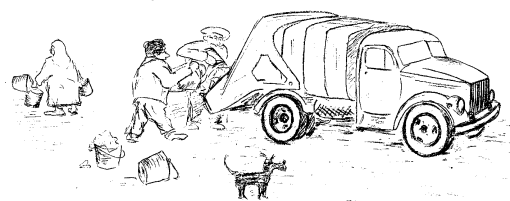
ЗАВЕТНАЯ ПРОФЕССИЯ

Детство моё прошло в Пятигорске. С тех пор, как себя помню, я был неравнодушен к автомобилям. Кто-то мечтал стать космонавтом, кто-то лётчиком, а я водителем. Году в 1977-м мы въезжали на такси во двор нового кооперативного дома в микрорайоне «Бештау». Я так и ответил водителю сразу, когда он спросил меня, кем я хочу стать: «шофёром мусорной машины». Всем было смешно. Но взрослым было невдомёк, что я назвал то, что тогда видел. В тот момент мы проезжали мимо М-30, занимающегося погрузкой мусорных контейнеров и мне этот процесс, как всегда, был очень интересен.

Водитель в грязной спецовке всегда стоял сбоку и крутил охапкой рычажков, в то время как красная стрела краника резко крутилась, поднимая и ставя мусорные баки на серую платформу. Часть помоев падала рядом – они всегда были наполнены «с горкой». Мусор валялся и рядом с контейнерами. Очень часто его уже просто некуда было сваливать и люди опорожняли ведро рядом. Работа краника напоминала мне заморских промышленных роботоманипуляторов в действии, которых показывали по телевизору. Сам М-30, как и остальные окружавшие меня автомобили, был полон человеческого. Его настроение передавало не только радостно-удивленное личико пятьдесят третьего, но и насупившиеся брови ограничительных дуг, прямо над маленькими круглыми глазами фонарей на сером фоне задка. Так этот двуликий образ был мной воспринят и так запомнился. Помню грохот контейнеров, который было слышно даже сидя дома, но не помню их цвет, потому что они все были ржавые. Скорее всего, их красили в коричневый цвет. Когда я краем глаза видел подъезжающий М-30, бросал все игры и восторженно наблюдал за работой своего любимого коммунального робота.

МС, СБЛИЖАВШИЙ СОСЕДЕЙ

До 11 лет меня никуда, кроме как в Сочи (к бабушке с дедушкой) не возили. Каждый день

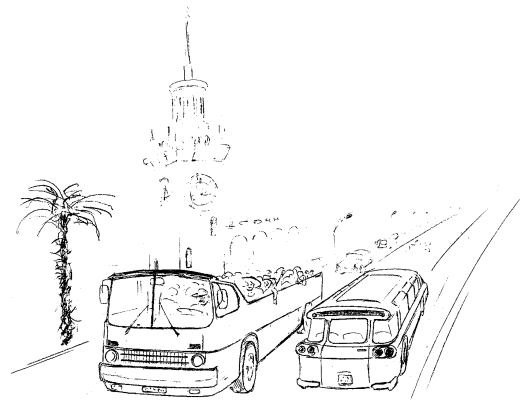


в 5 часов вечера по улице Политехнической проезжала мусорка. В этом районе частных домов и санаториев мусорный ящик появился лишь лет 15 назад, когда построили девятиэтажку для кагэбэшников на повороте у санатория «Белоруссия». До этого все жители улицы в назначенный час выходили с ведрами. Помои очень воняли и просачивались сквозь прогнившие дыры. Летом у всех было полно отдыхающих, и к вечеру у каждого были готовы к отправке два-три ведра. Они были нагружены с верхом арбузными корками, остатками рыбы, огрызками яблок, пакетами от молока, пустыми консервными банками, расквашенными газетами, в которых это добро было раньше завернуто. Вся эта жидкая (в основном, из-за арбузного сока) масса в ведрах томилась на жаре в сбитом из досок ящике, как правило, прямо у крыльца дома. Мой дед, тётя Таня, Юля с походом на чертика «двор-терьером» Тобиком и кто-то ещё из соседей, кого я не знаю, стояли на зелёном островке между кустом барбариса и магнолией в ожидании мусорного башмачка МС. Как мне кажется, этот ритуал сблизил соседей – они только тогда могли мирно общаться друг с другом. Сначала мусорка была на базе пятьдесят первого, потом пятьдесят второго, затем 52-12. Сменялись поколения машин и людей – принцип сбора мусора оставался неизменным. Когда из-за поворота выворачивала добрая мордочка 51-го, все начинали дружно хвататься за ручки ведёр, кряхтя поднимая их с земли. Машина делала разворот у санатория им. Ленина и, жалко постанывая шестерёнками, начинала подниматься на крутую гору. Шофёра не видел и не знал никто. Машина ехала с открытой сзади крышкой, приостанавливаясь в определённых местах. Утомлённая солнцем кучка людей решительно опорожняла ведра в кузовок. Нельзя было мешкать: водитель начинал движение, когда считал, что уже пора. Иногда машина не приостанавливалась, но бежать за машиной не приходилось. Все успевали вывалить свои отбросы на ходу в загаженный серый кузовок, двигавшийся очень медленно.

ЛЕТНИЕ ВОСПОМИНАНИЯ

В Сочи я бывал каждым летом. В большинстве своём, машины 1970-х гг. (в том числе и труженики грузовики) были чисты и опрятны. Наверное, были указания «сверху», потому что водители очень за ними следили и ухаживали и украшали – часто «освежали» чёрной краской рамы, пристраивали на колёса хромированные колпаки от легковушек. А может быть, зимой и весной шоферам делать было нечего, и всё это происходило именно тогда.

В санатории им. Ленина, по соседству с домом бабушки, автопарк был всегда особенно наряден. Даже солдаты, вызывающие в армии свои УАЗики и шестьдесят шестые, как музейные экспонаты, могли бы поучиться у санаторных шоферов Четвертого управления, любовно лелеющих свои ЛАЗы. В начале восьмидесятых у них появились какие-то опытные «699Р» с рыжими полосами и необычной чёрной решёткой радиатора. Красный мини-аэриальный «Владимирец» с прицепом ГАЗ-704,



который неустанно таскал его во все времена, обустривая территорию, казался сказочным гномом-трудоголиком. У меня замирало сердце, когда изредка беззвучно проплывал ЗИЛ-118 или -119 с высокими гостями из руководства компартий дружественных и враждебных нам стран. Была, конечно, у них и 13-я «Чайка», но это не так интересно – ведь они имелись почти в каждом крайкоме партии и изредка мелькали то там, то сям. 21-е и 24-е «Волги» в этом самом престижном санатории были только белыми и выглядели так, как будто только сошли с конвейера. Я просил взрослых фотографировать меня рядом с ними.

Помню «Торпеды», курсировавшие от парка «Ривьера» на пляж Пицунды и ещё куда-то. Но это были не открытые автобусики ЦАРМ на шасси 51-го (которые я, кстати, уже не застал), а «Икарусы» без крыши... Мне нравилось смотреть, как они элегантно разворачивались на «Ривьере» – низкие и длинные красавицы, но не нравилось ездить. Может, мои впечатления были испорчены один раз ветром, другой – небольшим дождиком, от которых не спало лобовое стекло. Я никогда не видел, чтобы сверху что-то натягивали – так они и ездили открытыми под дождем. Мое детское воображение поражало не только отсутствие крыши, но и окраска. Они были белого цвета с синими и голубыми полосами. После быстро забытых белых «Икарусов» «сотой» серии с бордовой полосой, городские машины были только жёлтыми, а междугородные – бордовыми с белым поясом (алые появились позже). Окраска «Торпед» была для меня чем-то нереальным, вроде синей травы или зелёного солнца.

Помню рыжий Москвич-фургон с рифлёной панелью вместо заднего стекла, на котором ездил дядя Витя, работая телемастером, пока не получил более удобный «пирожок».

В Пятигорске не было сочлѐнных «Икарусов». Я мог наблюдать и кататься на них только в Сочи. Когда дядя Лѐва вѐз нас на своём 407-м из адлерского аэропорта, то сообщил, что шоферы его прозвали «Сарделѐк» из-за схожести с сарделькой. Мне это запомнилось навсегда.



ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ ДЛЯ ТЕХ, КТО ИНТЕРЕСУЕТСЯ ПРОШЛЫМ, НАСТОЯЩИМ И БУДУЩИМ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА, ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ И ПРОФЕССИОНАЛОВ: ТРАМВАЙ, ТРОЛЛЕЙБУС, АВТОБУС, МЕТРО, ЭЛЕКТРОПОЕЗДА, РЕТРО-АВТОМОБИЛИ, МОДЕЛИЗМ, ЮМОР.

«ПАНТОГРАФ» ВЫПУСКАЕТСЯ ГРУППой энтузиастов-люБИТЕЛЕЙ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА. ОБЪЕМ - 40 С. ФОРМАТ - А5, ЧЕРНО-БЕЛЫЙ. ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА II ПОЛУГОДИЕ 2005 ГОДА. УСЛОВИЯ ПОДПИСКИ ПО АДРЕСУ: 300012, г. ТУЛА, ул. Н. РУДНЕВА, г. 25/13, кв. 5 ДЕНИСОВУ ДЕНИСУ НИКОЛАЕВИЧУ тел. (0872) 35-63-22 e-mail: pont@klox.tula.ru



Федеральное государственное учреждение культуры

ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ

АВТОМОБИЛИ ВЕЛИКОГО ПОДВИГА

В годы Великой Отечественной войны вместе с воздушным, водным и железнодорожным транспортом важную роль сыграл и автомобильный. За это время автомобилями было перевезено 145 млн. т различных грузов. В этой статье мы расскажем об основных автомобилях Великой Отечественной войны.

В 30-е гг. XX в. самыми распространёнными грузовыми автомобилями в нашей стране были ГАЗ-АА Горьковского автомобильного завода. В быту, за свою грузоподъёмность их называли «полуторки». Первые «полуторки» сошли с заводского конвейера в январе 1932 г., а в апреле началось их серийное производство. Помимо Горьковского автозавода, эти автомобили собирали на Московском заводе имени Коммунистического Интернационала Молодежи. Изначально ГАЗ-АА имели кабины из дерева, но уже в 1933 г. кабины стали металлическими.

Автомобили ГАЗ-АА отличались простотой конструкции и эксплуатации. Топливо к двигателю подавалось самотёком. Нерегулируемые толкатели клапанов облегчали обслуживание двигателя. Привод тормозов – механический. Четырёхцилиндровый двигатель с нижним расположением клапанов мог работать на любом сорте бензина, а в жаркое время года даже на керосине. Среди других конструктивных особенностей этих автомобилей можно выделить алюминиевые поршни, сухое однодисковое сцепление, главную передачу с коническими косозубыми шестернями, карданный вал, заключённый в трубу. Интересно отметить, что ряд роликовых подшипников карданного вала, ступиц колёс и коробки переключения передач были навиты из стальной ленты.

Но при этом, «полуторки» имели и ряд недостатков. В частности, при больших

нагрузках часто ломалась передняя рессора. Причинял неприятности промежуточный вал, соединяющий коробку переключения передач с карданным валом. Доставляла проблемы и сама коробка переключения передач.

В 1938 г ГАЗ-АА модернизировали: на них стали устанавливать более мощный двигатель, доработали рулевой механизм и усилили крепление задних рессор. Обновлённый вариант получил обозначение ГАЗ-ММ.

В том же 1938 г. на базе ГАЗ-АА началось производство санитарных автомобилей ГАЗ-55, главным конструктором которого был Ю. Сорочкин. Учитывая специфику работы этого автомобиля, на нём применили более мягкие рессоры с гидравлическими амортизаторами, в отделении для раненых установили калорифер и систему вентиляции. ГАЗ-55 мог перевозить либо двух сидевших на откидных





сиденьях и четырёх лежаках на носилках раненых, либо двух лежаках раненых на подвешенных носилках и пятерых сидячих на откидных сиденьях.

Когда началась Великая Отечественная война, на Горьковском автомобильном заводе начался выпуск оружия и боеприпасов. Но при этом продолжался выпуск и «полоторок» – они тоже были нужны фронту, однако в их конструкцию были внесены изменения. Кабины вновь стали деревянные, но с брезентовым верхом и без дверей. Штампованные крылья уступили место сварным, более простым в изготовлении. Тормоза были только на задних колёсах. Бампер и правая фара – отсутствовали. У кузова откидным был только задний борт. Эти изменения позволили снизить массу автомобиля до 1750 кг, что дало возможность повысить проходимость и преодолевать ледовые переправы.

Нельзя не сказать о трёхосной модификации «полоторки» – ГАЗ-ААА с колёсной формулой 6x4. Её выпуск начался в 1934 г. Впоследствии он стал пер-

вым отечественным автомобилем повышенной проходимости массового производства. Грузоподъёмность у ГАЗ-ААА составляла 2000 кг, а скорость 65 км/ч (у ГАЗ-АА – 70 км/ч). На базе ГАЗ-ААА выпускались штабные 9-местные автобусы ГАЗ-05-193, средние бронев автомобили БА-6, БА-9 и БА-10. Последние стали основными колёсными бронемашинами в Красной Армии в предвоенные годы. Они себя прекрасно показали во время боевых действий в районе Халхин-Гола.

