

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

Автомобильный 2/2010 моделизм

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



КАК ЯГ СТАНОВИЛСЯ ЯАЗОМ
ПОЛУГУСЕНИЧНЫЕ ЛЕСОВОЗНЫЕ
АВТОМОБИЛИ
МОДЕЛЬ ГОДА. ИТОГИ КОНКУРСА
“ФОРД-ТИМКЕН”
ПРЕДШЕСТВЕННИКИ ГАЗ-66
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ
ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



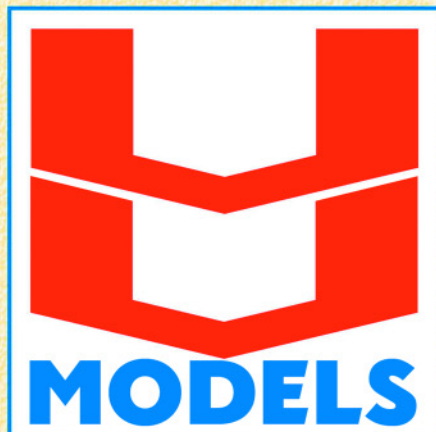
www.Mini-Koleso.ru

V.V.M Co. Ltd.

дистрибьютор № 1 в РОССИИ



NOREV



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



Premium ClassiXXs



**ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ
ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ**

**МАГАЗИН
В
МОСКВЕ**

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

Model Cars Heritage



Интернет-Магазин

www.modelcarsheritage.spb.ru

**МАГАЗИН
В
САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ**

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

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 2/2010 моделизм

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

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

тел.: 8-916-041-36-87
Зам. гл. редактора
Надежда Макогнова
e-mail: makogonova@mtu-net.ru



Коллективный консультант:

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

Набор и вёрстка
Любовь Полетаева
Фото
Юрий Мильман, Ольга Шкаева

Издатель
ООО «Благовест-В»

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

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

© Автомобильный моделизм, 2(68)

Editorial office:
Moscow, 107120, Russia
Prokhodchikov Str., 4, of. 131
Phone: (+7) 916-041-36-87
All rights reserved. This publication may not be reproduced
in part or in whole without prior written permission of the
publishers.
© Model Cars. Russia, 2010

СОДЕРЖАНИЕ

Моя коллекция, 2
А. Семиков
Конкурс «Масштабная модель года». Итоги, 5
Автомобили 1997 года – Renault Megane Scenic,
Ford Ka и Volkswagen Passat (B5), 6
А. Бармасов
Полугусеничные лесовозные автомобили, 10
А. Кириндас
Как ЯГ становился ЯАЗом, 13
М. Соколов
Spielwarenmesse, Нюрнберг, 17
Игрушки в Кроксе, 18
Зарубежные новинки, 19
Отечественные новинки, 22
«Форд-Тимкен». Ответы на спорные вопросы, 25
К. Кудряшов
Предшественники ГАЗ-66. Часть III. Долгий путь
на конвейер, 27
А. Колеватов
XV Олдтаймергалерея Ильи Сорокина, 32
Модели автомобилей Джеймса Бонда от Atlas, 33
Справочная информация. Fiat в фотографиях и
моделях 35
«Зимнее» хобби, 38
О. Евлашкин
Справочная информация. Каталог моделей в
масштабе 1:72, 39

Дорогие друзья и коллеги!

**Начинается подписка на второе по-
лугодие 2010 года. Подписка осуществ-
ляется только через редакцию.**

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

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

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

**Можно купить журнал на диске в фор-
мате PDF. Диск содержит: годовой ком-
плект журналов в цвете, каталог моде-
лей, выпущенных в течении года, а так
же фотографии автомобилей с выставок,
проводимых в Москве. Диск с копией всех
ранее выпущенных журналов за 2000–2007
гг. стоит 800 руб. Стоимость дисков за
2008 и 2009 гг. по 400 руб. каждый. Цены
указаны с доставкой по России.**

Надеемся, что Вы останетесь с нами.

ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

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

ПРЕДЫДУЩИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛОВ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ТОЛЬКО ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМУ СОГЛАСОВАНИЮ С РЕДАКЦИЕЙ

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

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

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

В розницу старые и новые номера журнала можно приобрести:

Санкт-Петербург: Клуб коллекционеров – ул. Римского-Корсакова, д. 53, вход со двора.

Масштабные модели – еженедельно по четвергам с 16.00 до 18.00. Ченский
Александр Иванович (тел. в указанное время – (812) 714-33-41).

магазин «**Машинки**» – ул. Моховая, д. 31, тел. (812) 579-83-62

магазин «**Машинки**» – Московский вокзал, тел. (812) 579-83-62

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

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

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

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

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

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

УКРАИНА: г. Запорожье, Никифоров Владимир (тел. 097-956-98-19)

г. Полтава, Лаптев Олег (тел. 2-46-59)



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

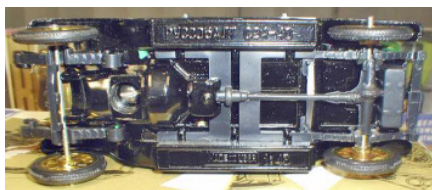


Руссо-Балт C24/40 Торпедо («Радон», СССР)

Эти модели «отца отечественного автопрома» в детстве у нас вызывали восхищение. Всё такое блестящее, замороченное. Но, поскольку, ввиду своей ажурности и хрупкости модели были абсолютно не приспособлены для игрового применения, у большинства моих друзей они стояли в сервантах. И максимум что можно было с ними сделать — это аккуратненько взять и чуть-чуть прокатить по столу.



Несмотря на то, что на коробке было нарисовано три типа Руссо-Балтов, я тогда видел в основном только «Торпедо». Лишь один раз у приятеля в шкафу увидел «Лимузин-Берлин». Но тот вообще не дал его посмотреть — «папка заругает».



Эту модель, выпущенную в Саратове в июле 1987 г., мне подарил друг в 1994 г. Этот подарок побудил меня приобрести себе следующий Руссо-Балт, потом ещё...

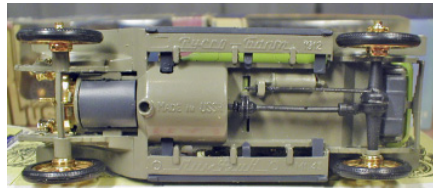


Руссо-Балт C24/40 Лимузин 1912 («Радон», Россия)

Эта модель — мой второй Руссо-Балт. Выпущена она была в сентябре 1994 г. и той же осенью была куплена «вдогонку» предыдущему Руссо-Балту. Тогда только-только начали появляться у нас в магазинах те модели, о которых мы раньше и не слышали. Цены, правда, были дикие — этот Руссо-Балт мне обошёлся тогда в 14 тыс. руб.



Качество модели — вполне на «советском» уровне. Придаться можно только к криво вклеенным фонарям. Окраска-сборка — на высоте.



Прочитав, в своё время, о «цинковой чуме» я очень опасался за судьбу своих Руссо-Балтов. Ведь купленные мною модели относятся как раз к «проблемным» 1990-м гг. Но внимательный осмотр показал, что модельки держатся молодцом и выглядят как новые. Тьфу-тьфу-тьфу.



Прототип поразил плавными для того времени, я бы даже сказал — футуристичными, линиями. Одна крыша в виде «банана» чего стоит. Ещё экзотичнее, на мой взгляд, тогда была, пожалуй, только, однообъёмная машина на базе Alfa Romeo 1911 года в виде капли с круглыми окошками-иллюминаторами. Смотря на эту машину сразу хочется пофантазировать — что было бы с отечественной автопромышленностью не случись Октябрьская революция и все те передряги, которые выпали на долю нашей Родины? Какими бы были русские автомобили сейчас?

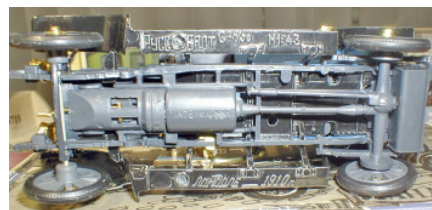


Руссо-Балт C24/30 Ландоле 1910 («Радон», Россия)

Эта модель, купленная осенью 1995 г., впервые познакомила меня с «постсоветским» качеством наших моделей. Когда я увидел эти Руссо-Балты в продаже в магазине «Сувениры» сначала подумал, что это новые наши модели, поскольку раньше даже упоминания о них не слышал. Только в последнее время узнал, что все Руссо-Балты производились ещё в советское время.



Помню, в продаже появились сразу две модели — «Ландо» и «Дубль-Фазтон». Поскольку денег хватало только на одну — пришлось выбирать. Выбрал «Ландо».



С продавщицей в магазине мы изрядно поперебирали коробок, прежде чем я выбрал себе модель. Все были с браком. Даже эта модель и та обладала кривой рамой — она стояла на 3-х колёсах. Принеся её домой мне пришлось отrixтовать раму.

Результатом я остался доволен. Модель радует глаз даже сейчас, спустя годы. Правда отсутствие хрома на спицах колёс и радиаторе делает её менее нарядной, но более подходящей на оригинал. Красивая, элегантная старинная машина — дедушка современных наших автомобилей!



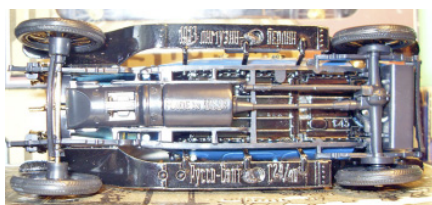
Руссо-Балт С24/40 Лимузин-Берлин 1913 («Моссар», Россия)

На днях выпала оказия с поездкой в Москву. Времени было в обрез, но две «точки» я всё-таки смог посетить. На прекрасные модели насмотрелся вдоволь! После этого несколько пошатнулись мои моральные устои в «недорогом» собирательстве. Но подобные модели мне пока, к сожалению, не по карману. Поэтому решил ограничиться покупкой Руссо-Балта.



По заверениям продавщицы, производство «Лимузин-Берлина» (после долгого перерыва) возобновлено «Моссаром» совсем недавно.

Качество модели — нормальное. Из трёх осмотренных моделей браковал, в основном, по песчинкам в краске. Также отметил неприятный нюанс — кузов не совсем ровно посажен на раму, а капот не накрывает специальный фиксируемый поясик на передней части кузова. Этот нюанс был у всех трёх моделей.



Приехав домой, разобрал модель и решил этот дефект исправить. Кузов на раму посадил ровнее, а вот выступ так и остался незакрытым капотом. По всей видимости, немного деформировано металлическое основание модели (то, на котором выполнены крылья-подножки). Чуть сильнее затянув винт крепления капота, и придерживая его, подтягивая в направлении кузова, мне удалось минимизировать этот дефект.

Ещё один момент — на «Моссаре» очень неаккуратно отламывают от литников хромирован-

ные детали отделки модели (вместо того, чтобы аккуратно отрезать их скальпелем). После этого на них остаются очень заметные области без покрытия, а на «кривом стартере» вообще осталась хвостик от литника, который пришлось срезать самому. А само покрытие на части деталей — золотое, на части — серебряное.

В целом я моделью доволен. На мой взгляд — это самый элегантный из Руссо-Балтов. Очень красивая машина!

Напоследок решил дать «групповое» фото моих Руссо-Балтов. Как же они хорошо смотрятся вместе. Со временем разживусь ещё «Дубль-Фазтоном» и семейство будет, наконец, полным.



УАЗ-469 (Россия, Тантал)

Легендарный «Козлик». Надёжная, прочная машина, при этом простая, как барабан. Настоящий «проходимец!» Трудяга!

До сих пор частенько вижу по выходным, на окрестных дорогах, специально подготовленные внедорожники для «ОффРоуда». Очень большой процент среди них составляют УАЗы.

Машина применяется повсюду — в армии, в сельском хозяйстве, в милиции, у врачей. В советское время была «голубой мечтой» любого охотника, рыбака или сельского хозяина, но получить её в частные руки было практически нереально, разве что укутанный «в хлам» и сплисаный аппарат.