Другим основным отечественным грузовым автомобилем Великой Отечественной войны была знаменитая «трёхтонка» – ЗИС-5. Кроме прозвища «трёхтонка» этот автомобиль имел ещё одно – «Захар». И когда одного из шоферов, водивших ЗИС-5, спросили, почему их называют «Захар», он ответил: «За характер». Действительно, «трёхтонки», не смотря на то, что привод у них был только на задние колёса обладали прекраснейшей проходимостью. Они могли работать на любом, самом низкосортном бензине, а в жаркое время года и на керосине. ЗИС-5 славился прочным, надёжным и выносливым автомобилем: даже в самых немислимых дорожных условиях у него редко что ломалось, а если что и случалось, то отремонтировать их можно было без специального инструмента. Биография этого замечательного автомобиля начинается в 1930 г. Тогда на заводе АМО началась сборка из импортных комплектующих грузовых автомобилей, получивших название АМО-2. Это были



первыми отечественными автомобилями с гидравлическим приводом тормозов, батарейной системой зажигания, диафрагменным бензонасосом и насосом для подкачки шин с приводом от коробки переключения передач. Осенью 1931 г АМО-2 получили ряд усовершенствований и стали называться АМО-3. Они собирались уже из отечественных деталей. Впоследствии рабочий объём их двигателей был увеличен с 4882 до 5555 куб. см., мощность возросла с 60 до 73 лошадиных сил. Изменения также коснулись сцепления и кабины, радиатора и щитка приборов, электро-

оборудования и других важнейших узлов и агрегатов. Модернизированный вариант стал называться ЗИС-5. ЗИС-5 стал первым отечественным автомобилем, вышедшим на мировой рынок – он поставлялся в Турцию и Иран. В 1933 г. появился ЗИС-6 – трёхосная модификация ЗИС-5. Как у ГАЗ-ААА, у ЗИС-6 привод осуществлялся на задние оси. По сравнению с ЗИС-5, у ЗИС-6 были увеличены ёмкости топливного бака до 105 л и двух аккумуляторных батарей до 210 Ампер-час. Отличались ЗИС-6 от ЗИС-5 и конструктивно. В частности, трёхосные автомобили имели главную червячную передачу, вакуумный усилитель тормозов, двухступенчатый демультипликатор.

Во время Великой Отечественной войны ЗИС-5 выпускались в упрощённом варианте – с деревянными кабиной, дверями и подножками, дерматиновой крышей, тормозами только на задних колёсах и в подавляющем большинстве только с одной – левой фарой. Боковые борта кузовов таких автомобилей были неоткидывающимися. Упрощённый вариант «трёхтонки» назывался ЗИС-5В (военный). Автомобили ЗИС-5В выпускались на московском заводе имени Сталина до октября 1941 г. и с июня 1942 по май 1948 г., Уральским автомобильным заводом в Миассе с июня 1944 по февраль 1955 г. и Ульяновским автомобильным заводом с мая 1942 по сентябрь 1944 г. С 1943 г. на шасси ЗИС-5В выпускались 18-местные санитарные автомобили ЗИС-44 для транспортировки раненых и топливозаправщики БЗ-43 с цистерной ёмкостью 3200 л и ручным насосом. Автомобили ЗИС-6 использовались в Красной Армии как транспортные машины и шасси специального назначения. На них устанавливали реактивные установки, известные как «Катюша». Первый залп батареи «Катюш» под командованием И.А. Флёрова дала 14 июля 1941 г. в белорусском городе Орша. Помимо этого, на их базе строились так называемые «Летучки» – походные мастерские для среднего ремонта боевой техники, бензозаправщики и тяжёлые бронев автомобили БА-11. Раз уж речь пошла об автомобилях повышенной проходимости Завода имени Сталина, то надо отметить ещё одну разработку этого предприятия. В конце 1930-х гг. начались работы над полугусеничными автомобилями на базе ЗИС-5. В 1939–1940 гг. были построены и испытаны опытные образцы таких автомобилей. Но начало войны и связанная с ней эвакуация завода



первыми отечественными автомобилями с гидравлическим приводом тормозов, батарейной системой зажигания, диафрагменным бензонасосом и насосом для подкачки шин с приводом от коробки переключения передач. Осенью 1931 г АМО-2 получили ряд усовершенствований и стали называться АМО-3. Они собирались уже из отечественных деталей. Впоследствии рабочий объём их двигателей был увеличен с 4882 до 5555 куб. см., мощность возросла с 60 до 73 лошадиных сил. Изменения также коснулись сцепления и кабины, радиатора и щитка приборов, электро-

432D Series

18

Scale 1:43
Premium Collection



Porsche 911 GT2



Porsche 911 Coupe



Porsche 911 Cabriolet



Porsche 911 Soft Top

432D-010 Porsche Series



Volvo V70 Touring 2000



Volvo V70 Touring



Volvo S80



Volvo C70 Coupe



Volvo C70 Cabriolet



Volvo S40

432D-011 Volvo Series



Volvo XC90



Toyota RAV4 2000



Lexus RX300



Mitsubishi Pajero



Mazda MX-5 Soft Top



Subaru Impreza



Mitsubishi Lancer Evolution V1



Isuzu VehiCross



Lexus GS300

432D-012 Japanese Car Series

143X Series

3

Scale 1:43 WRC Series



4-80040
Mitsubishi Lancer Evolution VI WRC



4-80060
Mitsubishi Lancer Evolution VI WRC



4-81140
Ford Focus WRC 2000



4-81100
Ford Focus WRC 2000



4-80840
Mitsubishi Pajero WRC



4-80860
Mitsubishi Pajero WRC



4-80840
Mitsubishi Pajero WRC



4-80870
Mitsubishi Pajero WRC

146 Series

Scale 1:43 Jeep Willys
and trailer series !



146-001



146-005



146-003



146-002



146-004

147 Series

Scale 1:43 classic car
with caravan !



147-001 Volkswagen Bus Samba With Caravan I



147-002 Porsche 356 Coupe With Caravan I



147-003 MG8 Convertible With Caravan I

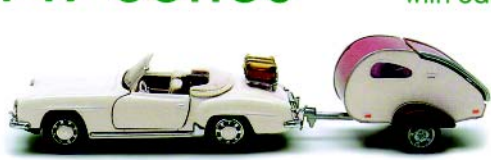


147-005 Volkswagen Beetle Cabriolet With Caravan I

147 Series

Scale 1:43 classic car with caravan I

4



147-007 MB 190SL Roadster With Caravan I



147-008 BMW Isetta 250 With Caravan I

148 Series

Scale 1:43 classic car with caravan II



148-001 Volkswagen Bus Samba With Caravan II



148-003 Ford Corsair With Caravan II



148-005 Porsche 356B Soft Top With Caravan III



148-006 MGB Soft Top With Caravan III



148-009 Mini Cooper With Caravan IV



148-010 Mercedes Benz 280SL Soft Top With Caravan IV

149 Series

Scale 1:43 Jeep Willys and trailer series II



149-001



149-002



149-003



149-004

432D Series

Scale 1:43 Premium Collection

17



432D-005 Ford Focus



Land Rover Freelander



Range Rover 4.6HSE



Range Rover 2003

432D-006 Land Rover Series



BMW Z3 Cabriolet



BMW Z4 Cabriolet



BMW Z8 Cabriolet



BMW Z3 Soft Top



BMW Z4 Soft Top



BMW Z8 Soft Top

432D-007 BMW Z Series



BMW E1 (Concept Car)



BMW 3 Series Sedan



BMW 3 Series Cabriolet



BMW 745i Sedan



BMW 5 Series Sedan



BMW X5

432D-008 BMW Series



MB A-Class



MB S-Class Sedan



MB C-Class Sedan



MB CLK Cabriolet



MB CLK Coupe



MB M-Class

432D-009 Mercedes Benz Series

431D Series

Scale 1:43 Van Series



Ford Transit Minibus



Ford Transit Van



Renault Traffic Mini Bus



Renault Traffic VAN

431D-001



VW Microbus 2001

432D Series

Scale 1:43
Premium Collection



432D-001 New Mini Cooper



432D-002 VW Beetle Turbo S 2002



432D-003 Peugeot 206

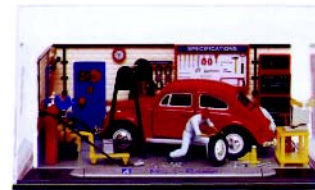


432D-004 Volkswagen Passat

201 Series

Scale 1:43 minirama

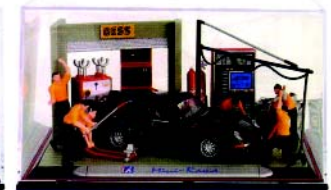
5



201-001 Workshop



201-002 Gasoline Station



201-009 Racing

202 Series

scale 1:43
emergency station I



202-001

203 Series

scale 1:43
emergency station II



203-001

210D Series

Scale 1:43 Truck And
Service Series

210D-001



MB C-Class Police Car ©



VW Police Van ©



MB Unimog Police Truck ©



Police Wrecker Truck ©



MB Unimog Fire Truck ©



VW Fire Van ©



VW Ambulance Van ©



MB M-Class Ambulance ©



MB E-Class Touring Ambulance ©



MB Tow Truck ©



Road Sweeper ©



Snow Plough ©

210D Series

Scale 1:43 Truck And Service Series



210D-002

230D Series

230D-001



4-52850 4-52840 4-52860

Peugeot 807



4-543440 4-43450 4-43460

Audi A6



4-42760 4-72750 4-52740

Porsche Cayenne S



4-53240 4-53250 4-53260

Land Rover New Discovery 2003

230D-002



4-43540 4-43550 4-43560

Audi A8



4-53340 4-53350 4-53360

MB New G-Model

250D/255S Series

Scale 1:43 Modern Car

250D-005 Saloon And Sport Cars Series



BMW E1 (Concept car)



MB A - Class



MB CLK Coupe



Porsche 911 GT2



BMW 5 Series Sedan



Saab 9.3 Coupe



Porsche 911 Coupe



BMW 3 Series Sedan



MB C-Class Sedan

360 Series

Scale 1:43 truck and service 3 pack



360-010 Truck with Crane Pick Up Truck Tipper Truck

430 Series

Scale 1:43 American Series



4-42290 4-42280 4-42240

Dodge Intrepid



360-015 Excavator Truck with Crane Bulldozer



4-41040 4-41050 4-41060

Ford Crown Victoria



4-51060 4-51070 4-51050

Chevrolet Tahoe



4-51440 4-51450 4-51460

GMC Sierra



4-50850 4-5088 4-5086

Chevrolet Silverado



4-51540 4-51560 4-51550

Ford F-150 XLT



4-51950 4-51940 4-51960

Ford F-350 Super Duty



4-53140 4-53150 4-53160

Hummer H2

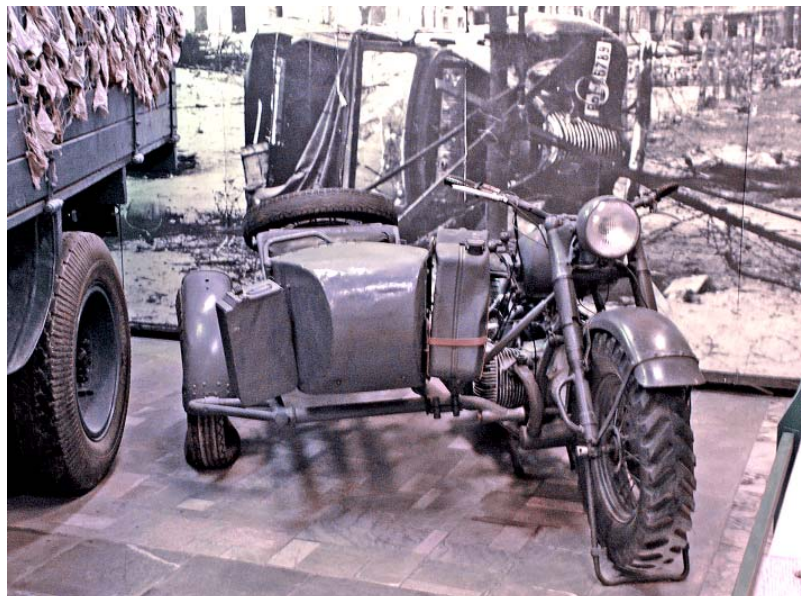


прервали эти работы. Однако весной 1942 г. Завод имени Сталина вновь вернулся к полугусеничным автомобилям, которые стали называться ЗИС-42. Их первая партия была направлена на Сталинградский фронт. ЗИС-42 использовались как артиллерийские тягачи и транспортные средства в условиях бездорожья. В 1944 г. ЗИС-42 был модернизирован. Он получил более мощный двигатель ЗИС-16, защитную решётку перед радиатором и фарами. Обновлённый вариант стал называться ЗИС-42М. Перед самой войной на Заводе имени Сталина на базе ЗИС-5 был создан полноприводный ЗИС-32, но из-за эвакуации завода он недолго был в производстве.

Для транспортных целей использовались также тяжёлые ярославские грузовые автомобили ЯГ-4 и ЯГ-6, но подавляющее большинство составляли «полуторки» и «трёхтонки».