Сейчас я знаю достаточно много водителей, имеющих УАЗ. Они очень ценят его за надёжность, проходимость и неприхотливость.

Как-то смотрел научно-популярную передачу, в которой рассказывалось об экспедиции, проходящей по маршруту Великого шёлкового пути. Так вот, в ней члены экспедиции перемещались на стареньком Land Rover, который испустил дух где-то в Афганистане. После этого экспедицию пришлось продолжить на «Козлике», коих в Афгане великое множество. В фильме прозвучала фраза о том, что единственный «джип», который



выживает в афганских условиях — это наш УАЗ.

Модель очень интересная и сложная. Всё открывается, крыша снимается. Задумана очень хорошо, когда я разобрал её для чистки-помывки, был очень удивлён обилию деталей. Хорошая детализация днища, двигатель и т.д. Но!

Но — пресловутое российское качество. Зазоры между подвижными деталями и кузовом — просто чудовищны. Они очень портят и искажают модель. Но. Выбирать особо не приходится. Приходится принимать модель УАЗа такой, какая она есть. В конце концов — наша родная. Остаётся ждать появления в коллекции IST'овского УАЗа.

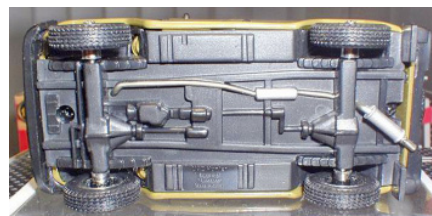


УАЗ Hunter (Autobahn/Bauer)

Результат глубокой модернизации «Козлика». Машина не утратила качеств 469-го, но приобрела более мощный двигатель, модернизированную подвеску и более комфортабельный салон.



Вспоминаю, как я радовался свежеприобретённой модели. Она китайцам удалась на славу! Геометрия модели очень правдоподобна. Качество литья, сборки, покраски — на высоте. Вот бы нашим так делать модели.



Из недостатков — зеркала, отлитые заодно с дверями (в остальных моделях этой серии китайцы себе такого больше не позволяли) и то, как наши восточные друзья представляют себе трансмиссию УАЗа, конкретно — карданный вал, идущий к заднему мосту. Очень долго смеялся над этим косяком.





КамАЗ-53212 (Казань)

Труженик русских дорог! Для своего времени — достаточно передовая и удачная конструкция. Знакомые мне водители, когда-либо работавшие на КамАЗе, очень тепло о нём отзываются.

Обидно видеть иногда, как старенький, перегруженный КамАЗ, запряжённый в современную «Еврофуру», натужно пыхтя чёрным дымом, штурмует очередную подъём, собирая за собой длинный хвост машин. Тогда понимаешь, что стандарты в грузоперевозках изменились, и время этих машин прошло.



Году в 1985–1986-м отец с дядей привезли мне из Пензы модель КамАЗа. Это был самосвал КамАЗ-5511 с красной кабиной и оранжевым кузовом. Счастью моему не было предела. Новенькая, блестящая свежей краской модель, да ещё такая, какой нет ни у кого из знакомых, да и сам раньше такой не видел.

У модели откидывалась кабина, поднимался кузов — мне нравилась телескопическая стойка гидроцилиндра. Кроме того — она обладала солидным весом (металл — не пластмасса) и удивительно мягким ходом — каталась бесшумно, т.к. колёса подпружинены настоящими пружинками.

Но, к сожалению, машинка понравилась не только мне.

Трёхлетней сестре также привезли подарок — здоровенного плюшевого мишку. Но она поиграла с ним немного и, приметив мой КамАЗ, отбросила мишку в сторону и закричала «Дай!». Я долго упирался, но родители, чтобы успокоить ребёнка велели дать, сказав: «Она немного поиграет и отдаст». У меня душа кровью обливалась, когда я смотрел на то, как она таскает модель за кузов и КамАЗ при этом болтается и хлябает. Короче — к вечеру я имел КамАЗ и его кузов по отдельности.

Потом он некоторое время стоял на полке с приложенным кузовом. Однажды я взял его с собой в пионерлагерь. Особой ценности моделька уже не представляла, и беречь её я не стал. При пускании с горки Камаз потерял кабину. Мотор я ему залепил пластилином и получился «носатый» тягач, но без кабины. А потом эти останки поменял товарищу на другую машинку.

Так и сгинул мой первый КамАЗ.

Позже я пытался выменять у товарища КамАЗ-молоковоз. Но он ни за что не соглашался — у него брат работал на таком. Очень мне нравилась та модель.



Представленный здесь КамАЗ-53212 был подарен мне уже во взрослом возрасте — в 1990-х гг. Модель выпуска второй половины 1980-х гг. Находилась в идеальном состоянии, пока 3–4 года назад до неё не добрались мои дочка и племянник. Добрый дедушка (мой отец) решил, что модель достаточно прочная для игры и ничего с ней не случится, и дал её поиграть детям. Результат игр — на фото. Бампер обломан, задний борт — утерян, даже стекло кабины разбито. Жалко КамАЗ!



BMW 507 1956 (NewRay)

BMW 507, пожалуй, наиболее известная и самая узнаваемая классическая модель компании. Её изящные стремительные очертания до сих пор воспринимаются как эталон элегантности и стиля (источником вдохновения для моделей BMW Z8, Z3 и Z4 являлась именно эта машина).

Спорткар BMW 507, вызвавший в 1955 г. подлинный фурор на Мотор-шоу в Нью-Йорке и на автосалоне во Франкфурте, почти не имел рыночного успеха — за 3 года производства (1956–1959 гг.) выпущено всего 252 единицы. Виной тому — очень высокая цена машины. Позволить её себе могли лишь избранные. Например — один из первых экземпляров приобрёл себе Элвис Пресли, проходивший в те времена военную службу на территории Германии. Цена, в свою очередь, была обусловлена практически ручной сборкой автомобиля. Да и основным конкурентом этой модели был ещё более замечательный Mercedes 300SL «Гулвинг».



Машина имела немало интересных конструктивных особенностей. Так, например двигатель — V-образная 150-сильная восьмёрка объёмом 3,2 литра — была практически полностью изготовлена из алюминия. По тем временам на такую конструкцию решился только наш ГАЗ, делавший подобный двигатель для «Чайки». Кузов также был полностью вручную выколот из алюминиевых листов. Передние тормоза машины, впервые в практике немецкой автопромышленности, были дисковыми.

Теперь — о самой модели. Модель, хоть и выполнена простенько, без изысков (что характерно для моделей фирмы NewRay), оставляет приятное впечатление. Собрана — окрашена — отлично.

Вполне правдоподобно передаёт прототип, хорошо отображает рельеф его кузова и характерные особенности дизайнера, но есть несколько замечаний:



Во-первых — на модели не переданы характерные рёбра на задних крыльях, как бы продлевающие задние колёсные арки. Они и на прототипе-то на некоторых фотографиях едва заметны, но тут — вовсе отсутствуют. Ещё — поярче, порельефнее можно было выразить «волну» заднего крыла, над арками задних колёс.

Во-вторых — высококато задран низ передних крыльев под фарами. В результате получается довольно большой зазор между нижней частью крыльев и бампером. На прототипе он гораздо меньше. Также можно было бы убрать это «дурное» зеркало на левом переднем крыле. О том, что эта деталь имитирует зеркало заднего вида догадываешься только рассмотрев фотографии прототипа — совсем непохоже. Лучше уж вообще его не делать, чем делать не пойми что.

В-третьих — неудачно выполнен полог, закрывающий сложенный тент. На прототипе он имеет довольно большую горизонтальную «полку», под которой, собственно, тент и прячется. А на модели он больше похож на спинку дополнительных сидений.

Стоит заметить, что в масштаб китайцы попали достаточно точно.

Но, повторюсь, модель мне понравилась. Впрочем не может занять своё место в коллекции, во всяком случае — до появления достойной замены.



Auburn 851 Supercharged Speedster 1935 (Matchbox)

Недавно моя коллекция пополнилась моделью Auburn 851 от английской фирмы Matchbox. «Обурн» имеет достаточно интересную историю. Основной её является то, что на сравнительно недорогих агрегатах был построен роскошный автомобиль, имидж которого формировался в основном за счёт выдающегося дизайнера. Машина действительно потрясающе красивая. Стремительная, обтекаемая форма, плавные обводы — всё выдержано в русле передового на тот момент стиля «Стримлайн»



Модель выпущена фирмой Matchbox, являющейся классиком мирового автомобилестроения. Сделана простенько, без изысков, но со вкусом. При оценке детализации и качества модели следует помнить, что выпускается она с 1979 г. и спроектирована, соответственно, по технологиям и стандартам тех лет.

Относится модель к серии «Models of Yesteryear», в которой была выпущена масса интересных моделей. Правда масштаб у моделей этой серии, впрочем, как и у более мелких



моделей этой фирмы, «пляшет» в довольно широких пределах. Но, несмотря на это, у фирмы много поклонников.

Модель — действительно динозавр. Такой же примерно, как ранний «Саратов» — они выпущены примерно в один период. Правда у Matchbox

я видел на «молотке» люксовую версию моделей с более тщательной покраской. Отсюда и атрибуты недорогих моделей того времени. Фары — просто хромированный пластик. Рамка лобового стекла составляет одно целое с панелью приборов. Но в этой упрощённости есть и положительная сторона. Как говорят — у модели есть душа. Старую вещь всегда интересно и приятно держать в руках.

Это всё относится к стилю старых моделей Matchbox. Хуже другое. Они делают модели в разных масштабах. При этом отличаются масштабы довольно значительно. Правда, стоит отметить, Matchbox масштаб модели указывает и вы-

держивает его достаточно чётко. У этого «Обурна», например, 1:42.

Днище крепят заклёпками, как я думаю, из-за простоты технологии. Раз ударил — и всё. Не надо морочиться с винтами. Это действительно делает разборку модели практически невозможной. Разве что можно попробовать высверлить головку заклёпки, а потом в стержне, который является её основанием просверлить отверстие и нарезать резьбу.

Купил я её у одного из питерских продавцов недорого. Он сделал скидку за скол на капоте. Но поскольку у меня в коллекции много «неидеальных» моделей — этот дефект показался мне незначительным.

КОНКУРС «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



Дорогие друзья и коллеги!

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

Прошлый год был, как никогда насыщен появлением новых моделей практически во всех номинациях нашего конкурса. Но так же, как и в предыдущие годы, многие модели, действительно заслуживающие признания, его не получили. И причина всё та же — мы не знаем, кто является их автором. А без этого модули к участию в конкурсе не допускались.

Напомним, что конкурс проводился по следующим номинациям:

Модель года;

Лучшая отечественная модель отечественного изготовителя;

Лучшая модель зарубежного автомобиля отечественного изготовителя;

Лучшая модель ручной работы отечественного изготовителя;

Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя;

Лучшая отечественная фирма изготовитель моделей;

Лучшая зарубежная фирма-изготовитель отечественных моделей/Лучшая зарубежная модель отечественного автомобиля.

По итогам конкурса модели по номинациям распределилось следующим образом:

«Модель года» — лучшей признана модель автомобиля Л-1 «Красный Путиловец», производства мастерской EMC (Eastern Models Collection) Владимира Пивторака;

«Лучшая отечественная модель отечественного изготовителя» — лучшей признана серия моделей автомобилей семейства Урал-375 фирмы Scale (Санкт-Петербург);

«Лучшая модель зарубежного автомобиля отечественного изготовителя» — признана модель автомобиля Voisin 12 cil мастерской МБК (Запорожье);

«Лучшая отечественная фирма изготовитель моделей» — лучшей признана мастерская «AD-Modum» (Минск) за серию моделей автомобилей семейства МА3-500 Минского автозавода;

в номинации «Лучшая зарубежная фирма-изготовитель отечественных моделей» бесспорным лидером стала не фирма-изготовитель моделей, а издательство De Agostini, по инициативе которого на территории России начат выпуск журнальной серии «Автолеген-

ды СССР» с приложением, которым являются модели советских автомобилей, серийный выпуск которых отечественные коллекционеры ждали многие годы.

В номинациях «Лучшая модель ручной работы отечественного изготовителя» и «Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя» итоги конкурса не подводились, что связано не с отсутствием моделей, а с отсутствием у моделей авторов, что является обязательным условием участия в конкурсе. Особенно обидно за категорию «Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя», т.к. в прошлом году было изготовлено и представлено на суд коллекционеров действительно огромное количество этих моделей.



Автомобили 1999 года – Renault Ford Focus, Opel Astra и Peugeot 206



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



Ford Focus

Первое место в европейском конкурсе «Автомобиль 1999 года» с 444 баллами (42 высших оценки) занял Ford Focus. Благодаря усилиям инженеров многих стран появилась настоящая международная модель автомобиля. Ford Focus стал самым популярным автомобилем в Европе. Он же впервые удостоился звания Автомобиль года и в Европе, и в Северной Америке.

В 2002 г. Ford Focus получил титул «Самый надёжный автомобиль 2002 года».

В 2004 г. Ford Focus занял восьмое место в опубликованном британским изданием Fleet News списке самых надёжных моделей. Перед публикацией эксперты исследовали 739 тыс. автомобилей, состоящих на балансе 50 крупнейших прокатных контор Англии.

Ford Focus производился в Бельгии, Германии, Испании, Франции, а также с середины 2001 г. в России на заводе Ford в г. Всеволожск (Ленинградская область).

Осенью 2003 г. руководство концерна Ford объявило о прекращении производства Ford Focus на заводе в г. Генк бельгийской провинции Лимбург, сконцентрировав основной выпуск Ford Focus на двух заводах во Франции и Испании.

Масштабные модели Ford Focus:

- Ford Focus 1998 light green metallic Minichamps 430087021
- Ford Focus break 1998 blue metallic Minichamps 430087010
- Ford Focus break 1998 red met Minichamps 430087011
- Ford Focus Evo.2 Officielle Rally Monte Carlo 2000 CB COM cbck316
- Ford Focus Evo.3 Officielle Rally Monte Carlo 2001 CB COM cbck324
- Ford Focus Evo.3 Rally Monte Carlo 2001 F.Delecour CB COM cbck322
- Ford Focus Officielle Tour de Corse 2001 CB COM cbck384
- Ford Focus Rally #7 "Red Bull" Bburago 41503
- Ford Focus Rally "Martini" Bburago 4128
- Ford Focus Rally "Martini" white Bburago KITs Collection 49280
- Ford Focus Rally "Red Bull" blue Bburago KITs Collection 49503
- Ford Focus Rally Bburago 4174
- Ford Focus Rally du Liban 1999 "Iridium" B.Sulayem SKID skm100
- Ford Focus Rally Germany 2001 "Red Bull" R.Baumschlagler CB COM cbck369
- Ford Focus RS WRC RAC Rally 2001 Minichamps 430018997
- Ford Focus RS WRC Rally Monte Carlo 2001 F.Delecour/

- D.Gratatoup SKID skm195
- Ford Focus RS WRC Rally Monte Carlo 2001 NA "Martini" C.McRae/N.Greyt SKID skm187
- Ford Focus RS WRC Rally Monte Carlo 2001 NA "Martini" C.Sainz/L.Moya SKID skm188
- Ford Focus sedan red Minichamps 430087000
- Ford Focus Tour De Corse 2001 F.Delecour CB COM cbck383
- Ford Focus WRC #17 Rally Monte Carlo 2001 Portal 43 pk027
- Ford Focus WRC #24 Rally Portugal 2001 Portal 43 PK035
- FORD FOCUS WRC #3 Rally Monte Carlo 2000 C.Sainz/L.Moya white blue red Hongwell 490408
- Ford Focus WRC #3 Rally Monte Carlo 2001 C.Sainz/L.Moya Auto Art 60521
- Ford Focus WRC #3 Rally Monte Carlo 2001 C.Sainz/L.Moya Auto Art 60111
- Ford Focus WRC #31 Rally Portugal 2001 Portal 43 pk048
- Ford Focus WRC #35 Rally SanRemo 2000 Portal 43 pk003
- Ford Focus WRC #4 Rally Cyprus Winner 2001 "Martini Racing" C.McRae IXO ram016
- Ford Focus WRC #4 Rally Monte Carlo 2001 C.McRae/N.Grist Auto Art 60522
- Ford Focus WRC #5/6 Rally Monte Carlo 2000 Provence Moulage pr1537
- Ford Focus WRC #7 "Valvoline" Bburago 41280
- FORD FOCUS WRC #7 Rally 2000 Magaud Rowe yellow blue Hongwell 490408
- Ford Focus WRC 2000 Solberg Minichamps 430008916
- Ford Focus WRC Evo 2001 Racing 43 - serie S rks167200
- Ford Focus WRC Evo 2001 Racing 43 - serie S rks178200
- Ford Focus WRC Evo 2001 Racing 43 - serie S rks184200
- Ford Focus WRC Evo Erg Ciocco 2001 Andreucci Racing 43 rk301
- Ford Focus WRC Evo Erg Ciocco 2001 Andreucci Racing KIT rk301
- Ford Focus WRC Evo Rally Acropolis 2000 "Martini" C.McRae 1st ass. Racing 43 rk286
- Ford Focus WRC Evo Rally Acropolis 2000 "Martini" C.McRae 1st ass. Racing KIT rk286
- Ford Focus WRC Evo Rally Catalunya 2000 "Martini" C.McRae 1st ass. Racing KIT rk285
- Ford Focus WRC Evo Rally Monte Carlo 2000 Ufficiale Racing KIT rk275
- Ford Focus WRC Evo Rally Monte Carlo 2001 "Martini" C.McRae Racing KIT rk296
- Ford Focus WRC Evo Rally Monte Carlo 2001 F.Delecour Racing KIT rk298
- Ford Focus WRC Evo Rally Safari 2000 "Martini" Racing 43 - serie Easy rkeas033
- Ford Focus WRC Evo Ufficiale Rally Monte Carlo 2000 Racing 43 - serie Easy rkeas030
- Ford Focus WRC Evo Ufficiale Rally Monte Carlo 2000 Sainz Racing 43 rk275
- Ford Focus WRC Rally Acropolis 2000 "Valvoline" Solberg/Mills SKID skm142
- Ford Focus WRC Rally Acropolis Winner 2000 "Martini" C.McRae 1st

- SKID skw019
- Ford Focus WRC Rally Acropolis Winner 2001 "Martini Racing" C.McRae IXO ram019
- Ford Focus WRC Rally Argentina 1999 "Martini" C.McRae SKID skm99078
- Ford Focus WRC Rally Argentina Winner 2001 "Martini Racing" C.McRae IXO ram009
- Ford Focus WRC Rally Catalonia 2000 "Martini" C.McRae 1st SKID skw018
- Ford Focus WRC Rally Catalonia 2000 "Martini" C.Sainz/L.Moya SKID skm145
- Ford Focus WRC Rally Cyprus Winner 2000 "Martini" C.Sainz/L.Moya SKID skw022
- Ford Focus WRC Rally del Ciocco 2001 "ERG" P.Andreucci/A.Giusti SKID skm177
- Ford Focus WRC Rally Finland 2000 Solberg Minichamps 430008906
- Ford Focus WRC Rally Italy Champion 2001 "ERG" P.Andreucci/Giusti IXO ram033
- Ford Focus WRC Rally Kenya Safari 2000 "Martini" C.McRae/N.Greyt SKID skm160
- Ford Focus WRC Rally Kenya Safari 2000 "Martini" C.Sainz/L.Moya SKID skm139
- Ford Focus WRC Rally Monte Carlo 1999 "Martini" C.McRae SKID skm99019
- Ford Focus WRC Rally Monte Carlo 1999 "Martini" Racing 43 - serie Easy rkeas015
- Ford Focus WRC Rally Monte Carlo 1999 "Martini" Racing KIT rk248
- Ford Focus WRC Rally Monte Carlo 1999 CB COM cbck618
- Ford Focus WRC Rally Monte Carlo 1999 Nacht/Night-Version Provence Moulage pr1429
- Ford Focus WRC Rally Monte Carlo 1999 Provence Moulage pr1418
- Ford Focus WRC Rally Monte Carlo 1999 S.Jean/Joseph SKID 99035
- Ford Focus WRC Rally Monte Carlo 2000 "Martini" C.McRae SKID skm109
- Ford Focus WRC Rally Monte Carlo 2000 "Martini" C.Sainz SKID skm092
- Ford Focus WRC Rally Monte Carlo 2000 C.Sainz Minichamps 430008906
- Ford Focus WRC Rally Monte Carlo 2001 C.Sainz IXO Junior cixj000042
- Ford Focus WRC Rally Monte Carlo 2001 Provence Moulage pr1647
- Ford Focus WRC Rally New Zealand 2001 "In Memoria 11.09.2001" F.Delecour IXO ram034
- Ford Focus WRC Rally Portugal 1999 «Martini» C.McRae Minichamps 430998807
- Ford Focus WRC Rally Portugal 2000 "IIIIIIII" J.Kulig/J.Baran SKID skm146
- Ford Focus WRC Rally Portugal 2001 "Galp Energia" R.Madeira/F.Prata SKID skm178
- Ford Focus WRC Rally Safari - Rally Portugal 1999 "Martini" 1st ass. Racing KIT rk251
- Ford Focus WRC Rally Safari 1999 «Martini» P.Solberg SKID skm99062



Ford Focus WRC Rally Safari 1999 CB COM cbck619
 Ford Focus WRC Rally Safari 2001 C.Sainz/L.Moya IXO ram050
 Ford Focus WRC Rally Safari Winner 1999 «Martini» C.McRae 1st SKID skw99004
 Ford Focus WRC Rally San Remo 1999 «Martini» Racing KIT rk272
 Ford Focus WRC Rally San Remo 1999 «Valvoline» P.Solberg SKID skm098
 Ford Focus WRC Rally San Remo 1999 «Martini» Racing 43 rk272
 Ford Focus WRC Rally Semperit 2000 «Red Bull» R.Baumschlager/K.Wicha SKID skm162
 Ford Focus WRC Rally Semperit 2000 «Team Ford» Raimund Baumschlager Minichamps 430008907
 Ford Focus WRC Rally Swedish 1999 «Martini» T.Radstrom SKID skm9948
 Ford Focus WRC Rally WRC 2001 Higgins/Thomas Minichamps M018997
 Ford Focus WRC TAP Rally Portugal Winner 1999 «Martini» C.McRae 1st SKID skw99005
 Ford Focus WRC Test Car 1998 SKID skm112



Opel Astra

Второе место в европейском конкурсе «Автомобиль 1999 года» с 272 баллами заняла немецкая Opel Astra.