Прекрасно себя зарекомендовали и лёгкие автомобили повышенной проходимости ГАЗ-67Б. Необходимость в таких автомобилях выявилась во время Советско-финского вооружённого конфликта 1939–1940 гг., проходившего в лесистой местности в условиях бездорожья. Лёгкие, недорогие и предельно простые вездеходы нужны были разведчикам, связистам, артиллеристам, среднему командному составу. Задание на разработку такого автомобиля было дано конструкторскому бюро Горьковского автозавода. Тут следует отметить, что в 1939 г. на базе шестицилиндровой «Эмки» ГАЗ-11 была создана пол-

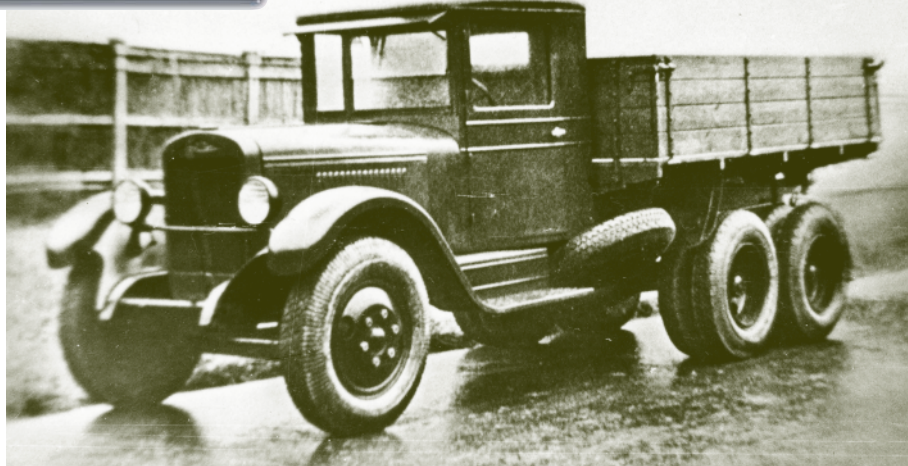
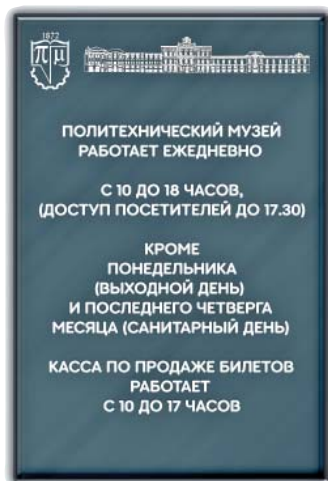
ноприводная модификация ГАЗ-61 – командирский автомобиль повышенной проходимости. Но он предназначался для высшего командного состава. Им пользовались Г.К. Жуков, К.Е. Ворошилов, С.К. Тимошенко, К.К. Рокоссовский, И.С. Конев, С.М. Будённый, Д.А. Лестев. Впрочем, как штабные автомобили использовались и сами «Эмки» – лёгковые пятиместные автомобили ГАЗ-М1. Однако эти комфортабельные и достаточно выносливые автомобили хоть и обладали неплохой проходимостью, все же не были настоящими вездеходами. Работа над новыми лёгкими автомобилями повышенной проходимости началась в феврале 1941 г., а уже в марте был готов его опытный образец. Он назывался ГАЗ-64. При его создании использовались узлы и агрегаты от серийно выпускаемых автомобилей: двигатель и коробка переключения передач – от ГАЗ-АА, задний мост – от ГАЗ-М1. Кузов был спроектирован так, что для его производства не требовалось сложных дорогостоящих штампов. Благодаря приводу на все колёса, короткими пере-



дним и задним свесами ГАЗ-64 обладал прекраснейшей проходимостью. Буксируя 45-миллиметровую пушку, он без труда преодолевал глубокую грязь, крутые подъёмы, водные преграды. Осенью 1941 г. на базе этого автомобиля, на Горьковском автомобильном заводе разработали броневомобиль БА-64, а весной 1942 г. начался их серийный выпуск. Летом того же, 1942 г., БА-64 получили боевое крещение на Брянском и Воронежском фронтах. Но у ГАЗ-64 все же был один недостаток – узкая ширина колеи, из-за чего эти автомобили часто опрокидывались. Учитывая этот недостаток, у автомобиля увеличили ширину колеи, видоизменили кузов, повысили мощность двигателя. Обновленный вариант стал называться ГАЗ-67, а позже ГАЗ-67Б. Ждало усовершенствование и БА-64. У него, как и у ГАЗ-67 расширили колею, доработали подвеску. Этот вариант стал называться БА-64Б. За создание этих броневомобилей их главный конструктор В.А. Грачёв был удостоен Сталинской премии. БА-64Б имел несколько разновидностей: и на железнодорожном ходу и с крупнокалиберным пулеметом, безбашенные и узкоколейные бронетранспортеры.

И уж конечно, большую помощь оказали импортные автомобили, поставившиеся в нашу страну по ленд-лизу. Среди них наибольшей популярностью пользовались грузовые трёхосные Studebaker US6, выпускавшиеся со всеми или только с задними ведущими колёсами. Удобная цельнометаллическая кабина, мощный двигатель, тормоза с гидроприводом и вакуумным усилителем нискали любовь военных шоферов к этому автомобилю. Часть автомобилей этой модели оснащались лебёдками. А само семейство включало 13 модификаций. «Студеры», как их называли водители, использовались как транспортные машины, артиллеристские тягачи, а с 1943 г. на них устанавливались реактивные установки. Реактивные установки монтировались так же и на другие американские грузовые автомобили повышенной проходимости: Chevrolet G 7107, International M5-6. Для перевозок систем оружия вместе с расчётом и как артиллеристские тягачи широко использовались Dodge WC52, прозванные за свою грузоподъёмность в 750 кг «Додж три четверти». Существовали так же трёхосные варианты этого автомобиля – Dodge WC62 без лебёдки и Dodge WC63 с лебёдкой.

И, наконец, нельзя не отметить лёгкие четырёх-пятиместные автомобили с упрощёнными открытыми кузовами, прочной рамой, достаточно мощными высо-



кооборотными двигателями и приводом на все колёса, получившие прозвище «Джип». Такими автомобилями Willys MB, Ford GPV, Vantam BRC пользовались средний командный состав, разведчики, артиллеристы. Кстати, от аббревиатуры GPV – General Purpose Vehicle – транспортное средство универсального назначения и пошло слово «джип». А на базе Ford GPV выпускались лёгкие плавающие автомобили Ford GPA, прекрасно зарекомендовавшие себя на заключительном этапе войны, в частности в Висло-Одерской и Берлинской операциях и при разгроме милитаристской Японии.

В городах Брянске и Каховке Херсонской области сооружены памятники автомобилям ГАЗ-АА. В Брянске и подмосковном городе Тучково на постаментах установлены «трёхтонки» – ЗИС-5. В белорусском городе Орша установлен памятник «катюше» на шасси ЗИС-6. В музеях «Дорога жизни» в Осиновце и Центральном музее Вооружённых Сил в Москве, Мемориальном комплексе в Киеве и Военно-Историческом музее артиллерии, инженерных войск и войск связи в Санкт-Петербурге стоят ГАЗ-ММ, БА-64, ЗИС-6 и другие автомобили Великой Отечественной войны.

«Полуторку» ГАЗ-АА, правда в гражданском варианте и «трёхтонку» ЗИС-5В, первый отечественный легкий автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-67Б и макеты броневомобиля БА-64Б, полугусеничного ЗИС-42 и ЗИС-6 с реактивной установкой «Катюша» можно увидеть в Политехническом музее.

Леонид Толмачев

СТОИМОСТЬ ПОСЕЩЕНИЯ МУЗЕЯ ДЛЯ ГРАЖДАН РОССИИ И СНГ

Взрослых	40 руб.
- с экскурсионным обслуживанием	60 руб.
Школьников и студентов	20 руб.
- с экскурсионным обслуживанием	30 руб.
Пенсионеров	20 руб.
- с экскурсионным обслуживанием	30 руб.
БЕСПЛАТНЫЙ ВХОД В МУЗЕЙ ПРЕДОСТАВЛЯЕТСЯ:	
- детям дошкольного возраста;	
- ветеранам Великой Отечественной войны и боевых действий;	
- жителям блокадного Ленинграда;	
- ликвидаторам Чернобыльской аварии;	
- неработающим инвалидам 1 и 2 групп;	
- детям, оставшимся без попечения родителей;	
- многодетным семьям;	
- сотрудникам музеев;	
- посетителям музея с приглашёнными лицами (до 5 чел.);	
- военнослужащие срочной службы.	

Бесплатные и льготные билеты

выдаются по предъявленному документу

ДЛЯ ГРАЖДАН ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ

Взрослых	150 руб.
- с экскурсионным обслуживанием	200 руб.
Школьников и студентов	75 руб.
- с экскурсионным обслуживанием	150 руб.

СПРАВКИ ПО ТЕЛЕФОНУ: 921-52-94

Администрация

Адрес музея: 101000, Москва, Новая площадь, д.3/4, подъезд № 1
Телефоны: (095) 923-42-87 (экскурсионное бюро), 923-07-56, 925-06-14
Факс: (095) 925-12-90
Сайт: www.polymus.ru

НА КОЛЁСАХ ВОЙНЫ



Александр ГОВОРУХА
г. Николаев (Украина)



Пожарный автомобиль ПМГ-3, сохранившийся в Челябинске

С началом войны пожарные западных областей Украины, Белоруссии, Брянщины, Смоленщины эвакуировали вглубь страны более 200 пожарных автомобилей и другое ценное пожарно-техническое вооружение. Заводы противопожарной техники были переориентированы на выпуск военной продукции, но продолжали выпускать огнетушители и другие ручные средства для борьбы с огнём.

В тяжёлых военных условиях ощущался острый недостаток пожарной техники. На местах работники пожарной охраны изыскивали пути адаптации грузовых автомобилей под пожарные, переоборудовали имеющиеся пожарные автомобили, делая их более мощными. Московский завод пожарных машин начал выпускать так называемые упрощённые бортовые пожарные автомобили. В кузове автомобиля устанавливали сиденья для личного состава и укладывали необходимое противопожарное оборудование. На машине монтировали пожарный насос ПД-10 с приводом от двигателя автомобиля.

Во время войны некоторое распространение получили упрощённые автонасосы ПМЗ-6 и ПМГ-3. ПМЗ-6 строился на шасси ЗИС-11 и имел кузов такой же конструкции, как и ПМЗ-1. Отличительная особенность конструкции заключалась в передней постановке насоса. Автомобиль комплектовался пеногенератором, а на крыше кабины устанавливался спасательный круг. ПМГ-3 был создан на шасси ГАЗ-ММ. По сравнению с ПМГ-1 был сильно упрощён кузов и сокращено количество вывозимого на пожар инструмента и другого оборудования. Ещё одна модель пожарного автомобиля, которая, безусловно, была самой простейшей по конструкции – ПМЗ-5. Во время войны, когда завод-изготовитель был вынужден значительно увеличить выпуск пожарных автомашин, посчитали возможным отказаться от оборудования пожарных автонасосов верхними налчтройками стандартного образца и заменить их более простыми. Это

позволило довольно быстро приспособить под пожарные автонасосы обычные грузовые автомашины. Так появился новый тип бортового автонасоса. Для автонасоса ПМЗ-5 использовался стандартный автомобиль ЗИС-5 с бортовой платформой. Насос и трансмиссия к нему размещались так же, как и у автонасоса ПМЗ-1. Бак первой помощи разместили над насосом, задний борт грузовой платформы для удобства обращения с насосом, крепления катушки и удобного входа на платформу сняли. Сиденья располагались вдоль платформы. Всасывающие рукава крепились на крыльях. Рукав с приёмной сеткой закреплялся вдоль правого борта, а его свисающая часть проходила через окно в переднем борту платформы и крепилась на подножке. Второй рукав крепился на левом крыле и подножке машины. Выкидные рукава размещались под сиденьем и на задней катушке. Лестницы (трёхколенная и «палка») крепились к левому борту платформы с внутренней стороны. Стендер и рукавные катушки размещались так же, как и на автонасосе ПМЗ-1.

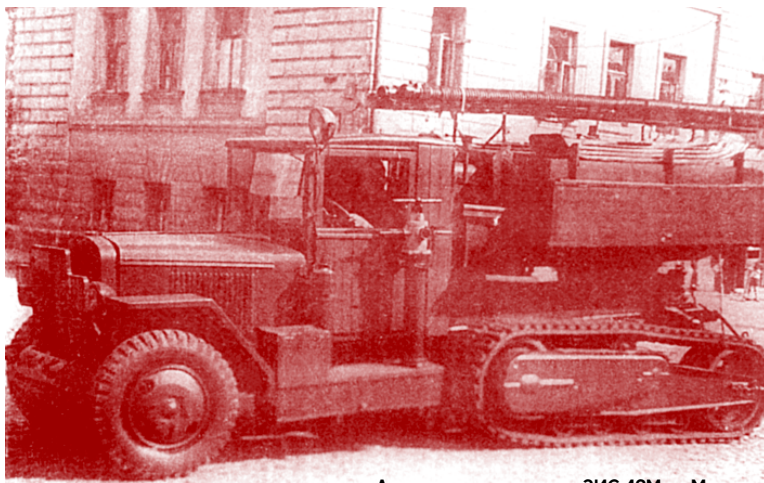
Разгромленные города, разбитые дороги создавали неблагоприятные условия для работы пожарных служб. Использование довоенных серийных автоцистерн и автонасосов не всегда давало желаемые результаты, и их применение становилось невыгодным. Многочисленные повреждения водопроводных сетей сводили на нет все усилия боевого расчёта машины ПМЗ-1, имеющей в запасе всего 360 л воды. Назрела необходимость в использовании пожарных машин с большим запасом воды. При тушении пожаров в военное время хорошо зарекомендовал себя ПМГ-8 на шасси ГАЗ-ААА. Встал вопрос о необходимости создания пожарных автомобилей на шасси повышенной проходимости. В некоторых мастерских пожарных частей оборудование автоцистерн ПМЗ-2 устанавливали на 3-осные шасси ЗИС-6 или на полу-

гусеничные ЗИС-42М. Автомобиль ЗИС-42М оснащался либо двигателем ЗИС-5 мощностью 73 л.с., либо ЗИС-16 мощностью 85 л.с. Машина комплектовалась защитной решёткой перед радиатором и фарами, а также щитками, предотвращавшими зарывание клыков рамы в грунт. ЗИС-42М комплектовался увеличенным до 300 л бензобаком. Последнее можно объяснить тем, что весьма тяжёлая автоцистерна (её полный вес составлял более 5000 кг) даже на шоссе расходовал порядка 60 л топлива на 100 км пути при максимальной скорости 45 км/ч. Это обстоятельство, не смотря на высокую проходимость, и явилось главным ограничителем производства подобной пожарной техники.

Достаточно оснащённые пожарные мастерские создавали в небольших количествах автоцистерны, имеющие ёмкость на 4000 л воды. Эти автомобили комплектовались центробежным насосом ДН-20 московского производства.

Если парк основных пожарных машин (автонасосы, автоцистерны) хоть немного возобновлялся, то специализированная техника, в первую очередь автолестницы, никто не производил. Основной поставщик, Германия, оказался по ту сторону фронта, а по ленд-лизу из Америки было получено только несколько таких машин.

Ещё в более плачевном положении оказались пожарные отряды блокадного Ленинграда. Отрезанность от большой земли сказывалась на нехватке горючего. В это голодное время повреждённые автомобили некому было ремонтировать. В мастерских УПО, до войны считавшихся одними из самых крупных в стране, оставалось 15 чел. В этот период смекалка механиков помогла и в борьбе с огнём. В мастерских вспомнили об использовавшихся в начале века паровых насосах. Было изготовлено несколько автомобилей с закрытыми кузовами для боевого расчёта и с паровым пожарным насосом, расположенным в задней части машины. Помимо основной задачи, по-



Автоцистерна на шасси ЗИС-42М из Москвы

Конные хода также были популярны у пожарных во время войны



Пожарный автомобиль ПМ3-5 в Николаеве

жарные организовывали подачу воды на хлебозаводы и в детские учреждения.

Пожарным часто приходилось работать непосредственно в зоне военных действий – тушить пожары, спасать людей и ценности под огнём противника. Сформированная в марте 1944 г. оперативная группа (около 60 чел.) пожарной охраны Литвы, двигаясь вместе с войсками на

запад, потушила много пожаров. В качестве транспортных средств группа использовала, как самодельные конструкции на шасси ЗИС-6, ЗИС-42, так и стандартные заводские модели, некоторые из которых были усовершенствованы.

Недостаток техники у пожарных восполняли конные повозки. На них монтировались мотопомпы, ёмкости с водой и другое проти-

вожарное оборудование. Старожилы вспоминали времена своей юности, когда автомобили можно было сосчитать по пальцам, а вся пожарная техника была исключительно на конном ходу. Их опыт пригодился в условиях военного времени. В небольших населенных пунктах, поселках и сёлах появлялись отряды пожарных на конной тяге.

МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ



Модели производства ЛОМО-АВМ (Санкт-Петербург)

LADA-1200 В МАСШТАБЕ 1:43... ИЗ КИТАЯ. ШТРИХИ К ПОРТРЕТУ

Василий и Ольга ГОРОДНЫЕ?

г. Ровно (Украина)

v.olga@inbox.ru

фото: Алекс Вассерман (Израиль) и Виктор Городный

Когда в 2002 г. малоизвестная испанская фирма «Altaia» анонсировала в своих планах выпуск серии «такси мира» (**Taxis Del Mundo**), многие коллекционеры порадовались очередной возможности пополнить свои собрания интересными моделями, которые, на тот момент, больше никто не делал.

Среди прочих моделей, значились 21-я «Волга» – «Московское такси» и Lada-1200 – «Варшавское такси», что не могло не заинтересовать, в первую очередь, коллекционеров на постсоветском пространстве.

В испанском анонсе продукции фирмы с маленькой фотографией под 46-м номером значилась модель **Lada WARSAW (1972)**.

Увы, из-за размеров фотографии, рассмотреть всё подробно не представлялось возможным, но от этого желание поближе увидеть, а ещё лучше обладать этой моделькой несколько не уменьшалось.

И вот в январе 2004 г. была выпущена «пилотная» версия.

Модель получилась очень притягательной: мягкая двухцветная окраска с разделением цветов по нижней кромке окон: голубой низ, светло-серый, почти белый верх, и при этом – никаких специальных обозначений, указывающих, что это автомобиль-такси: вполне может быть обычная серийная модель.

Облицовка радиатора выполнена в духе «АГАТовской», а под ней... четыре вентиляционных отверстия, как у рестайлингового варианта «копейки» (ВАЗ-21011). При этом на бампере присутствуют клыки, а под ним – место для номерного знака с тампованным и реалистичным номером **WZT 1972**, где бе-

пейки». Боковые панели внутри салона, как и положено, не доходят до нижней кромки окон – эти места у реального автомобиля имеют металлические накладки, окрашенные в цвет автомобиля. Лобовое стекло имеет в верхней части противосолнечную затемнённую полосу, ну а водительская дверь выполнена с имитацией полностью опущенного стекла, что добавляет модели особый шарм. На этой же двери установлено единственное зеркало заднего обзора, полностью имитирующее реальное, устанавливаемое в то время на «Жигули». Имитация уплотнителей стёкол осуществлена путём очень аккуратной подрисовки чёрной краской. Немного портит общее впечатление, чуть больший, чем следовало угол наклона

задней стойки и соответственно наклон стекла: ближе к вертикальному. Из-за этого заднее окошко-«треугольник», выглядит немного деформированным. Дверные ручки – имитация с нанесением «серебрянки» на соответствующие выступы, при этом, они меньше по размеру, чем следовало бы.

Задняя часть автомобиля практически соответствует прототипу, но... при этом не ВАЗ-2101, а, скорее, ВАЗ-21011, поскольку под задними фарами отсутствуют «катафоты», а сами фары плоские. Завершает «компози-

цию» надпись «LADA 1200», но тогда это уже ближе к ВАЗ-21013.

Что же касается днища, оно, как это традиционно для большинства моделей «от IXO», почти плоское, без особых «изысков». Но при этом, абсолютно неправильное! Во-первых, глядя на решение «низа», создается впечатление, что прототип имеет неразрезную балку не только заднего, но и переднего(!) моста. Проще говоря, типа УАЗ 4x4, что, конечно же, не так. Во-вторых, непонятная Х-образная подштамповка, намекающая на присутствие рамы,



лые символы нанесены на чёрный фон. Рассеиватели фар – «стекляшки». Повторители поворотов аккуратно подрисованы. У модели присутствуют очень характерно поставленные «дворники», а на правом крыле установлена антенна штатного радиоприемника.

Очень достоверно проработан чёрного цвета салон, при этом его фактура более напоминает реальный, нежели у саратовской модели «ко-



подобно той, что применялась, к примеру, на «Чайках». Нда... Лучше бы полностью плоское днище, чем такие «фантазии». И только выпуклая надпись «LADA-1200» призвана убедить коллекционеров в том, что у них в руках модель популярной отечественной малолитражки. На этом можно было бы, и закончить описание, но...

Генри Форд, в свое время сказал, что 80% красоты автомобиля в его колёсах. Колёса же модели оставляют двойственное впечатление: достаточно достоверный рисунок протектора, правда, по своей сути, ближе к всепогодному и... матово-серебристые диски, которые назвать «жигулёвскими» можно лишь с большой натяжкой. Обод колеса, по отношению к его крепёжной части, вынесен вперёд, как на спортивных автомобилях, а рисунок вентиляционных отверстий не совсем точен, не говоря уже о декоративном, почти плоском колпаке.

После всего этого, логично задаться вопросом, про достоверность данной модели в плане её соответствия историческим и техническим нюансам.

Цветовая схема полностью соответствует таковой для такси того периода. Причём не только варшавским, но и других польских городов. Впервые она была применена ещё в 1968 г. на FIAT-125P.

Как известно, выпуск «копеек» был начат в 1970 г. и они сразу активно «пошли» на экспорт, в том числе и в Польшу, где несколько лет дополняли польские ФИАТЫ в качестве автомобилей-такси.

Декоративные колпаки ближе к тем же 125-м ФИАТам.

А вот передняя панель с четырьмя дополнительными отверстиями появилась на реальных машинах только в... 1976 г. Это был последний вариант ВА3-2101. Вскоре «стартовал» ВА3-21011, который имел именно такую панель, но уже с другим бампером (без «клыков»), с новыми задними фонарями и боковыми дефлекторами на задней стойке крыши.

В марте 2004 г. первые версии **Lada-1200** появились в газетных киосках европейских столиц в свободной продаже, но уже... как такси Аддис-Абебы (Addis-Abeba). Чем была вызвана такая «рокировка» узнать не удалось. Модель была в блистерной упаковке, на подставке которой значилось: «**Lada-1200 • Addis-Abeba • 1972.**».

При этом отличия от описанной выше модели заключались только... в наличии другого номерного знака **O 05433**, который явно указывал на принадлежность к «арабскому» региону.

Спустя примерно неделю после появления первой версии, появились «обновлённые» модели с тремя существенными дополнениями: объёмной, выполненной отдельной деталью «ВАЗовской» эмблемой, фонарём на крыше с надписью «TAXI» и декоративными колпаками на дисках, которые стали металлизированными, но отнюдь не более правильными.

Эти модели выпускались в двух сериях: «испанской» и «французской». Причём модели, выпущенные в разных сериях, имели ещё и свои дополнительные отличия. «Испанская» модель – фонарь с чёрной или тёмно-синей надписью «TAXI» на крыше и подписью на подставке «**LADA • Addis-Abeba • 1972.**». «Французская» – красную надпись «TAXI» на плафоне и подпись на подставке «**LADA • Addis-Abeba • 1976.**».

Спустя некоторое время, в октябре 2004 г., наиболее «пронрыливые» энтузиасты «модельного дела» смогли пополнить свои коллекции первыми моделями LADA-1200 «от IXO», заказчиком которых выступила фирма CARS&CO с заявленным тиражом в 999 экз.

По сути это был ВА3-2101 белого цвета с госномером **и7732ЦП**, заявленный как модель 1976 г. Хотя, надпись на подставке, по-прежнему, нас уверяла, что это LADA-1200.

Почему мы сделали оговорку? Просто, в то время, надпись «LADA» применялась только для экспортных вариантов (а тут «родной номер»). На родине именем «Лада» обыватель называл улученные версии ВАЗовских автомобилей.

Что же изменилось в модели от IXO, в сравнении, с более «дешёвой», «алтаевской» версией?

Во-первых, на модели появился вышеупомянутый госномер Краснодарского края **и7732ЦП** образца 1981 г., но... с белыми символами на чёрном фоне, что, с учётом правильного начертания символов, является просто «негативом» реального номерного знака той поры (Эфиопские номера смотрятся намного приятнее, чем неправильные советские, и «не режут глаза».)

Во-вторых, появились чёрные тампованные «накладки» на «клыках» бамперов. У лобового стекла отсутствует имитация солнцезащитной полоски, а антенна штатного радиоприёмника в полтора раза выше, чем у варианта «такси».

Задний дополнительный фонарь стал красным – всё ясно, это дополнительный стоп-сигнал, хотя штатно заводом он на эти модели не устанавливался. У «такси» он белого цвета, что «говорит» – это фонарь заднего хода.

Особого упоминания заслуживает красный, точнее вишнёвый салон, который максимально подходит под цвет обивочного дерматина на сиденьях того периода. Интересно отметить, что приборная панель имеет хорошую проработку, присутствует даже тамповка с изображением комбинации приборов. Но при всём при этом, она, по своей фактуре, напоминает таковую у реальных FIAT-124.

Перевернув модель, обнаруживаем всё тоже, что и у предшественницы, но с небольшими изменениями: карданный вал, картеры КПП и главной передачи, выпускная система окрашены «серебрянкой», а объёмная надпись «LADA-1200» заменена тампованой, что говорит, о возможной унификации некоторых деталей с другими моделями. Так, сравнив днище SEAT-1430 с нашей «Ладой» мы, с некоторым удивлением обнаружили, что они абсолютно идентичные.



И это притом, что у ранних моделей SEAT оно тоже было индивидуальное. Наличие вышеупомянутой панели приборов дает нам возможность предположить, что не за горами и появление FIAT-124. А там, быть может, появятся испанский SEAT-124, турецкий Tofas или индийский Premier.

В декабре 2004 г. на сайте IXO в разделе «новинки» появилась информация о выпуске под номером CLC059 новой версии LADA-1200 светло-голубого цвета (light blue). Кроме цвета кузова и салона, у этого варианта и другой номерной знак – **76-24 моц** «старого типа» (до 1981 г.). Во всём остальном модель повторяет предыдущий вариант.

Немного огорчает то, что достать эту модель для нашего коллекционера немного проблематично, даже, несмотря, на довольно высокую цену в 24 евро.

К слову говоря, как оказалось, дилеры IXO, не спешат заказывать модель «копейки», мотивируя это тем, что на ней «не заработаешь», так как многие имеют более точную, но выполненную по технологии тридцатилетней давности «саратовскую» модель.

Когда писался этот материал, стало известно о появлении в скором времени бело-зелёной «копейки» «от IXO» в варианте «Полиция ГДР».

Что же можно посоветовать коллекционерам? Выбор, безусловно, за вами, каждая модель интересна по-своему. А ещё дело случая – какую «повезёт достать».

В нашей коллекции есть и «испанка», и «французенка», и «польское такси», и белая «иксошная». Но... самыми точными, несмотря на описанные недостатки, можно считать pilotную версию «Варшавского такси» и самую первую Аддис-Абебовскую – они вполне могут быть обычными, а не специализированными автомобилями, тем более что на Востоке двухцветная окраска обычное явление.