Премьера Opel Astra состоялась на 54-м Международном автомобильном салоне во Франкфурте-на-Майне (IAA-91)

Масштабные модели Opel Astra:

Opel Astra #1B Muller Trophy Andros 1999 Provence Moulage pr1443
 Opel Astra Andros 2003 «S.N.B.E.» Alain Prost JPS kp269
 Opel Astra Andros Trophy 2003 «S.N.B.E.» Alain Prost JPS jp0274
 Opel Astra cabriolet 2001 red Minichamps 430049131
 Opel Astra cabriolet silver met. Minichamps 430049130
 Opel Astra caravan 1998 «ADAC» Schuco 4376
 Opel Astra caravan 1998 «AvD» Schuco 4375
 Opel Astra caravan 1998 green met. Schuco 4373
 Opel Astra caravan 1998 Polizei Schuco 4374
 Opel Astra caravan 1998 white Schuco 4372
 Opel Astra caravan 1998 First Responder Schuco 4377
 Opel Astra coupe 2000 dark red Minichamps 430049124
 Opel Astra coupe 2000 green Minichamps 430049122
 Opel Astra Fliessheck 1998 dark green met. Schuco 4361
 Opel Astra Fliessheck 1998 silver met. Schuco 4364
 Opel Astra G OPC 2-door 1999 Rialto 12
 Opel Astra G OPC caravan 2001 KIT Rialto Models riak026
 Opel Astra G OPC caravan 2001 Rialto Models riam026
 Opel Astra S.N.B.E. «Andros 2003» - Alain Prost prepainted KIT JPS jpskp269
 Opel Astra Silhouette 2001 M.Tarres JPS kp247
 Opel Astra Silhouette Champ. 2000 JPS kp223
 Opel Astra SNBE Silhouette 2000 JPS jp0231
 Opel Astra Stufenheck antilope-braun met. Schuco 4522
 Opel Astra Stufenheck dark blue met Schuco 4521
 Opel Astra Stufenheck red Schuco 4523
 Opel Astra Tarres Silhouette 2001 JPS jp0254
 Opel Astra Trophy Andros 2000 CB COM cbck271
 Opel Astra V8 Coupe 2002 Cecotto Schuco 4807
 Opel Astra V8 Coupe 2002 Helary Schuco 4808
 Opel Astra V8 Coupe 2002 Lehto Schuco 4809
 Opel Astra V8 Coupe 2002 Strycek Schuco 4880
 Opel Astra V8 Coupe 2003 «Aiello» («Playboy») Schuco 4896
 Opel Astra V8 coupe DTM 2000 Holzer Alzen

Minichamps M004803
 Opel Astra V8 coupe DTM 2000 Holzer Winkelhock Minichamps M004804
 Opel Astra V8 coupe DTM 2000 Irmischer Menzel Minichamps M004812
 Opel Astra V8 coupe DTM 2000 Phonix Bartels Minichamps M004808
 Opel Astra V8 coupe DTM 2000 Phonix Reuter Minichamps M004807
 Opel Astra-G OPC 2-door hatchback 1999 Rialto Models rm012



Peugeot 206

Третье место в европейском конкурсе «Автомобиль 1999 года» с 249 баллами занял французский Peugeot 206.

Масштабные модели Peugeot 206:

Peugeot 206 1998 silver Norev 472641
 Peugeot 206 1999 Pompiers Norev 2604
 Peugeot 206 2000 «France Info» Norev 472610
 Peugeot 206 2000 Gendarmerie Norev 2609
 Peugeot 206 2000 La Poste Norev 2607
 Peugeot 206 2001 Gendarmerie Motorway Norev 72616
 Peugeot 206 2-doors «La Poste» Paradcar 118
 Peugeot 206 2-doors pompiers + Gyrophare Paradcar 115
 Peugeot 206 3-door Paradcar par099
 Peugeot 206 5-door Cararama 21040
 Peugeot 206 cabriolet 2001/2002 green Norev 2623
 Peugeot 206 Cararama 42440
 Peugeot 206 F2000 Ardouin Reunion 2004 CB COM cbck919
 Peugeot 206 Gendarmerie version 2 Oliex/Cararama 45720
 Peugeot 206 II Premium reef 2003 blue Norev 72635
 Peugeot 206 Kit Car Fontana Rally San Remo 2001 Fontana Racing KIT rk315
 Peugeot 206 Kit Car Racing 43 - serie S rks180200
 Peugeot 206 Kit Car Racing 43 - serie S rks194200
 Peugeot 206 Kit Car Racing 43 - serie S rks202200
 Peugeot 206 Kit Car Racing 43 - serie S rks208200
 Peugeot 206 Kit Car SanRemo 2001 «Fontana» Fontana Racing 43 rk315
 Peugeot 206 Kit Car Ufficiale Italia Ciocco 2003 Travaglia/Aghini Racing KIT rk356
 Peugeot 206 Pompiers Oliex 42442
 Peugeot 206 Rally Bouffier 1st Trophee Peugeot 2002 CB COM cbck513
 Peugeot 206 Rally Turkey 2003 G.Panizzi SunStar Vitesse 43006
 Peugeot 206 Solido 151 267-00
 Peugeot 206 Super 1600 2002 Robert Limousin 1st CB COM cbck449
 Peugeot 206 Super 1600 2004 Robert Limousin CB COM cbck766
 Peugeot 206 Super 1600 Ardouin Reunion 2002 CB COM cbck504
 Peugeot 206 Super 1600 Championnat 2002 (4 versions) JPS kp273
 Peugeot 206 Super 1600 Championnat 2002 JPS jp0277
 Peugeot 206 Super 1600 Championnat 2002 prepainted KIT JPS jpskp273
 Peugeot 206 Super 1600 Equipe 2002 Enjolras JPS jp0287
 Peugeot 206 Super 1600 Equipe 2002 Enjolras JPS kp283
 Peugeot 206 Super 1600 Equipe 2002 Enjolras prepainted KIT JPS jpskp283

Peugeot 206 Super 1600 Lyon Charbo 2003 Adam CB COM cbck685
 Peugeot 206 Super 1600 Lyon Charbo 2003 Robert CB COM cbck686
 Peugeot 206 Super 1600 Lyon Charbo 2004 Enjolras CB COM cbck813
 Peugeot 206 Super 1600 Mont Blanc 2002 Henry CB COM cbck483
 Peugeot 206 Super 1600 Rally Catalogne 2001 Cedric Robert CB COM cbck373
 Peugeot 206 Super 1600 Rally Catalogne 2001 Larry Cols CB COM cbck374
 Peugeot 206 Super 1600 Rally Catalogne 2002 Caldani CB COM cbck534
 Peugeot 206 Super 1600 Rally Monte Carlo 2002 NRM CB COM cbck473
 Peugeot 206 Super 1600 Rally Monte Carlo 2002 OMV CB COM cbck417
 Peugeot 206 Super 1600 Rally San Remo 2001 Larry Cols CB COM cbck396
 Peugeot 206 Super 1600 Rally San Remo 2001 Robert/Bernardi CB

COM cbck395
 Peugeot 206 Super 1600 TCD 2001 prepainted KIT JPS jpskp274
 Peugeot 206 Super 1600 Tour De Corse 2001 (2 versions) JPS kp274
 Peugeot 206 Super 1600 Tour de Corse 2001 «Peugeot Belgique» CB COM cbck458
 Peugeot 206 Super 1600 Tour de Corse 2001 JPS jp0278
 Peugeot 206 Super 1600 Tour de Corse 2001 Robert/Bernardi CB COM cbck381
 Peugeot 206 Super Rally Monte Carlo 2003 Iliev CB COM cbck549
 Peugeot 206 WRC #1 Rally Finland 2000 «Danzas» S.Lindholm IXO ram038
 Peugeot 206 WRC #1 Rally Finland Winner 2001 M.Gronholm IXO ram036
 Peugeot 206 WRC #1 Rally Great Britain Winner 2001 M.Gronholm/T.Rautiainen IXO ram052
 Peugeot 206 WRC #1 Rally New Zealand 2003 «Red» M.Gronholm/T.Rautiainen with dirty effects IXO ram161
 Peugeot 206 WRC #15 «Esso» Jadi 90015
 Peugeot 206 WRC #15 1999 G.Panizzi/H.Panizzi Solido soa203837
 Peugeot 206 WRC #18 Rally Wales 2004 Stohl CB COM cbck886
 Peugeot 206 WRC #18 Tour de Corse 2004 Carlsson CB COM cbck885
 Peugeot 206 WRC #2 2002 «Total» T.Rautiainen/M.Gronholm Solido soa203839
 Peugeot 206 WRC #2 2003 «Total» Reid/Burns Solido soa203840
 Peugeot 206 WRC #2 Rally Antibes 2003 «Peugeot Belgium» B.Thiry/J.M.Fortin IXO ram133
 Peugeot 206 WRC #2 Rally Finland Winner 2002 M.Gronholm/T.Rautiainen IXO ram088
 Peugeot 206 WRC #2 Rally Monte Carlo 2003 Altaya
 Peugeot 206 WRC #21 Rally Turkey 2003 «Clarion» G.Panizzi/H.Panizzi IXO ram110
 Peugeot 206 WRC #21 Tour de Corse 2003 Bengue/Escudero IXO ram131
 Peugeot 206 WRC #3 Rally Catalogne 2001 «Fortuna» L.Monzon IXO ram028
 Peugeot 206 WRC #3 Rally Catalogne Winner 2002 G.Panizzi/H.Panizzi IXO ram084
 Peugeot 206 WRC #3 Rally Portugal Winner 2001 A.Lopes/L.Lisboa IXO ram065
 Peugeot 206 WRC #3 Rally Safari 2002 Pietilainen/Rovanpera Solido soa203838
 Peugeot 206 WRC #61 Rally Monte Carlo 2005 D.Auriol/Giraudet IXO ram174
 Peugeot 206 WRC #62 Rally Monte Carlo 2004 Campos CB COM cbck864
 Peugeot 206 WRC #65 Rally Monte Carlo 2005 Rossetti CB COM cbck984
 Peugeot 206 WRC 2000 «Esso» M.Gronholm/T.Rautiainen - World Champion 2000 SKID skw026
 Peugeot 206 WRC 2001 Luis Monzon/Jose Carlos Deniz Altaya
 Peugeot 206 WRC 2003 Panizzi/Turquie CB COM