«ФЕРМЕР» НА ФРОНТЕ

Евгений ПРОЧКО (Москва),
Люциус СУСЛАВИЧЮС (Вильнюс)

Нельзя сказать, что автомобильная промышленность ведущих стран мира в тридцатые годы прошлого века не занималась разработкой и производством автомобилей для армии. В те годы появилось немало очень интересных в техническом плане и великолепно выглядевших на манёврах и военных парадах автомобилей. Но вот грянула Вторая мировая война, и весь этот парк армейских вездеходов стал прямо на глазах «таять». Воюющие европейские страны мобилизовали гражданские автомобили, но и это не помогло – потери автотранспорта превышали его поступления из заводов и гражданского сектора. И тогда противостоящие агрессорам страны – Великобритания и Франция обратились за помощью к «автомобильной сверхдержаве» – США. Но к началу войны фирмы США специальных армейских автомобилей не производили, поэтому за океан в виде первостепенной помощи были направлены обычные коммерческие грузовики, имевшие лишь самые минимальные изменения в конструкции – защиту фар, приспособленные для перевозки солдат кузова с тентами, шины повышенной проходимости. Однако в первых партиях поставок в Европу фордовских грузовиков не было. Военные не пожелали иметь в своем парке автомобили с подвеской на поперечной рессоре, двигателями V-8 и другими нестандартными техническими решениями, которых упорно придерживался Генри Форд. Если для фермеров, для которых Ford делал основную мас-

су грузовиков, это особого значения не имело, то в войсках любые нестандартные решения при неопытности большинства армейских водителей могли обернуться серьёзными проблемами. Лишь успех конкурентов – Chevrolet и Dodge к 1940 г. заставил Г.Форда отчасти изменить конструкцию – модель Ford 2G8T получила переднюю подвеску с 2-мя продольными полуэллиптическими рессорами и ряд-



мучило ездивших на Ford 2G8T военных шоферов:

неудачное горизонтальное расположение прерывателя-распределителя на крышке распределительных шестерён – неудобно в эксплуатации, при отрыве ремня повреждается крышка, а из-за слабых пружин её крепления она часто соскакивает на ходу;

большая длина всасывающей трубы маслонасоса, оказывающей значительное сопротивление всасыванию. После запуска двигателя масло не сразу подается к насосу, особенно после продолжительной стоянки. Отсюда преждевременный износ;

неудачное расположение аккумулятора под капотом вблизи передней оси – тряска и толчки, ослабление креплений, разрушение корпуса, пластин, выпаривание электролита и течь его, размягчение мастики;

массовый обрыв и срез болтов крепления кронштейнов передней опоры двигателя из-за неплотного прилегания к плоскостям картера, отсутствие обработки нижних торцевых плоскостей головок болтов и шайб, недостаточный диаметр болтов крепления;

неудачное расположение трубопроводов гидротормозов на задней части картера ГП – при движении задним ходом они сминаются и рвутся.

И это только часть тех крупных и мелких неполадок, выведивших «форды» из строя в самый неподходящий момент. Рассматривая эти проблемы с позиций сегодняшнего дня, мож-



Ford 2G8T под Москвой, Весна 1942 г.



Ford G8T летом 1944 г. в Румынии



Ford 6

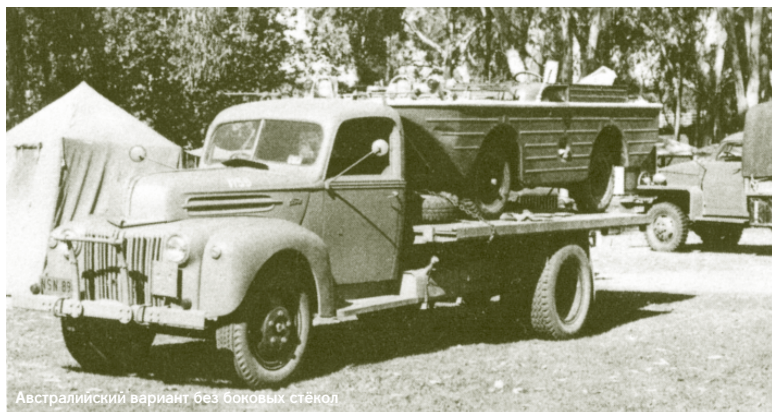
дольный шестицилиндровый двигатель (3700 см³, 90 л.с./об. мин). Длиннобазный (база – 4010 мм) грузовик с высокобортным кузовом предназначался в первую очередь для фермеров, но война внесла свои изменения – «форда» после незначительных изменений признали годным для службы в войсках в качестве 1,5-тонного грузовика общего назначения типа 4x2. Внешность его осталась сугубо гражданской, он не имел даже буксирного приспособления – заменён был лишь кузов да ещё установлен дополнительный топливный бак. Окрашенные в защитный цвет, «форды», разобранные на агрегаты, поплыли через Атлантику, сперва в Великобританию, а потом, в конце 1941 г. – и в северные порты СССР. Позднее они поставлялись и в Австралию.

В войсках первые сотни Ford 2G8T появились уже во время битвы за Москву. Водители Краской Армии встретили «американцев» с понятным восторгом. Это был автомобиль другого поколения, нежели привычные ГАЗ-ММ и ЗИС-5:

- удобная цельнометаллическая кабина;
- мощный для автомобиля такого класса двигатель;
- долговечное сцепление и четырёхступенчатая коробка передач;
- гидравлические тормоза с вакуумным усилителем;
- хорошая динамика, в том числе разгонная;
- высокая максимальная скорость (88 км/час);
- неплохая экономичность;
- большой запас хода;
- удобство эксплуатации;

- сильный свет фар (что, как и скорость, особенно ценили водители); хорошие ездовые качества.

Но суровые будни войны в условиях Восточного фронта довольно быстро выявили и ряд слабых мест в конструкции «фермера». Вот что



Австралийский вариант без боковых стёкол



Где-то в Европе

но утверждать, что в автомобиле Ford 2G8T и его улучшенной модификации Ford G8T образца 1943 г. ярко проявились свойственные Г.Форду черты технического авантюризма, желание сделать не так, как у других, иногда вопреки здравому смыслу. При традиционно хорошей динамике (вспомните Ford A, Ford AA), высокой максимальной скорости и в ряде случаев неплохой проходимости фордовские машины отличались невысоким ресурсом двигателей, в том числе из-за применяемых на них ничем не оправданных технических решений, часто по принципу: пусть и плохо, но всё для своей машины делаю сам, в т.ч. карбюратор, бензонасос, систему зажигания и др. и наперекор другим (применяю только собственные конструкторские решения, пусть и не самые лучшие). Правда, война многому научила Г.Форда (точнее заставила научиться), начиная с освоения 6-цилиндрового рядного двигателя (что он не делал с 1932 г. и поэтому отстал от передовых фирм в этом деле – потерял динамику и темп развития 6-цилиндровых двигателей) и кончая ликвидацией наиболее одиозных решений при

штампованные вместе с нижней головкой шатуна резьбовые шпильки крепления крышки (при довольно частом срезании их резьбы приходилось выбрасывать и шатун в целом). И так было ещё на Ford A. Но видно Г.Форд хладнокровно игнорировал этот негативный опыт. А может быть, он был слишком привязан к своей самобытной, никем не используемой технологии изготовления вышеприведенных деталей, а также стальных тонкостенных литых поршней, работающих не лучше алюминиевых, но которые, уже точно, другие фирмы делать не могли, да пожалуй, и не хотели. Тем не менее у Ford 6 было достаточно много современных и прогрессивных технических решений, идущих «в ногу» с решениями других фирм (например Dodge). Определённо на Ford 6 и особенно на его двигатель поглядывали на ГАЗе в 1944 г. при разработке ГАЗ-51. А ещё Ford славился неповторимостью своего внешнего облика, пусть и не технологичного, нередко непрактичного. Ford сразу можно было узнать внешне.

Тем не менее «форды» провозвали всю войну. На них солдаты Красной Армии въезжали в города освобожденной Европы, на них стремительно продвигались по дорогам Манчжурии.

В другом полушарии такие же «форды», только со срезанной верхней частью дверок или крышей, возили военные грузы через всю Австралию, высаживались на острова Тихого океана и побережье Юго-Восточной Азии. В США производство этого семейства грузовиков продолжалось вплоть до 1950 г.

В СССР пережившие боевые действия и не возвращённые американцам «форды» после войны были переданы в народное хозяйство. В Украине, например, большинство из них отдали колхозам. В Литве «форды» распределяли по разным фабрикам, артелям и организациям.

В строю, после войны «форды» долгие годы использовали моряки (возможно морская пехота) – машины были чистые, ухоженные, с изображением якоря на кабине.

На «гражданке» автомобили Ford 2G8T/G8T сохранились дольше, чем почти одинаковые Dodge WF32 и Chevrolet 4409. Возможно, влияние оказало сходство с предвоенными грузовиками ГАЗ, возможно, то, что «форды» собирались на конвейере ГАЗа, а потом в Минске советскими рабочими, а не иранцами, как «дожи» и «шевроле». К примеру, в г. Каунас последний Ford 2G8T списали лишь в 1968 г., когда из всей «ленд-лизовской» автотехники уже встречались только «студбеккеры».

Надо сказать, что списанные «форды», по крайней мере в Литве, весьма часто служили как источник деталей для модернизации ЗиС-5. На шасси советского грузовика ставилась американская кабина, обрезанный по месту аллигаторный капот и укороченный фордовский кузов. В свое время по Каунасу ездили несколько десятков таких вот «зисофордов».

Производители моделей пока уделяют мало внимания этому достаточно популярному в сорочковые-пятидесятые годы прошлого века грузовику. Известно лишь производимая в виде набора в Минске модель Ford G8T в «авиационном» масштабе 1:72.

Технические данные:

вес – 2620 кг:

грузоподъёмность – 1500 кг (2000 кг на хорошей дороге):

база – 4010 мм:

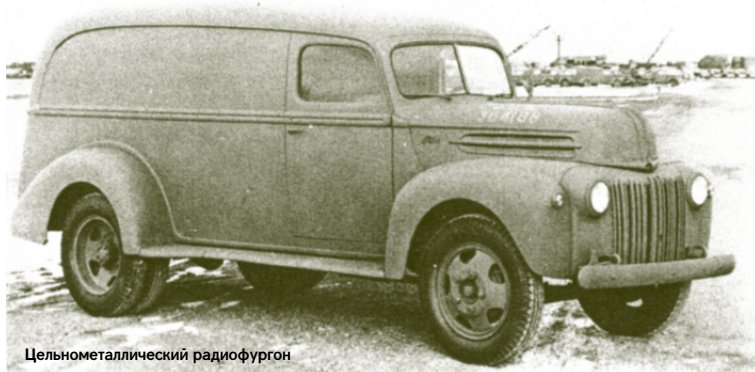
размеры – 6470x2210x2610 мм (с тентом):

скорость – 88 км/час:

запас топлива – 75 + 115 л.



Ford'ы английской армии в Италии, 1945 г.



Цельнометаллический радиофургон



Миномётчики на улицах Вены



Модификация с фарами над крыльями для армии США



Тропический вариант в Малайе

PRIMA FABBRICA ITALIANA
DI MODELLI DI AUTO ANTICHE
IN MINIATURA PER COLLEZIONISTI
SCALA 1:43

dugu
VARALLO SESIA
MiniAutotoys



«DUGU». Модели старинных автомобилей с совой на коробке

Дмитрий ЛИСИН (г. Томск)
по материалам журнала *Miniauto & Collectors*
e-mail: lischita@mail.ru

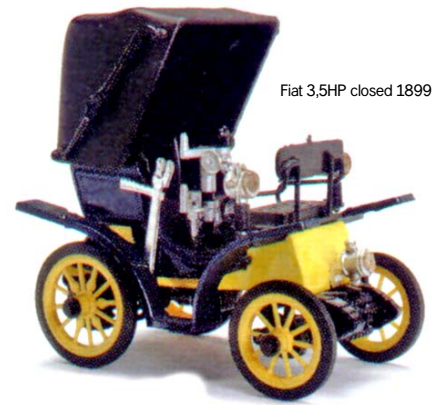
История этой редкой в нашей стране итальянской модельной фирмы начинается в 1961 г. Именно тогда Бартоломео Чиодо, страстный поклонник и энтузиаст автомобильной истории, прибыл в Туринский автомобильный музей. На переговорах с представителями администрации он убедил их, что на основе имеющейся в музее информации и коллекции старинных автомобилей можно организовать успешное производство масштабных моделей. К слову сказать, в то время модельные фирмы не баловали коллекционеров большим ассортиментом копий старинных автомобилей в масштабе 1:43. Лишь одна английская фирма Lesney да пара французских Safig и Rami выпускали в небольших количествах модели антикварных автомобилей, а интерес к ним был очень велик. Администрация музея взвесила все «за» и

«против» и разрешила использовать имеющуюся у них информацию. Своим решением работники музея дали толчок к образованию новой модельной фирмы. Для её названия Бартоломео Чиодо выбрал имя района, где он родился. А родом он был из небольшого городка Варалло Сесна в Педмонте, который делился на два района: Dugu и Falchet, что означало «сова» и «сокол» соответственно. Чиодо был из района «Сова», поэтому модельная фирма стала называться «Dugu», а фирменный знак в виде изображения совы был разработан графиком Р.Виоли.

Для своей первой модели-копии Бартоломео выбрал версию довольно известного автомобиля из экспозиции Туринского автомобильного музея – Fiat Tipo 4 1911 г. с закрытым верхом. Получившаяся модель была очень точной, хорошо детализированной и прекрасно соответствовала оригиналу. Специалисты оценивали её очень высоко и отмечали отсутствие аналогов соответствующего качества. Кузов модели был выполнен из металла, а остальные детали из пластмассы. «Изоминками» можно считать: наличие номерного знака (номер 63 красного цвета, указывал на то, что машина была зарегистрирована в провинции города Турин) и проработанные колёса, у которых обод, спицы и ступица были выполнены отдельными деталями, а на шинах был настоящий протектор. Облицовка радиатора так же была изготовлена в виде отдельной детали, которая вставлялась в рамку. Фары были со стёклами.



Benz Victoria 1893



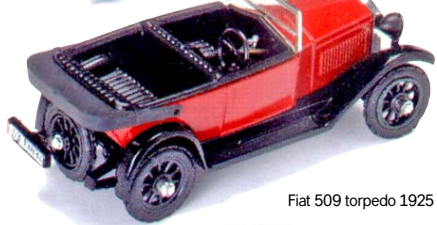
Fiat 3,5HP closed 1899



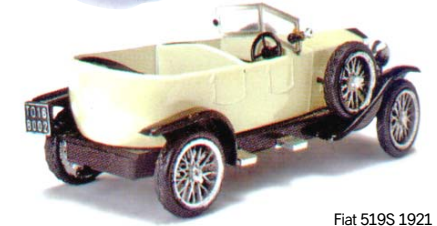
Duesenberg J open 1931



Duesenberg J closed 1931



Fiat 509 sedan 1925



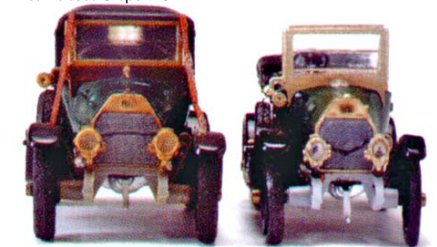
Fiat 509 torpedo 1925



Fiat 519S 1921



Fiat 4 closed & open 1911



Lancia Lambda 5-series closed 1925



Fiat 4 open 1911



Fiat F2 Grand Prix 1907



Lancia Lambda 5-series torpedo 1925



Itala "Palombella" 1907 (слева) & Itala 25/35HP closed 1912



Itala 25/35HP open 1912

Производство данной модели осуществлялось на базе компании RIO из г. Черноббио (сейчас широко известной коллекционерам всего мира, а в те времена её специалисты выполняли заказы господина Риваросси – крупного производителя моделей железнодорожной техники), причём её облик постоянно дорабатывался и улучшался (например добавилась более проработанная эмблема компании FIAT на радиаторе модели).

За моделью Fiat последовала модель автомобиля Lancia Lambda 5 серии выпуска 1925 г. с закрытым верхом. Всего же к 1975 г. в ассортименте фирмы Dugu было 22 модели не входящих в серии.

Что касается серий, то их было выпущено две. В 1963 г., по инициативе администрации Туринского автомобильного музея была анонсирована и начала выпускаться серия «Автомобильный музей», в рамках которой планировалось выпустить 14 моделей-копий автомобилей, находящихся в коллекции музея. А в 1966 г. была представлена серия «Рабочая техника». Необходимо отметить, что в 1966 г. была выпущена модель трицикла Bernardi 1896 г. с поднятым верхом, которая фактически должна была стать пятнадцатой моделью серии «Автомобильный музей», но в список не была включена по непонятным причинам. Особенностью данной модели являлось не только её высокое качество, но и то, что она была выпущена ограниченным тиражом в 2000 шт. только для членов клуба «Hi Fi Dugu» и в свободную продажу не поступала.

Как отмечают специалисты тех лет, цены на модели фирмы Dugu были вполне умеренными, поэтому модели пользовались хо-

Fiat Ballilla Coppa d'Oro 1935



Cord 812 closed & open 1936



Peugeot 2,5HP 1894



Peugeot 2,5HP 1894



Rolls-Royce Silver Ghost 1931

рошим спросом. Основным местом их продажи были билетные кассы Туринского автомобильного музея, где модели легко узнавались посетителями по картонным коробкам голубого и желтого цветов с изображением совы. В дальнейшем коробки тоже претерпели изменение и приобрели прозрачное окошко круглой формы, в котором можно было увидеть саму модель.

В 1974 г. фирма Dugu под давлением инвесторов сменила свое название на Sispa, а в 1975 г. прекратила своё существование. Анон-



Fiat Eldridge Record car



Benz Break 1899



Darraq 9,5HP 1902



Brixia Züst 1909

Lancia Theta 1914 (справа) & Ansaldo 4C torpedo 1923



Cisitalia 202 Pininfarina 1948

сированная в 1975 г. фирмой Dugu модель автомобиля Fiat Eldrige Mefistofele производилась уже не её специалистами, а компанией Zepplin из Милана, которая выкупила у Dugu формы на эту модель. Таким образом, последнее детище Dugu вышло на рынок под другим именем и ограниченным тиражом в 1000 экз.

Сегодня модели с совой на коробке очень редки (тем более с родной коробкой) как у нас в России, так и за рубежом. Но, тем не менее, они являются очень интересными и желанными, не смотря на то, что с течением времени колёса некоторых из них деформируются из-за химической реакции между пластиковой основой и резиновой покрывкой.

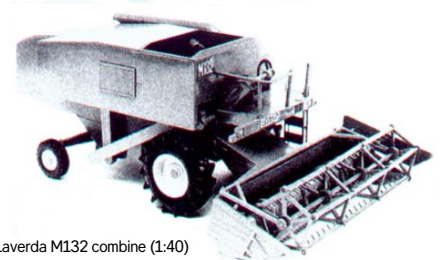
Время властно над всем, но только не над памятью.



Same Centauro 1966 (1:15)



Someca 640 (1:38)



Laverda M132 combine (1:40)



Fiat 697



OM N100



Fiat 90NC tanker

Несерийные модели:

Fiat 4 closed 1911 Dugu #1
Lancia Lambda 5-series closed 1925 Dugu #2
Fiat 4 open 1911 Dugu #3
Fiat F2 Grand Prix 1907 Dugu #4
Lancia Lambda 5 serie 1925 torpedo Dugu #5
Itala 1907 «Palombella» Dugu #6
Itala 25/35 HP closed 1912 Dugu #7
Itala 25/35 HP open 1912 Dugu #8
Bernardi 3,5 HP closed 1896 Dugu #9
Bernardi 3,5 HP open 1986 Dugu #10
Fiat 3,5 HP open 1899 Dugu #11
Fiat 3,5 HP closed 1899 Dugu #12
Duesenberg J closed 1931 Dugu #13
Fiat 509 sedan 1925 Dugu #14
Fiat 509 torpedo 1925 Dugu #15
Itala 35/45 HP 1909 Dugu #16
Fiat Balilla Coppa d'Oro 1935 Dugu #17
Cord 812 closed 1936 Dugu #18
Duesenberg J open 1931 Dugu #19
Cord 812 open 1936 Dugu #20
Rolls Royce Silver Ghost closed 1931 Dugu #21
Rolls Royce Silver Ghost open 1931 Dugu #22
Fiat Eldrige record car Dugu #23

Серия «Автомобильный музей»:

Benz Victoria 1893 Dugu #1
Peugeot 2,5 HP 1894 Dugu #2
Benz Break 1899 Dugu #3
Darracq 9,5 HP 1902 Dugu #4
De Dion Bouton Populaire 1903 Dugu #5
Legnano 6/8 HP closed 1908 Dugu #6
Legnano 6/8 HP open Dugu #7
Fiat 500A closed 1936 Dugu #8
Brixia Zusta 1909 Dugu #9
Cisitalia 202 Pininfarina 1948 Dugu #10
Lancia Theta 1914 Dugu #11
Ansaldo 4C Torpedo 1923 Dugu #12
Fiat 500A open 1936 Dugu #13
Fiat 519S 1921 Dugu #14

Серия «Рабочая Техника»:

Same Centauro tractor 1966 M1:15
Fiat 550/600/640 tractor M1:38
Someca 640 tractor M1:38
Fiat 697 M1:43
Fiat 90NC truck M1:43
OM N100 M1:43
Fiat 90NC tanker M1:43
Laverda M132 combine M1:40



Bernardi 3,5HP closed 1896



De Dion Bouton Populaire 1903



Legnano mod. A 6/8HP open 1908



Fiat 500A open & closed 1936

СРАВНИМ МОДЕЛИ

Мурат ДАДАЯНЦ,
e-mail: muratd@list.ru

Сегодня мне хотелось бы обратиться к довольно интересному процессу, занимающему каждого коллекционера моделей – их сравнении.

Сейчас, когда на рынке достаточно много производителей моделей каждый раз приобретении какой-либо из них сталкиваешься с проблемой выбора – предложение одинаковых копий автомобилей от разных производителей довольно обширно

Основными в решении данной дилеммы являются следующие аргументы.

Первый. Приверженность определённому производителю. Коллекционирование это хобби, т.е. занятие «для души», а вот к какой фирме-производителю моделей лежит эта самая душа и определяет желание приобрести модель или нет. Так, например, в Санкт-Петербурге один очень уважаемый мною коллекционер поставил себе на полку модель Renault R16 производства Corgi Toys начала 1970-х гг., но при этом он пренебрёг такой же моделью от Minichamps, причём аргументация была очень проста: «У меня была такая в детстве, и я её разбил». Другой мой знакомый коллекционер с приличным стажем выбрал за основу коллекции модели фирмы Matchbox, хотя не пренебрегает и моделями других производителей. Так вот приобретаю за бешеные деньги Aston Martin DB4 от Matchbox, он с лёгкостью избавился от модели производства Vitesse, которая, к слову сказать, детализирована гораздо лучше и производит намного более благоприятное впечатление. Вообще-то коллекции, основанные на принципе одного производителя, встречаются достаточно часто.

Второй, не менее важный при выборе модели аргумент, это её соответствие оригиналу. Мы все знаем, что собиратели делятся на коллекционеров **моделей** автомобилей и на коллекционеров моделей **автомобилей**. То есть приоритеты в подборе коллекции разделяются достаточно чётко. В этой статье мы поведём рассказ лишь о тех, кто в основу своей коллекции ставит максимальное повторение копией оригинала, то есть реального автомобиля.

Одним из основных критериев при выборе моделей для коллекционирования является их масштаб. За всю мою достаточно долгую коллекционную деятельность я лишь раз в жизни встретил серьезного собирателя моделей, для которого масштаб был просто не важен. Это ныне здравствующий и активно собирающий модели единомышленник из Санкт-Петербурга, посвятивший всю свою коллекцию автомобилям Формулы-1, причём абсолютно всех масштабов.

Наиболее распространенными среди коллекционеров автомобильных моделей масштабами являются 1:43, 1:18, 1:72. Более 85% моделестов всего мира привержены этим масштабам, причём более половины из них 43-му. Так вот, говоря о 43-м масштабе, следует отметить, что для многих коллекционеров одним из основных критериев выбора той или иной модели является точность уменьшения модели от её прототипа ровно в 43 раза. К сожалению многие фирмы в коробки с надписью «scale 1:43», вкладывают модели, лишь приблизитель-

но соответствующие указанному масштабу, что возможно красиво, но для большинства серьезных коллекционеров совершенно недопустимо. Наглядный пример тому модели фирмы Sagaama. Поле нескольких лет выпуска довольно посредственных моделей в 2004 г. появилась довольно неплохого качества целая серия классических и современных автомобилей на которые стали обращать внимание многие маститые коллекционеры. Тут-то и началось самое интересное. Дотошнейшие из наших коллег, обложившись справочной литературой, начали промерять модели и выяснили, что некоторые, вполне приличные на вид модели, не имеют ничего общего с 43-м масштабом. Другие же – полностью ему соответствуют. Что и породило дефицит одних и не ликвидность других моделей одной и той же серии.

Закончив с масштабным фактором, перейдём к другим, не менее важным, условиям соблюдения сходства с оригиналом.

Одним из самых больных мест многих моделей являются колёса. Мало того, что даже у некоторых высококачественных моделей встречаются колёса с немасштабным диаметром (например, модель FIAT 850 от IXO-ALTAJA у которой колёса по размеру достойны крупного джипа), зачастую диски колёс, колпаки на них, ширина и профиль покрышки бывают взяты неизвестно откуда. Несколько десятков лет назад большинство фирм выпускали модели на унифицированных колёсах (многие коллекционеры со стажем помнят модели Corgi Toys и Norev на так называемых «пуговицах»). При чём на них выпускали как спортивные автомобили, так и грузовики с автобусами. В наше время практически только игрушечные автомобильчики выпускаются на одинаковых колёсах. Тем не менее, существует ряд моделей старых фирм, повторяющих выпуск, не изготавливаемых до настоящего времени ни кем другим моделей, вид которых омрачён лишь стандартными для них всех колёсами. Яркий пример тому старая серия моделей фирмы Corgi Toys! До сих пор никто не выпустил такие модели английских «классиков», как Marcos Mantiss, Adams Bros. probe 2, Mini Marcos. Эта проблема, в общем-то, поправима. Сейчас существует ряд фирм-производителей модельных аксессуаров, которые выпускают колёса для различных автомобилей в 43-м масштабе, но продукция их встречается редко и она довольно дорога.

Ещё одним важным фактором похожести модели и прототипа является качество литья кузова. Сохранить пропорции кузова и соотношение длина – высота – ширина в соответствии с оригиналом довольно сложно. К сожалению не все модели, которые отлично смотрятся, точно повторяют пропорции кузова настоящего автомобиля. Например, модель LADA 1200 (BA3-2101) от IXO просто прекрасна визуально, но абсолютно неправильно передаёт пропорции реального автомобиля. Другая крайность – модели фирмы Solido конца 1970-х начала 1980-х гг., которые неаккуратно окрашены, имеют минимальную детализировку с абсолютно не проработанными салонами, но!!! практически идеально повторяют пропорции

кузова прототипа!