cbck542
 Peugeot 206 WRC 2005 Limousin Henry 1st CB COM
 cbck943
 Peugeot 206 WRC Bengue STE Beaume 2002 CB COM
 cbck448
 Peugeot 206 WRC Condroz 2003 Loix 1st CB COM
 cbck688
 Peugeot 206 WRC Evo.1 Racing 43 - serie S rks183200
 Peugeot 206 WRC Evo.1 Racing 43 - serie S rks191200
 Peugeot 206 WRC Evo.1 Ufficiale Rally San Remo 1999
 Panizzi 2nd ass. Racing KIT rk327
 Peugeot 206 WRC Evo.2 Racing 43 - serie S rks168200
 Peugeot 206 WRC Evo.2 Racing 43 - serie S rks169200
 Peugeot 206 WRC Evo.2 Racing 43 - serie S rks176200
 Peugeot 206 WRC Evo.2 Racing 43 - serie S rks187200
 Peugeot 206 WRC Evo.2 Rally Monte Carlo 2002 "Total"
 blue Rovampera 5th ass. Racing KIT rk333
 Peugeot 206 WRC Evo.2 Ufficiale Mille Miglia 2002
 Travaglia 1st ass. Racing KIT rk331
 Peugeot 206 WRC Evo.2 Ufficiale Rally 1000 Laghi 2000
 Racing KIT rk310
 Peugeot 206 WRC Evo.2 Ufficiale Rally San Remo 2001
 Travaglia 5th ass. Racing KIT rk313
 Peugeot 206 WRC Evo.2 Ufficiale Rally Sweden 2001
 Racing KIT rk311
 Peugeot 206 WRC Evo.2 Zucchetti Madeira 2002 Aghini
 1st ass. Racing KIT rk342
 Peugeot 206 WRC Evo.3 Racing 43 - serie S rks192200
 Peugeot 206 WRC Evo.3 Racing 43 - serie S rks193200
 Peugeot 206 WRC Evo.3 Racing 43 - serie S rks204200
 Peugeot 206 WRC Evo.3 Ufficiale Rally 1000 Laghi 2001
 Racing KIT rk314
 Peugeot 206 WRC Evo.3 Ufficiale Rally Acropolis 2002
 2nd ass. Racing KIT rk334
 Peugeot 206 WRC Evo.3 Ufficiale Rally Monte Carlo
 2002 Racing KIT rk324
 Peugeot 206 WRC Evo.3 Ufficiale Rally Monte Carlo
 2003 Burns 5th ass. Racing KIT rk345
 Peugeot 206 WRC Evo.3 Ufficiale Rally Safari 2001
 Rovampera Racing KIT rk316
 Peugeot 206 WRC Evo.3 Ufficiale Rally San Remo 2001
 Panizzi 1st ass. Racing KIT rk312
 Peugeot 206 WRC Evo.3 Ufficiale Rally San Remo 2002
 1st ass. Racing KIT rk340
 Peugeot 206 WRC Evo.3 Ufficiale Rally San Remo 2003
 Racing KIT rk352
 Peugeot 206 WRC G.Panizzi/H.Panizzi Altaya
 Peugeot 206 WRC Le Mans grey metal Miniatures
 gts08.r
 Peugeot 206 WRC Lyon Charbo 2004 Bengue 1st CB
 COM cbck733
 Peugeot 206 WRC Lyon Charbo 2004 Guebey CB COM
 cbck763
 Peugeot 206 WRC Lyon Charbo 2005 Galpin CB COM
 cbck983
 Peugeot 206 WRC Mille Miglia 2003 Itera CB COM
 cbck606
 Peugeot 206 WRC Mondial 1998 Salon de Paris 1998
 Provence Moulage pr1405
 Peugeot 206 WRC Officielle #1/#2 & #3 Tour de Corse
 2002 CB COM cbck422
 Peugeot 206 WRC Officielle Rally Australia 2000 CB
 COM cbck315
 Peugeot 206 WRC Officielle Rally Catalogne 2000 CB
 COM cbck285
 Peugeot 206 WRC Officielle Rally Cyprus 2000 CB COM
 cbck308
 Peugeot 206 WRC Officielle Rally Finland 2000 CB COM
 cbck293
 Peugeot 206 WRC Officielle Rally Monte Carlo 2001
 CB COM cbck323
 Peugeot 206 WRC Officielle Rally Monte Carlo 2002
 CB COM cbck411
 Peugeot 206 WRC Officielle Rally New Zealand 2000
 CB COM cbck292
 Peugeot 206 WRC Officielle Rally Portugal 2000 CB
 COM cbck284
 Peugeot 206 WRC Officielle Rally San Remo 2000 CB
 COM cbck313
 Peugeot 206 WRC Officielle Tour de Corse 2000 CB
 COM cbck312
 Peugeot 206 WRC Presentation Car 1998 silver grey
 SKID skm99001
 Peugeot 206 WRC RAC Rally 2001 Provence Moulage
 pr1704
 Peugeot 206 WRC RAC Rally 2002 Rossi CB COM

cbck512
 Peugeot 206 WRC Rally 1000 Lakes 2002 Salonen 14th
 Integral rik051d
 Peugeot 206 WRC Rally 1000 Lakes 2002 Salonen 14th
 KIT Integral int051dk
 Peugeot 206 WRC Rally 1000 Lakes 2003 Vatanen 11th
 Integral rik051e
 Peugeot 206 WRC Rally 1000 Lakes 2003 Vatanen 11th
 KIT Integral int051ek
 Peugeot 206 WRC Rally 1998 GTS 008.R
 Peugeot 206 WRC Rally A1 Ring Winner 2001 "A-
 Online" R.Sperrer/P.Carlsson IXO ram012
 Peugeot 206 WRC Rally A1 Ring Winner 2001 "A-
 Online" R.Sperrer/P.Carlsson SKID skm170
 Peugeot 206 WRC Rally Acropolis 1999 "Esso"
 F.Delecour SKID skm081
 Peugeot 206 WRC Rally Acropolis 1999 "Esso"
 M.Gronholm SKID skm99054
 Peugeot 206 WRC Rally Acropolis 1999 CB COM
 cbck246
 Peugeot 206 WRC Rally Acropolis 2001 Jean/Joseph
 CB COM cbck353
 Peugeot 206 WRC Rally Acropolis 2001 Panizzi CB COM
 cbck354
 Peugeot 206 WRC Rally Acropolis 2001 Richelmi CB
 COM cbck355
 Peugeot 206 WRC Rally Alsace 2005 Bernardi 1st CB
 COM cbck942
 Peugeot 206 WRC Rally Argentina Winner 2003 "Red"
 M.Gronholm/TRautiainen IXO ram116
 Peugeot 206 WRC Rally Australia Winner 2000 "Esso"
 M.Gronholm/TRautiainen 1st SKID skw025
 Peugeot 206 WRC Rally Australia Winner 2001
 M.Gronholm IXO ram046
 Peugeot 206 WRC Rally Australia Winner 2002
 M.Gronholm/TRautiainen special set IXO ram095
 Peugeot 206 WRC Rally Canarias 2003 "Silver Team"
 M.Campos/C.Magalhoes Minipartes mnp206
 Peugeot 206 WRC Rally Catalogne 2000 "Esso"
 F.Delecour/D.Gratoloup SKID skm140
 Peugeot 206 WRC Rally Catalogne 2000 F.Morel/
 P.Guellerin CB COM cbck282
 Peugeot 206 WRC Rally Catalogne 2000 F.Morel/
 P.Guellerin SKID skm151
 Peugeot 206 WRC Rally Catalogne 2001 "Fortuna"
 L.Monzon IXO ram028
 Peugeot 206 WRC Rally Catalogne 2001 "Gauloise"
 J.Joseph CB COM cbck334
 Peugeot 206 WRC Rally Catalogne 2001 "Gauloises"
 S.J.Joseph/J.Boyer SKID skm208
 Peugeot 206 WRC Rally Catalogne 2001 "Total" D.Auriol/
 D.Giraudet 1st SKID skw032
 Peugeot 206 WRC Rally Catalogne 2001 "Total"
 G.Panizzi/H.Panizzi SKID skm193
 Peugeot 206 WRC Rally Catalogne 2001 Auriol 1st CB
 COM cbck328
 Peugeot 206 WRC Rally Catalogne 2001 Bastos CB
 COM cbck336
 Peugeot 206 WRC Rally Catalogne 2001 Provence
 Moulage pr1645
 Peugeot 206 WRC Rally Catalogne 2002 Officielles CB
 COM cbck467
 Peugeot 206 WRC Rally Catalogne 2003 G.Panizzi/
 H.Panizzi 1st CB COM cbck627
 Peugeot 206 WRC Rally Catalogne 2003 G.Panizzi/
 H.Panizzi 1st SunStar Vitesse 43004
 Peugeot 206 WRC Rally Catalogne 2003 R.Burns/
 R.Reid SunStar Vitesse 43005
 Peugeot 206 WRC Rally Catalogne Winner 2001
 D.Auriol IXO ram008
 Peugeot 206 WRC Rally Catalogne Winner 2003 "Red"
 G.Panizzi/H.Panizzi IXO ram129
 Peugeot 206 WRC Rally Cyprus Winner 2002
 M.Gronholm/TRautiainen IXO ram085
 Peugeot 206 WRC Rally De Madere 2001 Cedric Robert
 CB COM cbck375
 Peugeot 206 WRC Rally Finland 1999 CB COM
 CBCK252
 Peugeot 206 WRC Rally Finland 2000 "Esso"
 S.Lindholm/J.Aho SKID skm184
 Peugeot 206 WRC Rally Finland 2001 Provence
 Moulage pr1700
 Peugeot 206 WRC Rally Finland 2002 M.Gronholm/
 TRautiainen 1st SunStar Vitesse 43001
 Peugeot 206 WRC Rally Finland 2002 Salonen CB COM
 cbck468

Peugeot 206 WRC Rally Finland 2002 Solido 203 839-
 00
 Peugeot 206 WRC Rally Finland Winner 2000 "Esso"
 M.Gronholm/TRautiainen 1st SKID skw021
 Peugeot 206 WRC Rally French Champion 2003 "Yacco"
 A.Bengue/C.Escudero IXO ram131
 Peugeot 206 WRC Rally Germany 2003 2nd CB COM
 cbck590
 Peugeot 206 WRC Rally Germany 2003 Cedric Robert
 CB COM cbck591
 Peugeot 206 WRC Rally Germany 2005 Vojtech CB
 COM cbck985
 Peugeot 206 WRC Rally Great Britain 2002 "Michelin"
 Valentino Rossi IXO ram093
 Peugeot 206 WRC Rally Great Britain 2002 R.Burns/
 R.Reid SunStar Vitesse 43003
 Peugeot 206 WRC Rally Great Britain 2002 V.Rossi/
 C.Carsina SunStar Vitesse 43002
 Peugeot 206 WRC Rally Great Britain 2003 Loix CB
 COM cbck684
 Peugeot 206 WRC Rally Kenya Safari 2000 G.Panizzi/
 H.Panizzi SKID skm129
 Peugeot 206 WRC Rally Kenya Safari 2000 M.Gronholm
 SKID skm148
 Peugeot 206 WRC Rally Manta 1999 1st CB COM
 cbck248
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2000 "Esso"
 F.Delecour SKID skm107
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2000 "Esso"
 G.Panizzi SKID skm091
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2000 CB COM
 cbck268
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2000 door opens
 KIT Integral int051bk
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2000 Integral
 rik051b
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2001 "KPN-
 Qwest" T.Gardemeister/P.Lukander SKID skm202
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2001 "Total"
 D.Auriol/D.Giraudet SKID skm186
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2001 "Total"
 M.Gronholm/TRautiainen SKID skm185
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2001 Norev 2611
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2002 "Belgium"
 B.Thiry IXO ram082
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2002 "Total"
 H.Rovanpera/Pietilainen blue IXO ram070
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2002 Bastos
 Provence Moulage pr1713
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2002 Burri CB
 COM cbck421
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2002 H.Rovanpera
 CB COM cbck410
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2002 H.Rovanpera
 Provence Moulage pr1724
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2002 R.Burns/
 R.Reid IXO ram069
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2002 Thiry CB
 COM cbck403
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2003 "Marlboro"
 CB COM cbck520
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2003 "Red"
 R.Burns/R.Reid IXO ram101
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2003 Bernardin
 CB COM cbck611
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2003 Kresta CB
 COM cbck525
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2003 Norev 72617
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2003 Robert CB
 COM cbck523
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2004 Vouilloz CB
 COM cbck710
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2005 Auriol CB
 COM cbck901
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo 2005 Pons CB
 COM cbck902
 Peugeot 206 WRC Rally Monte Carlo H.Rovanpera/
 R.Pietilainen SunStar Vitesse 43000
 Peugeot 206 WRC Rally New Zealand 2000 "Esso"
 M.Gronholm/TRautiainen 1st SKID skw020
 Peugeot 206 WRC Rally New Zealand 2003 1st CB COM
 cbck550
 Peugeot 206 WRC Rally New Zealand Winner 2002
 M.Gronholm/TRautiainen IXO ram092
 Peugeot 206 WRC Rally New Zealand Winner 2003
 "Red" M.Gronholm/TRautiainen IXO ram114