Не мало важным фактором является и наличие мелких деталей, наличие или отсутствие которых сильно влияют на сходство модели и оригинала. Здесь снова сталкиваемся с проблемой выбора: покупать или нет прекрасную отлитую модель солидного производителя, но с дворниками, отлитыми воедино с лобовым стеклом или с кузовом, на котором отсутствуют зеркала и молдинги не металлизированы. Великолепной иллюстрацией этого служат модели фирмы Brooklin. Несравненно отлитые из тяжёлого металла великолепно окрашенные кузова с молдингами, окрашенными в цвет кузова и, зачастую, не обременённые такими важными атрибутами, как дворники и зеркала и при всём при этом на достаточно качественных колёсах. Точно такими же недостатками страдают и модели фирмы Rex Toys, не говоря уже о столь любимых автором старых моделях Solido из серии «Золотой Век».

Надо отдать должное Solido, начиная с середины 1990-х гг. даже модели старого ряда приобрели вполне сносную детализировку, не говоря уже о новинках, которые своим качеством вернули признательность коллекционеров к продукции этой фирмы.

Имеется три варианта решения данной проблемы:

– смириться и поставить модель на полку такой, какова она есть. Так часто делают коллекционеры Моделей, а не Автомобилей, или придерживающиеся мнения, что модель должна быть такой какой её выпустили и не важно что она не очень похожа на оригинал;

–отказаться от приобретения данной модели

и приобрести модель этого автомобиля от другого производителя или ждать её появления с более качественной детализировкой, что не всегда возможно;

– и, наконец, довести эту модель до приемлемого качества.

На последнем варианте стоит остановиться подробнее. Ранее многие считали, что вмешиваться в заводскую модель не приемлемо, но сейчас всё большее количество коллекционеров прибегает к конверсии. Стали появляться отдельные умельцы и целые мастерские, занимающиеся конверсией моделей определённых фирм, как правило, Solido, Brooklin, Brumm, RIO. Причём конверсия бывает от самой поверхностной (металлизация или нанесение хрома на молдинги, ручки, петли дверей) до полной (перекраска и проработки салона, добавление зеркал, антенн, дворников). На фото 1 и 2 видна разница между двумя моделями Cadillac 452A от Solido. На фото 1 изображена стандартная модель, а на фото 2 – конверсия фирмы S-LUX из Бремена. Как видим, модель полностью перекрашена, добавлены дворники, проведена имитация кожи тента и свернутого сиденья, добавлена эмблема, частично проработан салон.

Ну, а теперь о единственном критерии выбора моделей, который зависит не от пристрастий, а от возможностей – это цена. Ведь приобрести Lotus Eurora можно и за 35–40 долл. (Kyosho), и за 5–6 (Cararama).

Но что ставить в коллекцию – решать только вам самим.

P.S. В следующих статьях мы займемся сравнением конкретные модели от разных производителей по критериям, изложенным в данном материале.



Фото 1

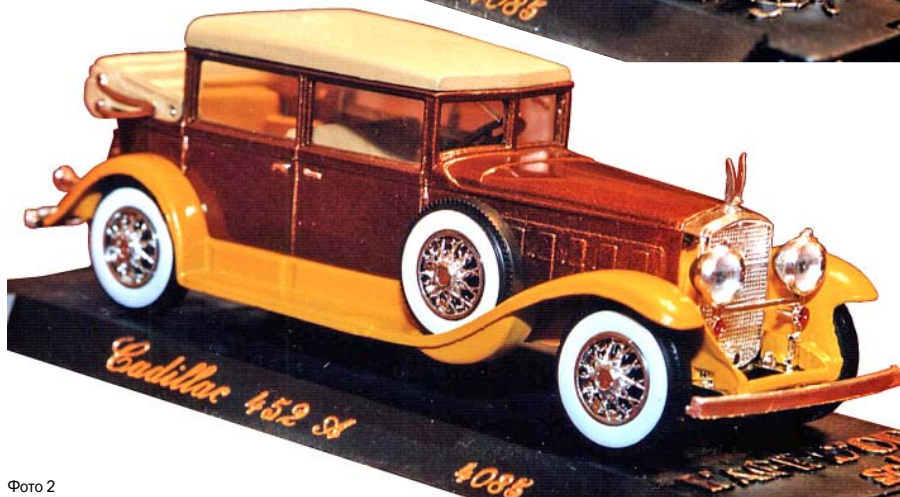


Фото 2

НОВОЕ ИМЯ

Совсем недавно на небосклоне отечественного автомоделизма появилась новая мастерская – «МД-студия». И как это уже стало традицией в последние годы, её родиной является Украина. Изготавливаемая ею продукция является конверсией широко известных моделей «АГАТа», ГАЗа и «Тантала».

В силу личных симпатий создателей студии основную программу составляют модели советских раллийных автомобилей, принимавших участие в следующих спортивных соревнованиях:

• марафон Лондон–Сидней 1968 года;
• марафон Лондон–Мехико 1970 года (Москвич-412 №№ 28, 40 и 71);

• ралли «Тур Европы» 1971 (ВАЗ-2101 № 25 и Москвич-412 № 51), 1973 (ВАЗ-2101 № 6 и Москвич-412 № 36) и 1974 (ВАЗ-2101 № 9 и Москвич-412 № 26) годов;

• марафон Париж–Москва–Пекин 1992 года (ВАЗ-2121 № 173),

• а также модели парадных кабриолетов Советской Армии на шасси ГАЗ-13 и ГАЗ-14 «Чайка», ЗИЛ-117 и ЗИЛ-41044, ГАЗ-24 и ГАЗ-3102 «Волга», а так же УАЗ-469.

В процессе работы находятся две модели автомобилей-участников марафона Лондон–Мехико и одна – марафона Лондон–Сидней.

Надписи, номера и рекламная информация на спортивные модели будет наноситься с помощью декали. Временно для первых выпусков моделей используется наклейка под акриловым лаком.

Модели парадных автомобилей окрашены в светло-серый цвет, соответствующий окраске реальных прототипов.

Каждая модель упаковывается в индивидуальную коробку с фотографией прототипа и указанием серийного номера.





Ferrari 750 Monza #706 Mille Miglia 1955 Protti-Zanini ART MODEL 150



Ferrari 750 Monza 1955 #26 Proto Sebring BEST 9108



Ferrari 750 Monza Beverly Trophy Race 1956 Phil Hill (lim. edit. 100 pes.) BBR 147A



Ferrari 801 GP Great Britain and Europe 1957 Mike Hawthorn BRUMM R122



Ferrari 815 Tourism 1940 long tail TopModel g050



Ferrari 815 Tourism 1940 short tail TopModel g048



Ferrari 860 Monza Cuba 1957 BEST 9154



Ferrari 860 Monza Mille Miglia 1952 Cottingham BEST PR06



Ferrari Auto Avio Costruzioni 815 Mille Miglia 1940 BRUMM R067



Ferrari Auto Avio Costruzioni 815 Prova 1940 BRUMM R066



Ferrari BB521 1976 BBR 140A



Ferrari D246 #4 Hawthorn MATTEL



Ferrari D246 GP Great Britain 1958 Mike Hawthorn BRUMM R068



Ferrari D246 Great Britain 1958 Peter Collins BRUMM R069



Ferrari D50 GP Great Britain 1956 Juan Manuel Fangio BRUMM R076



Ferrari D50 GP Montecarlo 1956 Juan Manuel Fangio BRUMM R127



Ferrari Daytona HECO 236



Ferrari Dino 196SP Riverside 1963 Tim ART MODEL 033



Ferrari Dino 196SP Targa Florio 1962 Bandini-Baghetti ART MODEL 022



Ferrari Dino 206 Street 1967 (blue) BANG 7183



Ferrari Dino 206 Street 1967 (white) BANG 7235



Ferrari Dino 206S 1966 Prova (red) ART MODEL 029



Ferrari Dino 206S Francorchamps 1966 Attwood-Guicher ART MODEL 127



Ferrari 250GT Sperimentale BANG 7192



Ferrari 250GT Sperimentale Nart 1962 (met. blue) BANG 7194



Ferrari 250GT Spider Nembro 1966 (blue) MR COLLECTION MR111A



Ferrari 250GT street (red) 1956 TopModel g180



Ferrari 250GT street silver grey 1957 TopModel g182



Ferrari 250GT SWB #12 Winner Japanese GP 1963 Olerre Dumay BANG 7328



Ferrari 250GT SWB #164 Tour de France 1960 Frescobaldi-Houel BANG 7288



Ferrari 250GT SWB #18 Le Mans 1960 Arents-Connell BANG 7272



Ferrari 250GT 1957 BANG 7112



Ferrari 250GT BBR BC19



Ferrari 250GT Lusso 1964 (yellow) BEST 9077



Ferrari 250GT LWB street (red) 1959 TopModel g183



Ferrari 250GT Nembro Coupe (red) MR COLLECTION MR120A



Ferrari 250GT Nembro Spider Hard Top 3771 (red) MR COLLECTION MR137A



Ferrari 250GT Special (red) BANG 7112



Ferrari 250GT Speriment Le Mans 1962 Hugus-Reed BANG 7197



Ferrari 250 SWB Special (red) BANG 7114



Ferrari 250 SWB Tourist Trophy 1961 Stirling Moos BANG 7232



Ferrari 250 Testa Rossa 1pl Le Mans 1958 HECO 198



Ferrari 250 Zagato Street 1957 BBR 80a



Ferrari 250GT #12 Sperimentale Le Mans 1961 Tamavo-Baghetti BANG 7196



Ferrari 250GT #315 Giro di Sicilia 1957 Gendebien-Olivier BANG 7313



Ferrari 250GT #431 Mille Miglia 1956 TopModel g174



Ferrari 250GT 1956 BBR BC38

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

FERRARI



Ferrari 250GT SWB #19 1000Km Monibley 1960 W. Seidel BANG 7309



Ferrari 250GT SWB #19 Le Mans 1960 Hugus-Pabst BANG 7281



Ferrari 250GT SWB #204 Targa Florio 1960 Gerini-La Pira BANG 7319



Ferrari 250GT SWB #5 Nassau Tourist Trophy 1960 Stirling Moss BANG 7318



Ferrari 250GT SWB 1 type BANG 7295



Ferrari 250GT SWB 1st Type New York Auto Show 1960 (gold) BANG 7297



Ferrari 250GT SWB 6th d'Auvergne 1961 BANG 7189



Ferrari 250GT SWB BANG 1021



Ferrari 250GT SWB Primo Tipo Torino Auto Show 1959 (white) BANG 7296



Ferrari 250GT SWB street 1960 (azure) BANG 7270



Ferrari 250GT SWB street 1960 (black) BANG 7271



Ferrari 250GT SWB Tour de France 1960 Mairesse-Berger BANG 7287



Ferrari 250GT TDF Street 1958 (yellow-red) BANG 7289



Ferrari 250GT Tour de France 1957 Ringot-Caule BANG 7268



Ferrari 250GTE 1964 Polizia Squadra Mobile BANG 7302



Ferrari 250GTE 1st Type prototype Paris Show 1960 (white) BANG 7300



Ferrari 250GTE Strada 1960 (metal-azul) BANG 7280



Ferrari 250GTE 1st Type Prototype Street 1960 (red) BANG 7301



Ferrari 250GTE 1st Type Street 1961 (gun metal) BANG 7316



Ferrari 250GTE 1st Type Street 1961 (metal grey) BANG 7315



Ferrari 250GTE Strada 1960 (metal red) BANG 7279



Ferrari 250GTE Strada 1960 (red) BANG 7277



Ferrari 250GTO 1962 Street (red) BBR 56A



Ferrari 250GTO Breed 1962 Vers Test BBR 80C



Ferrari 550 Marnello Red Bull DART Racing FIA GT Donington 2002 Riccioli-Quester AB MODELS BY LOOKSMART AB206



Ferrari 550GTS Le Mans #72 2003 BBR bg248b



Ferrari 575GTC Barron Connor #61 Le Mans 2004 BBR BG268



Ferrari 575GTC Barron Connor #62 Le Mans 2004 BBR BG269



Ferrari 575GTC FIA GT Esquivel 2003 #9 Babini-Peter TECNOMODEL TCA29B/D



Ferrari 575GTC GPC Group Monza 2004 Peter-Babini BBR PMA331



Ferrari 575GTC Presentation (mat black) RED LINE RL018



Ferrari 575GTC Press Version 2003 (red) lin. edit. for Italy LOOKSMART LSSTICK03



Ferrari 575M Marnello Geneva 2002 (red) BBR 142A



Ferrari 612 Scaglietti (metal red) RED LINE RL020



Ferrari 612 Scaglietti (silver) RED LINE RL033



Ferrari 612 Scaglietti 2003 (cazzuro californica metal) BBR 156F



Ferrari 612 Scaglietti 2003 (metal blue) LOOKSMART LS045B



Ferrari 612 Scaglietti 2003 (red) BBR 156D



Ferrari 612 Scaglietti 2003 (red) LOOKSMART LS045A



Ferrari 612 Scaglietti 2003 (titanium silver) BBR 156E



Ferrari 612 Scaglietti 2003 (yellow) LOOKSMART LS045D



Ferrari 612p #16 MIDLLANTIC MODELS 46



Ferrari 612p #23 MIDLLANTIC MODELS 38



Ferrari 612p #76 MIDLLANTIC MODELS 41



Ferrari 735S #14 GP Autodromo 1953 Ascari TopModel g111

FERRARI



КОМПАКТ-ДИСК

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»
Содержание:

1. Полноцветная версия журналов «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2000–2004 гг.
 2. Обновлённые и дополненные слайд-шоу (каталоги) моделей: АГАТ/Тантал; ЭЛЕКОН; Компаньон/Компаньон-Модель; ЛОМО/ЛОМО-АВМ/Двигатель; МиниКлассик; Лаборатория минимodelей; Voltchanecky; Minichamps; Norev; MV Models (1:48); Пожарные автомобили отечественных изготовителей и др.
 3. Adobe Acrobat Reader (программа для просмотра PDF-файлов).
- Системные требования: Pentium 200; ОЗУ – 32Мб; ОС – Windows 95/98/ME/2000/XP; разрешение экрана – 800x600; CD-ROM.
- Стоимость диска с пересылкой по России 300 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.

Коллеги!

В связи с расширением выставочных площадей Транспортно-го отдела Политехнического музея приглашаем Вас принять активное участие в формировании его экспозиции. Помните, ведь многие автомобильные музеи мира, помимо натуральных образцов имеют в своей экспозиции и масштабные модели. В экспозиции много пробелов касающихся, как истории отечественного, так и зарубежного автомобилестроения. Да и музея масштабных моделей в России тоже не существует. А ведь это было бы хорошим подспорьем всем коллекционерам и любителям истории автомобиля. Ведь многие образцы техники существуют только на фотографиях и в моделях. К сожалению музей не имеет возможности компенсировать ваши материальные затраты, но обещает, что все присланные вами модели будут включены в экспозицию с указанием дарителя и выдачей соответствующего сертификата. Для получения более подробной информации просьба обращаться в редакцию журнала.

Политехнический музей, «Автомобильный моделизм»

МБК представляет конверсию модели "Элекон" ЗИЛ-131 П-15 "Термит"

Представитель на Украине: 69006, г. Запорожье, Северное шоссе 5/1, Никифоров Владимир, тел. (0612) 12-08-96
Представители в России: 193231, г. Санкт-Петербург, а/я 12, Демура А.К. Москва, торгово-деловой центр "Останкино", зал. "В", пав. 3 м-н "Мир автомобилей" (метро "ВДНХ")
Представитель в США: Антонов Александр, e-mail: alex@siber.org www.russianscalemodels.com

Подписка "Локотранс" 2005г. (1 полугодие)
6 номеров (№1-6) - 440 руб. (с почтовой доставкой по России)
Оплата почтовым переводом по адресу:
РОССИЯ 140100, Московская обл., г.Раменское, а/я 38, Ивониной Ирине Александровне

... №100 !!!!

1993...2005

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

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

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

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

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несёт.

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

- Предлагаю модели отечественных изготовителей (Компаньон-моделс, Промтрактор и др.). И.Ю.Любимов, 129110, Москва, а/я 15
- Продаю модели ручного изготовления ГАЗ-М20 «Победа» и её модификации в М 1:43. Евгений. 350062, г. Краснодар, ул. Гагарина, д. 57,

кв. 35, Тел. 8-918-434-43-26 (с 19.00 до 22.00)

- Куплю в Москве журналы: «ЗР» 2/1991, «М-Хобби» 2/1996, «Игрушки для больших» №№ 1, 21, «Автомобильный моделизм» 3/2000, 4/2001, 6/2003, 4 и 5/2004. Тел. 8-903-585-21-68

• 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

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ
(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

КУПЛЮ

ПРОДАМ

ОБМЕНЯЮ

РАЗНОЕ

Почтовый адрес _____

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



AC Cobra 427 Shelby 1963 red BANG 7340



BMW 315/1 red/white SCHUCO 2324



Citroen XM Phase II grey metal NOREV 159125



Ford Popular 100E Sunset Red VANGUARDS 02110



Alfa Romeo 1750GT Veloce white AUTO ART 50103



Bugatti Type 57C Galibier 1935 green HECO MINIATURES 396M/1



Citroen ZX 1991 rouge mandarin NOREV 154100



Ford Shelby GR-1 2004 silver PROVENCE MINIATURES MC030 resine



Alfa Romeo 75 V6 America 1989 black MINICHAMPS 403120463



Chrysler Imperial Newport 1952 Gull Grey/IV Green Metal BROOKLIN BRK110



Cooper T39 #47 Le Mans 1955 BIZARRE BZ064



Ford Woody 1948 Green YAT MING



Alfa Romeo GTV Cup 1999 Presentation TOP MODEL TMC



Citroen 2CV fourgonnette Tefal ELIGOR 100956



Datsun 240Z #5 Monte Carlo 1972 Aaltonen/Todt IXO RAC039



Hillman Minx IIIA Glade green VANGUARDS 06809



Alpine V6 Turbo red NOREV 517801



Citroen Acadiane bleu Myosotis NOREV 153760



Ferrari F360 Challenge Roc 2004 M.Schumacher Stade De France MAGIC MODELS 360/43SDF



Land Rover Land Pick-Up blue VANGUARDS 07608



Audi A4 cabriolet Tour De France Assistance Medicale NOREV 830004



Citroen Ami6 beige NOREV 153510



Ferrari F360 Spyder 2000 red IXO FER008



Ligier JS2 #18 Le Mans 1973 Laurent/Delalande/Marthe SPARK MODEL S0545



Austin Gipsy Command Car 1965 Auxiliary Fire Service With Trailer LANSDOWNE MODELS LDM40X



Citroen Ami8 yellow NOREV 153530



Ferrari F40 1987 red IXO FER007



Lloyd 600 yellow SCHUCO 2086



Batmobile Modele 1950 ...L'auto De Batman !!! CORGI US77314



Citroen C3 XTR 2005 silver NOREV 155330



Ferrari F430 2005 red IXO FER014



Maserati 450S #2 Nurburgring 1957 Schell/Herrmann BANG 7344



Berliet GLA Pompiers Ville De Thann OREGON 003 resine



Citroen Xantia 1992 Sable D'Ete NOREV 154200



Fiat Abarth Monza 1966 #30 Giancarlo Baghetti Winner BRUMM R369



Maserati Biturbo Spyder 1985 silver metal IXO CLC059



Ford Mustang GT 2005 red metal MINICHAMPS 400084120



Maserati Trofeo Mugello #1 2003 Arnoux/Bossari IXO GTM020

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Mercedes 250TE Ambulance NL +Kap
MINIROUTE 91
resine



Peugeot 407 Coupe Prologue 2005 red Salon
De Geneve NOREV 474775



Renault Estafette Gendarmerie NOSTALGIE
N037



Talbot Lago Record Coupe 1947 gold metal
HECO MINIATURES 397M1



Mercedes 2635 6x6 Sides Cliff 130 Pompiers Du
Gard MVI K152M resine



Peugeot D3A Lait Mont Blanc Produits De
Choix J.Travers HERITAGE EX70628



Renault Master Ambulance Samu 30 ELIGOR
112812



Tempo Triporteur Plateau Haberling Berlin
SCHUCO 2123



Mercedes A-class 2005 dark blue metal
SCHUCO 4482



Peugeot D3A Tour De France Pere Lustucru
NOREV 479906



Renault Nervastella Limousine 1935
black/silver Fernandez And Darin HECO
MINIATURES 395M



Vauxhall Cresta Taxi Access Taxi's
VANGUARDS 06409



Morris Oxford VI Rose Taupe/Snowberry white
VANGUARDS 05404



Porsche 911GT3 #74 Cup Daytona 2004
Rockenfeller/V.Overbeek MINICHAMPS
400046274



Renault R21 Nevada bronze metal NOREV
512100



Vauxhall Viva HB Wedgewood blue
VANGUARDS 08706



Opel Vectra GTS V8 #14 DTM 2004 Dumbreck
MINICHAMPS 400044414



Porsche 935 #43 Le Mans 1978 "Moby Dick"
Stommelen/Schurti MINICHAMPS 430786743



Rene Bonnet #48 Le Mans 1964 De Bourbon
Parme/Bouchard GTS 30.0



Volkswagen 181 THW 1969 Technisches
Hilfswerk Darmstadt MINICHAMPS 430050091



Panhard Riffard Record #128 1954 Monthery
201.88 km/h BIZARRE BZ190



Porsche 956L #21 Le Mans 1983
Andretti/Andretti/Alliot MINICHAMPS
430836521



Subaru 360 1958 cream NOREV
800000



Volkswagen Golf Plus 2005 Reflexsilver Metal
MINICHAMPS 821911107



Peugeot 203 break Tole PTT grey BBY 10611



Porsche 997 Carrera 2004 blue metal
MINICHAMPS 400063020



Subaru Impreza New Age WRC 2003 blue
AUTO ART 60394



Volkswagen Karmann Ghia Coupe 1955 orange
MINICHAMPS 430051026



Peugeot 402B Militaire 1939 kaki
TEKNO 019 plastique



Renault 1000 KG Consortium Rondeau Toute
La France Par La Route HERITAGE
EX70531



Peugeot 403 Break Pompiers Ville De Rouen
SOLIDO 150293



Renault Clio Super 1600 #39 Monte Carlo 2004
Bernardi/Giraudet UNIVERSAL HOBBIES 2248

НОВОСТИ МОДЕЛЬНОГО РЫНКА

СТАТЬИ О МОДЕЛЯХ

ТОРГОВЫЙ РЯД

ТЕСТЫ СРАВНЕНИЯ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ

КАТАЛОГИ МЕЛКОТИРАЖНЫХ ФИРМ

ФОРУМ



ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ
О МАСШТАБНЫХ
МОДЕЛЯХ АВТОМОБИЛЕЙ
WWW.AUTOMODEL.RU



ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



АЦПТ-8/5-40(55571) (Дмитриев)



Цистерна для перевозки сжиженного газа на шасси ЯГ-6 (Волчанецкий)



Пожарная на шасси КАМАЗ-4326 (Киев)



РАФ-22031 (конверсия, Саратов)



Уайт-АМО (ЛОМО-АВМ)



Hammer (МВК, Запорожье)



ГАЗ-М1 (Дик, Кострома)



ГАЗ-3110 «Волга» пожарная охрана (Миниград)



Hammer (МВК, Запорожье)



Москвич-400/401 (Дик, Кострома)



Пожарная цистерна на шасси ГАЗ-53А (Дик, Кострома)



Москвич-400/401 (Дик, Кострома)



АВ-40 на шасси КАМАЗ-53212 (Санкт-Петербург)

МИР АВТОМОБИЛЕЙ

e-mail: auto-model@rambler.ru

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

ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА



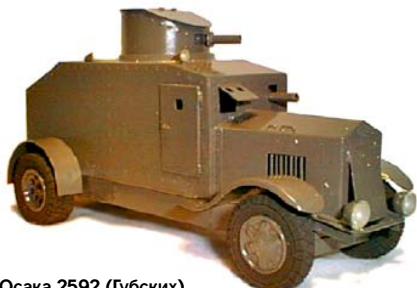
Адрес магазина:
Москва, ул. 1-я Останкинская, д. 55
(метро "ВДНХ")
торгово-деловой центр "ОСТАНКИНО"
зал "В", 2 эт., пав. 3

Время работы: с 11.00 до 19.00 (ежедневно, без выходных)

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



ГАЗ-69 (Дик, Кострома)



Осака 2592 (Губских)



ЗИС-6 (ЛОМО-АВМ)



КАМАЗ-4911 №407 Париж-Дакар (Киев)

259 Series

Scale 1:43 9 pack



259-003

Peugeot 206
Mitsubishi Lancer Evolution VI
Toyota RAV4 2000

VW Beetle Turbo S 2002
BMW Z8 Soft Top
Lexus RX300

Porsche 911 Coupe
New Mini Cooper
MB M-Class

360 Series

Scale 1:43 truck and service 3 pack



360-001 Fire Chief Fire Van Fire Truck



360-002 Police Car Police Wrecker Truck Police Van



360-014 Police Chief Fire Van Rescue Chief



360-008 Police Command Rescue Command Fire Chief



360-003 Front Loader Road Loader Pick Up Truck



360-013 Rescue Command Rescue Chief Ambulance Van



360-012 Police Chief Police Van Police Truck



360-009 Police Car Ambulance Van Fire Truck



360-016 Front Loader Cement Mixer Tipper Truck



360-004 Excavator Cement Mixer Pick Up Truck

250D/255S Series

Scale 1:43 Modern Car

250D-005 Saloon And Sport Cars Series

7



Lexus GS 300



Mitsubishi Lancer Evolution VI



Jaguar S-type

250D-007 SUV Series



Range Rover 4.6HSE



Toyota RAV4 2000



Mitsubishi Pajero



Isuzu VehiCROSS



Toyota Land Cruiser



BMW X5



Lexus RX300



MB M-Class

240 Series

Scale 1:43 truck and service 2 pack



240-001 Fire Chief Fire Truck



240-002 Police Wrecker Truck Police Van



240-015 Police command Police Van



240-016 Rescue Command Ambulance Van



240-014 Tow Truck Car Recover Van



240-005 Skip Lorry Snow Plough

240 Series

Scale 1:43 truck and service 2 pack



219 Series

Scale 1:43 forklift truck



250P Series

Scale 1:43 with pull back function



251D/251XD Series Scale 1:43 classic cars



251D-002 Volkswagen Classic Beetle Series



251D-003 Volkswagen Microbus

255X Series

Scale 1:43 5 Pack vehicles



255X-008 MB 300T Touring VW Van MB G-Model Unimog Fire Truck MB M-Class



255X-004 BMW 3 Series Sedan BMW X5 VW Van MB M-Class Sedan MB C-Class Sedan



255X-005 BMW X5 VW Van MB M-Class VW Van MB C-Class Sedan



255X-009 MB 300T Touring MB Van BMW X5 VW Van BMW 320T Touring

259 Series

Scale 1:43 9 pack



259-002
 Mazda Miata Soft Top
 Ford Focus
 Mitsubishi Pajero
 Subaru Impreza
 Jaguar S-Type
 BMW X5
 Porsche 911 GT3
 MB S-Class
 Range Rover 4.6 HSE