Peugeot 206 WRC Rally Portugal 2000 "Esso" A.Lopes SKID skm127
 Peugeot 206 WRC Rally Portugal 2001 "Havoline" J.Papadimitriou IXO ram014
 Peugeot 206 WRC Rally Portugal 2001 "Havoline" J.Papadimitriou/C.Patterson SKID skm205
 Peugeot 206 WRC Rally Portugal 2001 "Silver Team" A.Lopes IXO ram013
 Peugeot 206 WRC Rally Portugal 2001 "Silver Team" A.Lopes/L.Lisboa SKID skm172
 Peugeot 206 WRC Rally Portugal 2001 NA "Bastos" K.Princen/D.Colebunders SKID skm180
 Peugeot 206 WRC Rally Safari 2001 H.Rovanpera IXO ram051
 Peugeot 206 WRC Rally San Remo 1999 "Esso" G.Panizzi SKID skm076
 Peugeot 206 WRC Rally San Remo 1999 CB COM cbck345
 Peugeot 206 WRC Rally San Remo 1999 H.Panizzi Provence Moulage pr1507
 Peugeot 206 WRC Rally San Remo 2000 "Esso" G.Panizzi/H.Panizzi 1st SKID skw024
 Peugeot 206 WRC Rally San Remo 2001 H.Panizzi 1st CB COM cbck380
 Peugeot 206 WRC Rally San Remo 2002 1st CB COM cbck486
 Peugeot 206 WRC Rally San Remo Haube open Bonnet Provence Moulage pr1519
 Peugeot 206 WRC Rally San Remo Winner 2001 H.Panizzi IXO ram039
 Peugeot 206 WRC Rally San Remo Winner 2002 G.Panizzi IXO ram091
 Peugeot 206 WRC Rally Sweden 2000 1st CB COM cbck276
 Peugeot 206 WRC Rally Sweden 2000 1st door opens KIT Integral int051ck
 Peugeot 206 WRC Rally Sweden 2000 1st Integral rik051c
 Peugeot 206 WRC Rally Sweden 2001 Rovenpera 1st CB COM cbck360
 Peugeot 206 WRC Rally Sweden 2003 1st CB COM cbck530
 Peugeot 206 WRC Rally Sweden 2003 M.Gronholm 1st SunStar Vitesse 43007
 Peugeot 206 WRC Rally Sweden 2003 Pykalisto CB COM cbck531
 Peugeot 206 WRC Rally Sweden Winner 2000 "Esso" M.Gronholm/T.Rautiainen 1st SKID skw017
 Peugeot 206 WRC Rally Sweden Winner 2001 "Total" H.Rovanpera/R.Pietilainen 1st SKID skw030
 Peugeot 206 WRC Rally Sweden Winner 2001 H.Rovanpera IXO ram004
 Peugeot 206 WRC Rally Sweden Winner 2002 M.Gronholm IXO ram078
 Peugeot 206 WRC Rally Sweden Winner 2003 M.Gronholm SunStar Vitesse 43007
 Peugeot 206 WRC Rally Sweden Winner 2003 M.Gronholm/T.Rautiainen IXO ram106
 Peugeot 206 WRC Rally Wales 2004 Heni Solberg CB COM cbck829
 Peugeot 206 WRC Rally Ypres 2000 Sjniers CB COM cbck310
 Peugeot 206 WRC Rally Ypres 2001 De Mevius 2nd CB COM cbck356
 Peugeot 206 WRC Rally Ypres 2002 Thiry 1st CB COM cbck475
 Peugeot 206 WRC Rally Ypres Westhoek 2000 "Esso" P.Snjierns/V.D.Pluym SKID skm157
 Peugeot 206 WRC Rallycross 2004 Knapick CB COM cbck743
 Peugeot 206 WRC Rallycross 2004 Pailier CB COM cbck742
 Peugeot 206 WRC Renato Travaglia - Italy Rally Champion 2002 IXO ram097
 Peugeot 206 WRC Rouergue 2002 Robert 1st CB COM cbck488
 Peugeot 206 WRC Rouergue 2004 Rousselot CB COM cbck765
 Peugeot 206 WRC Salon De Paris 1998 "Esso" SKID skm99012
 Peugeot 206 WRC test car 1999 SKID skm104
 Peugeot 206 WRC Thiry Condroz 2003 CB COM cbck689
 Peugeot 206 WRC Touquet 2004 Rousselot 1st CB COM cbck834
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 1999 "Esso"

F.Delecour SKID skm99041
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 1999 "Esso" G.Panizzi SKID skm99026
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 1999 CB COM cbck232
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 1999 door opens KIT Integral int051k
 Peugeot 206 WRC Tour De Corse 1999 Integral rik051
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 1999 Panizzi SKID 99026
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 1999 Provence Moulage PR1451
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 1999 Starter Serie Rally str163
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 2000 Provence Moulage pr1606
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 2001 Rovenpera CB COM cbck407
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 2001 Wearden CB COM cbck408
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 2002 Mortl CB COM cbck456
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 2002 Norev 72614
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 2002 Rovenpera CB COM cbck424
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 2002 Thiry CB COM cbck423
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 2003 Bengue CB COM cbck626
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 2003 Cormoreche CB COM cbck674
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 2003 Panizzi CB COM cbck691
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 2003 Robert CB COM cbck625
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 2003 Stohl CB COM cbck672
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 2003 Torre CB COM cbck628
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 2004 Bengue CB COM cbck844
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse 2004 Vouilloz CB COM cbck843
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse Winner 2000 "Esso" G.Panizzi/H.Panizzi SKID skw023
 Peugeot 206 WRC Tour de Corse Winner 2002 G.Panizzi IXO ram083
 Peugeot 206 WRC Travaglia Champion D'Europe 2002 CB COM cbck516
 Peugeot 206 WRC Vaison Vins De Macon 2004 CB COM cbck764
 Peugeot 206GT grey metallic Miniroute 52
 Peugeot 206SW 2002 red Norev 72633



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

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

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

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



Peugeot 206SW 2002 street car silver Norev 472632
 Peugeot 206XS JPS JP0271
 Peugeot 206XS prepainted KIT JPS jpskp265
 Peugeot 206XT Premium red metallic Norev 472601

Мир Коллекционных Моделей
1001 автомобиль

Добро пожаловать в Удивительный Мир
 Масштабных Коллекционных Моделей!

Мы официальные дилеры:

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

Офис и магазин в Москве
 метро Аэропорт
 ул. Красноармейская, дом 11, корп. 2
 +7 (495) 617-1008 (опт и розница)

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

ПОЛУГУСЕНИЧНЫЕ ЛЕСОВОЗНЫЕ АВТОМОБИЛИ

Александр КИРИНДАС,
Фото из архива автора
г. Москва



Естественно-климатические условия нашей страны традиционно определяют высокую роль вездеходного транспорта как для нужд обороны, так и для народного хозяйства. В настоящий момент полугусеничные машины на агрегатах коммерческих автомобилей повсеместно вытеснены полноприводными автомобилями или иными специальными транспортными средствами. Вместе с тем в первой половине XX века они были весьма распространены.

Помимо использования полугусеничных машин в военном деле и для целей экспедиций предпринимались и другие попытки их применения в народном хозяйстве, в частности для механизации лесоразработок.

В 20-е гг. XX в. ручной труд всё активнее вытеснялся из лесной отрасли. Были разработаны и стали внедряться различные средства вал-

ки, обработки, транспортировки. Появились моторные пилы, как бензиновые, так и электрические. Для вывозки леса стал интенсивно внедряться механический транспорт. Развивалось энергетическое хозяйство, например передвижные электростанции, работающие на местном топливе.

Уже в 1923 г. Московским лесным институтом проводились опыты по валке деревьев колёсным трактором с лебёдкой. К 1926 г. в лесную промышленность стали поступать отечественные тяговые машины — трактора «Фордзон-Путиловец», «Коммунар» (ставший одним из самых распространённых) и иные модели. Проводились и экспериментальные работы — в 1928 г. в районе станции Пчёвжа (недалеко от Ленинграда) на вывозке леса наряду с гусеничными тракторами были испытаны трактор «Фордзон» на колёсном ходу с башмаками для



повышения проходимости и «Фордзон» со шнекороторным двигателем («на червячных барабанах»). Вместе с тем в ходе эксплуатации выяснилась малая пригодность существующих типов народно-хозяйственных тракторов и автомобилей для механизации лесной отрасли.

Так по некоторым оценкам в 1940 г. в лесной отрасли использовались 2,6 тыс. тракторов, 5,9 тыс. автомобилей, 355 паровозов и мотовозов. Уровень механизации вывозки достигал 32,8%, трелёвка была механизирована на 5,6%, а валка и погрузка велись вручную. Объяснялось это тем, что все необходимые приспособления не могли быть размещены на тракторах существующих народнохозяйственных типов, и для них требовался специальный прицеп. Однако использование таких прицепов не всегда оказывалось целесообразным из-за комплексного (громоздкость, стоимость и др.) сочетания ряда факторов. Лесной отрасли требовалось специальное транспортное средство высокой проходимости с компоновочной схемой допускающей размещение на машине всех необходимых агрегатов, например автомобильной схемы.

Рассчитывать на использование начатых производством во второй половине 1930-х гг. выполненных по данной схеме артиллерийских тягачей, которых не хватало армии, а потому их заменяли сельхозтрактора, не представлялось возможным. Существующие типы коммерческих автомобилей также недостаточно отвечали предъявляемым к ним требованиям, главным образом из-за низкой проходимости.

Поэтому коллективом Лесотехнической Академии в 1940 г. был обобщён и проанализирован опыт использования существующих типов автомобилей и иных транспортных средств по вывозке леса в различных лесопромышленных зонах СССР. В 1941 г. коллектив кафедры тяговых машин при участии Н.П. Павловского начал работы по доработке автомобиля ЗИС-21 для использования его в лесной отрасли.

Были выработаны следующие основные пути совершенствования автомобиля.

1. Применение регулятора для двигателя;
2. Усиление систем охлаждения и зажигания;
3. Усиление механизмов и изменение передаточных чисел силовой передачи;
4. Усиление ходовой части машины и увеличение клиренса;
5. Введение в силовую передачу демультипликатора.»

Фактически «усиление ходовой части и увеличение клиренса» реализовывалось разработкой полноприводного или полугусеничного автомобиля, т.к. значительная по трудоёмкости доработка неполноприводного коммерческого автомобиля не могла дать серьёзного результата. При имевшемся уровне развития отечественной промышленности рассчитывать на полноприводные машины не представлялось возможным, т.к. их изготовление началось только в 1941 г. на заводе ЗИС. При этом было из-

готовлено всего 197 машин, которые даже в армии являлись редкостью или скорее раритетом, а все опытно-конструкторские работы по ним считались секретными, поэтому в открытой печати публиковались сведения лишь самого общего характера. Разумным казался выбор в пользу полугусеничной машины, но работы остались незавершёнными в связи с началом войны и последовавшим уходом из жизни их инициатора.

Лишь через несколько лет представилось возможным на основании изучения отечественного опыта, а также трофейных или полученных по ленд-лизу образцов, возобновление работ с привлечением как ведущих специалистов отрасли, так и молодых энтузиастов.

К этому времени уже был выработан (и до наших дней на протяжении вот уже нескольких десятков лет остающийся почти неизменным) и принят к производству тип отечественного трелёвочного трактора КТ-12. В его основу была положена схема трофейного немецкого тягача RSO (в советских документах «тягач Styer»), а при изготовлении прототипов использовались его узлы. Однако разработкой трелёвочных тракторов типаж техники для лесной отрасли не исчерпывался. Потому оставался простор и для использования автомобилей, т.к. ситуация с автотранспортом была аналогична довоенной. Серийные коммерческие автомобили могли применяться крайне ограниченно. Полноприводные машины уже производились, но в основном поступали в военное ведомство. Естественной была попытка применить полугусеничный автомобиль.

В январе 1949 г. коллективами лесотехнической академии им. С.М. Кирова и Гипролестранса были начаты работы по созданию специального лесовозного полугусеничного автомобиля.

Общее руководство работами осуществлял

С.Ф. Орлов. В разработке участвовали сотрудники ЛТА: А.М. Гольдберг, Ф.И. Шейнов, В.Б. Прохоров, П.Ф. Ларионов, и группа сотрудников Гипролестранса: Б.А. Ильин, Я.И. Чиков, Б.М. Щегловский, А.И. Пиир и др.

В основу создания автомобиля были положены следующие требования:

«1. Автомобиль предназначается для вывозки леса в основном по неустроенным дорогам, поэтому он должен обладать высокой проходимостью. Значение этого требования представляется весьма важным, если учесть, что трудовые затраты на строительство дорог и подъездных транспортных путей часто достигают 1000 человекодней на километр.

2. По сравнению с существующими серийными грузоподъёмность специального автомобиля должна быть увеличена, а износоустойчивость и сроки службы механизмов и деталей соответствовать условиям работы на неустроенных дорогах с повышенной грузоподъёмностью.

3. Автомобиль предназначается для хлыстовой вывозки леса, причём вывозка может производиться не только с верхних складов, но и с лесосеки без трелёвки, а также без вывозки сортиментов.

4. Автомобиль оборудуется лебёдкой для самопогрузки и саморазгрузки хлыстов, а для погрузки сортиментов, в дополнение к лебёдке, он ещё должен иметь стрелу.

5. Автомобиль. Помимо вывозки леса, без каких-либо изменений, или с навесными орудиями, может быть использован: на корчёвке и вывозке пней, в лесном и сельском хозяйстве, на строительстве дорог, на погрузочно-разгрузочных работах, для перевозок грузов при бездорожье, заносах и для специальных перевозок.

6. Автомобиль запроектирован и выполнен с ходовой частью полугусеничного типа

на принципе использования серийных машин – автомобиля ЗИС-5, ЗИС-21 и трактора КТ-12. Переоборудование автомобилей ЗИС-5, ЗИС-21 и ЗИС-150 должно производиться не только в заводских условиях, но и силами ЦРМ и РММ, при небольших трудовых затратах».

Конструктивное исполнение специального лесовозного автомобиля, создававшегося на базе шасси автомобиля ЗИС, характеризовалось следующими проектными данными:

«1. Специальный гусеничный ход с использованием деталей трактора КТ-12 установлен вместо ведущих колёс и смонтирован на дополнительной раме, связанной с лонжеронами рамы автомобиля ЗИС-21.

2. В силовую передачу дополнительно введен демультипликатор ЗИС-6.

3. Реверсивная коробка отбора мощности для привода лебёдки закреплена к коробке передач вместо компрессора. Привод лебёдки осуществляется карданным валом.

4. Лебёдка с тяговым усилием на тросе до 5000 кг предназначена для трелёвки хлыстов на расстоянии до 50 м, погрузки хлыстов на полуприцеп и машину, погрузки полуприцепа на машину при холостом пробеге, вытягивания машины с грузом на труднопроходимых участках пути.

5. На дополнительной раме смонтирован поворотный коник и приспособление для погрузки колёсного прицепа при холостом пробеге.

6. На кожухе заднего моста выполнен специальный горный упор, необходимый при продольной погрузке хлыстов на коник автомобиля, через полуприцеп.

7. Дополнительный центральный тормоз установлен на вал демультипликатора.

8. Над двигателем устанавливается специальная кабина по типу КТ-12.

9. Газогенераторная установка дополне-



**КРАТКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА
ЧЕТЫРЁХ ОБРАЗЦОВ ПОЛУГУСЕНИЧНОГО АВТОМОБИЛЯ ПО ПРОЕКТУ**

Тип	Первый	Второй	Третий	Четвёртый
Исполнитель	ЛТА им. Кирова, Гипролестранс	ЛТА им. Кирова, Гипролестранс, Минлесбумпром ЭССР	ЛТА им. Кирова	
Выполнен на базе автомобиля	ЗИС-21		ЗИС-150	ЗИС-21
Двигатель	ЗИС-21а		ЗИС-120	ЗИС-5, ЗИС-120
Газогенераторная установка	ЗИС-21		—	
Муфта сцепления	ЗИС-21		ЗИС-150	ЗИС-21
Коробка передач	ЗИС-21		ЗИС-150	ЗИС-21, ЗИС-150
Демультитликиатор	ЗИС-6		—	
Карданная передача	ЗИС-21 с изменением		ЗИС-150 с изменением	ЗИС-21 с изменением
Задний мост	ЗИС-21		ЗИС-150	ЗИС-21
Ведущая тележка	Гусеничная на базе деталей КТ-12			
Передний мост	ЗИС-21		ЗИС-150	ЗИС-21
Рулевое управление	ЗИС-21	ЗИС-21	ЗИС-150	ЗИС-21
кабина	специальная		ЗИС-21	ЗИС-5
Тормозное устройство	Центральный ЗИС-6		Центральный ЗИС-150	
Передние колеса	ЗИС-21		ЗИС-150	ЗИС-21
Привод лебёдки	Карданная передача		Карданная передача	—
Коробки отбора мощности на лебёдку	Ревёрсивная однобарabanная		—	
Коник	Стандартный			
Дополнительные устройства	—	Погрузочная стрела	Приспособление для корчбёвки	—
Основные особенности	—		Съёмная дополнительная рама для монтажа подвески и гусеничной тележки	

на приспособлениями для газификации сырого топлива».

При изготовлении первого опытного автомобиля были допущены отступления от первоначального проекта.

В конструкции автомобиля использовались узлы прототипа трелёвочного трактора, которые, в свою очередь, были позаимствованы у немецкого тягача. Вместо предполагавшегося проектом газогенераторного двигателя ЗИС-21 был установлен бензиновый мотор ЗИС-5. Для опытного образца это было неприципиально, т.к. вместо дополнительных агрегатов газогенераторной установки могла быть установлена габаритная или массовая имитация, например металлические чушки. Технология обслуживания газогенератора принципиально не должна была отличаться от таковой на хорошо известных эксплуатантам автомобилях.

Были спроектированы и изготовлены также три полуприцепа для вывозки леса: два на пневматиках и один на грузолентах. Прицепы предназначались для осевой погрузки хлыстов. Автомобиль мог работать также и со стандартными прицепами, рассчитанными на боковую погрузку лебёдками, кранами и т.д.

К 1 мая 1949 г. первый опытный образец автомобиля был изготовлен, прошёл предварительные испытания и демонстрировался на Всесоюзном Совещании работников лесной промышленности в Москве. В период июль—август 1949 г. проводились лабораторные испытания автомобиля в ЛТА им. С.М. Кирова, а в период август—сентябрь производственные испытания автомобиля со стандартным прицепом проводились в Лисинском опытном лесхозе ЛТА им. С.М. Кирова. Общая продолжительность испытаний составила 520 часов. Зимние испытания автомобиля со специальным прицепом были организованы в течение декабря 1949 г. — февраля 1950 г. В мае—июне 1950 г. автомобиль проходил летние испытания.

В ходе испытаний были получены следующие данные:

- Радиусы поворота (по наружной колее):
- Без прицепа — 9 м
- С прицепом — 9,5 м
- С хлыстами при расстоянии между кониками 7 м — 10 м
- С хлыстами при расстоянии между кониками 15 м — 17 м

На погрузку хлыстов уходило 10—16 минут. Расчётная комплексная производительность труда на одного рабочего по четырём фазам (трелёвка, погрузка, вывозка, разгрузка) при возке на расстояние 10 км составляла:

трелёвка КТ-12, погрузка автокраном, вывозка ЗИС-21, разгрузка вручную — 4,8 м³ в смену; трелёвка КТ-12, самопогрузка, вывозка и саморазгрузка опытным автомобилем ЛТА — 6,3 м³ в смену.

Результаты испытаний были отмечены как положительные, и был поставлен вопрос об изготовлении опытной партии. На практике это было реализовано постройкой нескольких машин имеющих индивидуальные отличия. Краткая характеристика всех четырёх автомобилей представлена в таблице.

Параллельно с испытаниями первого опытного образца, во втором полугодии 1949 г. Минлесбумпромом Эстонской ССР, при содействии и по чертежам ЛТА им. С.М. Кирова и Гипролестранса был изготовлен второй экземпляр полугусеничного автомобиля, направленный для эксплуатации в Тартамуусский ЛПХ.

Дальнейшие работы по исследованию и совершенствованию автомобиля велись коллективом ЛТА им. С.М. Кирова без участия Гипролестранса.

К маю 1950 г. в ЛТА был изготовлен третий экземпляр автомобиля, в течение 1950 г. он проходил испытания с различными навесными орудиями для корчбёвки леса.

К январю 1951 г. в лаборатории ЛТА им. С.М. Кирова заканчивается изготовление четвёртого экземпляра автомобиля. Он предназначался для организованных ЦНИИМЭ производственных испытаний автомобилей в Ковровском ЛПХ треста Владимирлес. Перед отправкой автомобиля на испытания в Ковровский ЛПХ в Лисинском лесхозе ЛТА в феврале 1951 г. были организованы контрольные испытания для обкатки автомобиля и проверки работоспособности его узлов.

Все четыре автомобиля находились в ограниченной эксплуатации в лесхозах страны, но от массового производства отказались, поскольку опыт выявил общие для всех полугусеничных машин недостатки и сомнительную целесообразность продолжения работ по совершенствованию конструкции, т.к. существующие узлы (как агрегаты шасси, так и силовые установки) серийных автомобилей не могут работать в условиях повышенных нагрузок свойственных для применения на тяжёлом бездорожье. Необходимость доработок в соответствии с изложенными Павловским принципами фактически требует проведения очень большого числа мероприятий, что делает саму разработку полугусеничного автомобиля экономически нецелесообразной в условиях конкуренции с полноприводными автомобилями.

К 1950-м гг. полноприводные автомобили перестали быть прерогативой военных и стали поступать в народное хозяйство, в т.ч. в лесную отрасль, успешно заменяя трактора или коммерческие автомобили там, где их применение нецелесообразно. Поэтому работы по полугусеничным машинам для лесной отрасли были прекращены.

Литература и источники:

1. С.Ф. Орлов. Теория и применение агрегатных машин на лесозаготовках. — М.: Гослесбумиздат, 1963.
2. В.А. Александров. Механизация лесосечных работ в России. — СПб: Профи, 2009.
3. Труды Лесотехнической академии им. С.М. Кирова. — №71 — Л, 1953.

**Самый.*
Большой.****

Ritmotex.ru
масштабные модели почтой по всему миру

*Самый посещаемый интернет-магазин масштабных моделей в Рунете.

**90 производителей, 4300 товаров

КАК ЯГ СТАНОВИЛСЯ ЯАЗОМ

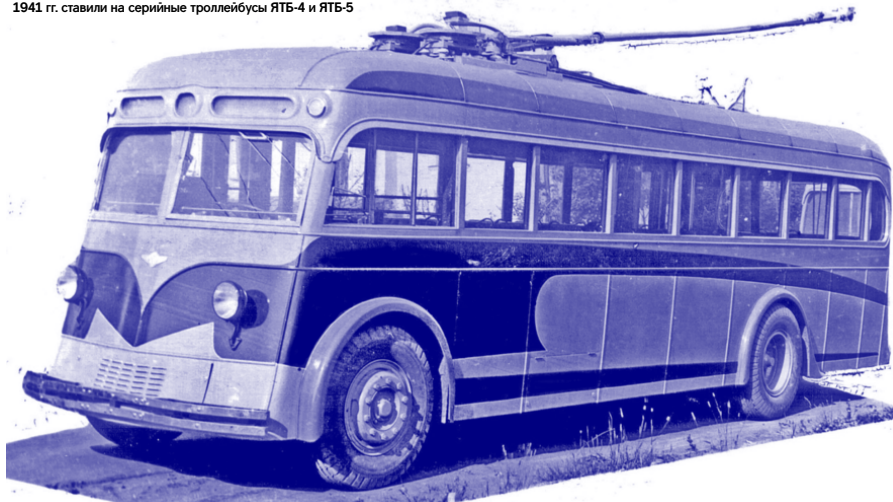


Михаил СОКОЛОВ (г. Барнаул),
Фото из архива А.А.Мятиева,
ОАО «Автомобиль» и автора

Всё просто: в конце 1930-х гг. в «Стране восходящего Солнца» действительно велась сборка американских Ford и Chevrolet для императорской армии. В ходе военных конфликтов между Красной Армией и японскими войсками на озере Хасан летом 1938 г., а особенно — в районе реки Халхин-Гол в 1939 г. нашей стороной было захвачено большое количество военной техники, в том числе и автомобильной. После испытаний в Кубинке автомобили общего назначения были распределены между ГАБТУ, НАТИ и автозаводами. Вот так этот американский «самурай» и оказался в Ярославле. Но главное — случилось это никак не ранее 1940 г. Об этом свидетельствует и ещё строящийся, «в лесах», кузовной цех ЯАЗа, на фоне которого запечатлен этот Chevrolet (начало строительства — 1939 г.), и номер машины («проба ЯО 01-10»), показывающий, что Chevrolet был «прописан» на ЯАЗе чуть позже уже построенных к тому времени экземпляров ЯГ-7 и ЯС-4 с номерами «проба ЯО 01-05» и «проба ЯО 01-04». А значит, никакого влияния на них оказать просто не мог. В лучшем случае его могли использовать лишь при разработке технологии дальнейшего серийного производства деревометаллических кабин для новой модели, но не более.

Что же выходит? На маломощном и весьма отсталом заводе, каким являлся в то время ЯАЗ (где после 1937 г. всё КБ очень ослабло, а кузовщиков и вовсе почти не было), сумели создать опытные образцы с принципиально новой внешностью, которая и в 1950-х гг. ещё бы не считалась устаревшей? Так, но не совсем. Вот что вспоминал Е.И. Прочко: «Осепчуггов рассказывал, что уже перед самой войной он ездил на ГАЗ к А.А. Липгарту просить помощи как раз в создании внешности новой машины. Липгарт с удовольствием согласился». И это была далеко не первая такая поездка: для ЯГ-7 с ГАЗа поступали не только колёсные диски, но и зажигание, электрооборудование, приборы и многое другое. Примерно также дело обстояло с кабиной и оперением. Вероятнее всего они были изготовлены кузов-

Передний и задний мосты ЯГ-7, а также его колёсные диски в 1940–1941 гг. ставили на серийные троллейбусы ЯТБ-4 и ЯТБ-5



щиками ГАЗа по ярославским рабочим чертежам.

Ну а как же быть с White и Chevrolet, спросите вы? Ох уж это наше всегдашнее российское уничижение! Нас хлебом не корми, а дай найти и обличить что-то, вольно или невольно «стянутое» у Запада. Конечно, это многократно имело место. Но зачем же искать плагиат там, где его никогда не было?

Итак, главный вывод: **внешность ЯГ-7 ни в коем случае не являлась копированием какого-либо зарубежного образца, а напротив, была оригинальной, разработанной отечественными конструкторами Ярославского и Горьковского автозаводов.**

Этот факт можно смело ставить им в заслугу, поскольку закрытая трёхместная кабина ЯГ-7 была цельнометаллической, два передних её стекла откидывались, а боковые дверные окна (в отличие от ЯГ-6) легко опускались. Кабина вентилировалась через люк в торпедо и освещалась плафоном. Наклон руля в 37 град и низкое расположение пружинного сиденья (375 мм) создавали удобные условия для водителя. Левая дверь запиралась с внутренней стороны, а правая — ключом снаружи. Крепление 320-килограммовой кабины осуществлялось в четырёх точках на резиновых втулках. Приборы управления декорировались в одном тоне.

Однако освоить в производстве металлическую кабину даже после войны в Ярославле так и не смогли. Если для прототипа ЯАЗ-200 в 1944 г. использовали кабину от Mack L, то все остальные опытные и серийные ЯАЗы имели деревянные кабины, и лишь начиная с ЯАЗ-214 (1956 г.) — железные, но, опять же, на деревянном каркасе.

Модификации

На базе ЯГ-7 был спроектирован самосвал ЯС-4, который отличался рамой, самосвальным механизмом и платформой, опрокидывавшейся назад. Рама ЯС-4 имела укороченные сзади лонжероны, да и поперечин было на одну меньше, чем у ЯГ-7. В задней части под платформой лонжероны усиливались угольником 90х90х10 мм в связи со значительным возрастанием местной нагрузки в начале подъёма.

Машина оборудовалась гидравлическим двухцилиндровым подъёмником вертикального типа (ёмкостью 30 л) с шестерёнчатым масляным насосом, расположенным на траверсе, соединявшей цилиндры. Управление опрокидыванием осуществлялось из кабины. Время подъёма составляло 20 с, а спуска — 18 сек.

Запасное колесо располагалось аналогично ЯС-3 — за кабиной. Да и самосвальный механизм оставался пока что таким же, изменилась лишь одноступенчатая коробка отбора мощности, приводившаяся теперь от демультипликатора, в связи с чем вместо двух карданных валов привода к насосу применялся один.

Платформа для самосвала предполагалась в двух вариантах: деревянная, окованная листовым сталью (заимствованная от ЯС-3) и специально разработанная цельнометаллическая сварная. Построенный образец ЯС-4 оснастили новой металлической платформой из листового 4-мм стали с откидным зад-

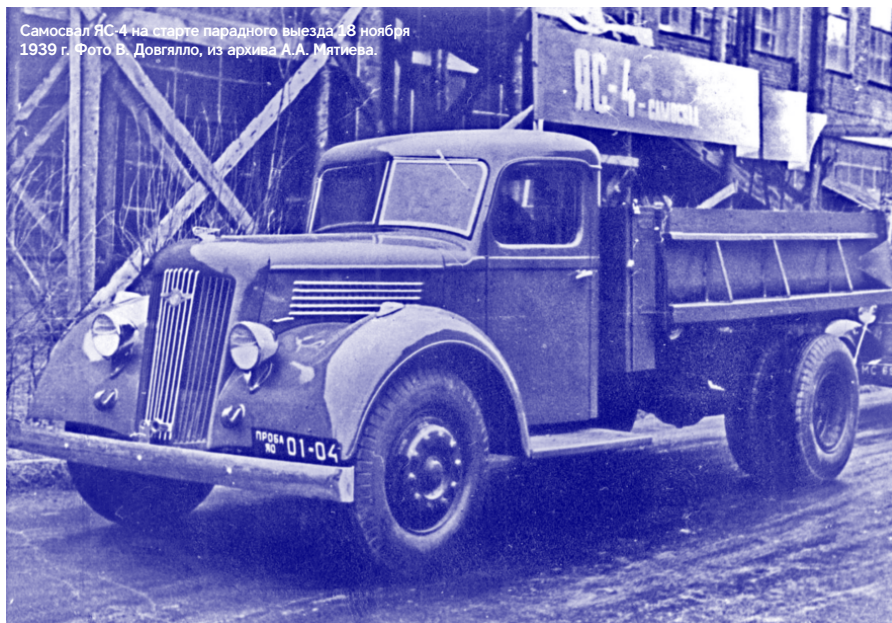


В праздничной колонне машин 18 ноября 1939 г. вместе с ЯГ-7 (в центре) участвовал и ЯС-4 (идёт следом). Фото В. Довгялло, из архива А.А. Мятиева.

ним бортом и боковыми съёмными фальшбортами.

ЯС-4 имел несколько иное распределение веса по осям. Без нагрузки на переднюю ось приходилось 2430 кг, на заднюю — 3670 кг (снаряжённый вес равнялся 6100 кг). С нагрузкой — на переднюю ось — 2790 кг, на заднюю — 7810 кг (полный вес составлял 10600 кг).

В 1939 г. были собраны экспериментальные образцы ЯГ-7 и ЯС-4 и организованы их испытательные пробеги. В это же время в НАТИ проходили госиспытания дизеля «Юджу» МД-23 мощностью 110–130 л.с., производство которых (со сцеплением и КП) предполагалось вскоре наладить в системе Глававтопрома на Уфимском заводе. Поэтому применительно к МД-23 КО ЯАЗа разработал 7-тонные варианты — ЯГ-8 — с удлинённой до 5000 мм базой и увеличенными размерами платформы. Почему «варианты»? Да потому, что на этот раз планировалось сразу целое семейство грузовиков типа ЯГ-8, состоявшее из трёх основных моделей: под первой подразумевался сам ЯГ-8 традиционной капотной компоновки с ёмкостью стандартной бортовой платформы 7 кв.м; для дорог с усовершенствованным покрытием планировался его вариант ЯГ-8А с каби-



Самосвал ЯС-4 на старте парадного выезда 18 ноября 1939 г. Фото В. Довгалло, из архива А.А. Матиева.

Хотя в том ноябрьском выезде ЯС-4 шёл позади за ЯГ-7, он вызывал не меньший, а скорее даже больший интерес. Фото В. Довгалло, из архива А.А. Матиева.



разнятся. Вероятнее всего, МД-23 успели установить лишь на один из двух собранных ранее ЯГ-7.

Необходимо было искать другие пути. И решение нашли уже перед войной в виде американского семейства дизелей GMC «71». Уж очень привлекательными они казались: по желанию менялось число цилиндров, навеска агрегатов (справа или слева), и т.д. По некоторым данным, в начале 1941 г. на один из ЯГ-7 пробовали поставить дизель GMC, обозначив машину как ЯГ-9. Но к июню того же года подоспел проект обновленного 7-тонного грузовика Я-14 (ОП-200), а в НАТИ сделали метризованную копию дизеля GMC «4-71» под маркой М-22 (прототип ЯАЗ-204). Правда, метризация его была условной: в точном переводе с дюймов, без единого «круглого» размера, позволявшая поначалу использовать некоторые импортные комплектующие. Но, главное — так или иначе, уже во всю велись работы по опытному образцу «200-го», и лишь начавшаяся война почти на три года отодвинула создание машины. Только в декабре 1944 г. этот проект, дополненный техническим осмыслением ленд-лизингской дизельной техники, воплотился в прототип ЯАЗ-200 с кабиной и крыльями от Mack, облицовкой типа Federal и копией дизеля GMC «4-71». Нельзя сказать, чтобы этот 2-тактный двигатель в наших тогдашних условиях был весьма удачным: очень сложный в произ-

ной над двигателем, у которого нагрузка на переднюю ось возрастала с 29 до 33,3% и одновременно увеличивалась до 8 кв.м ёмкость кузова; ещё одна разновидность ЯГ-8Б с двойной увеличенной кабиной, так же надвинутой на двигатель и с сохранением прежней грузовой платформы 7 кв.м, предполагалась для перевозок на дальние расстояния. Параллельный выпуск этих трёх моделей семейства ЯГ-8 представлялся не только возможным, но и целесообразным, однако производственные возможности по-прежнему сильно отставали от требуемого уровня. Так, В.В. Осепчугов, отмечая, что динамика 7-тонных машин с дизелем МД-23 будет вполне удовлетворительной, вместе с тем подчеркивал, что для освоения ЯГ-8 завод остро нуждается в помощи Глававтопрома и Наркоммаша в плане доводки и запуска в производство этих, в общем-то, пока ещё весьма «сырых» и недоработанных двигателей.

Однако, в том же 1939 г. Уфимский моторный завод передали в авиационную отрасль — это фактически означало, что на производстве МД-23 «поставлен крест». Мнения и свидетельства о том, были ли построены образцы ЯГ-8 с этим дизелем, весьма



ЯС-4 имел укороченную раму, гидравлический подъёмник и цельнометаллический самосвальный кузов

Эпилог

Хотя единичные экземпляры этих грузовиков не оставили о себе почти никакого следа, появление их ознаменовало начало перехода на принципиально новые большегрузные модели, освоенные уже в послевоенное время. В самом деле, за исключением двигателя, все основные узлы и агрегаты возникших затем «200-го» и «210-го» семейств (рама, мосты, силовая передача и т.д.), по большому счёту появились уже на ЯГ-7 и ЯС-4. Увы, этим первоначальным повезло — они не пошли в производство и со временем были полностью забыты. Однако историческое значение их велико: ведь именно они, по сути, стали началом, точкой отсчёта, или, иначе говоря, стартовой площадкой для всех послевоенных отечественных большегрузных «дизелей»: ЯАЗов, МАЗов, КраЗов и т.д.

Автор выражает благодарность Андрею Атаевичу Мятлеву за любезно предоставленные архивные фотографии.



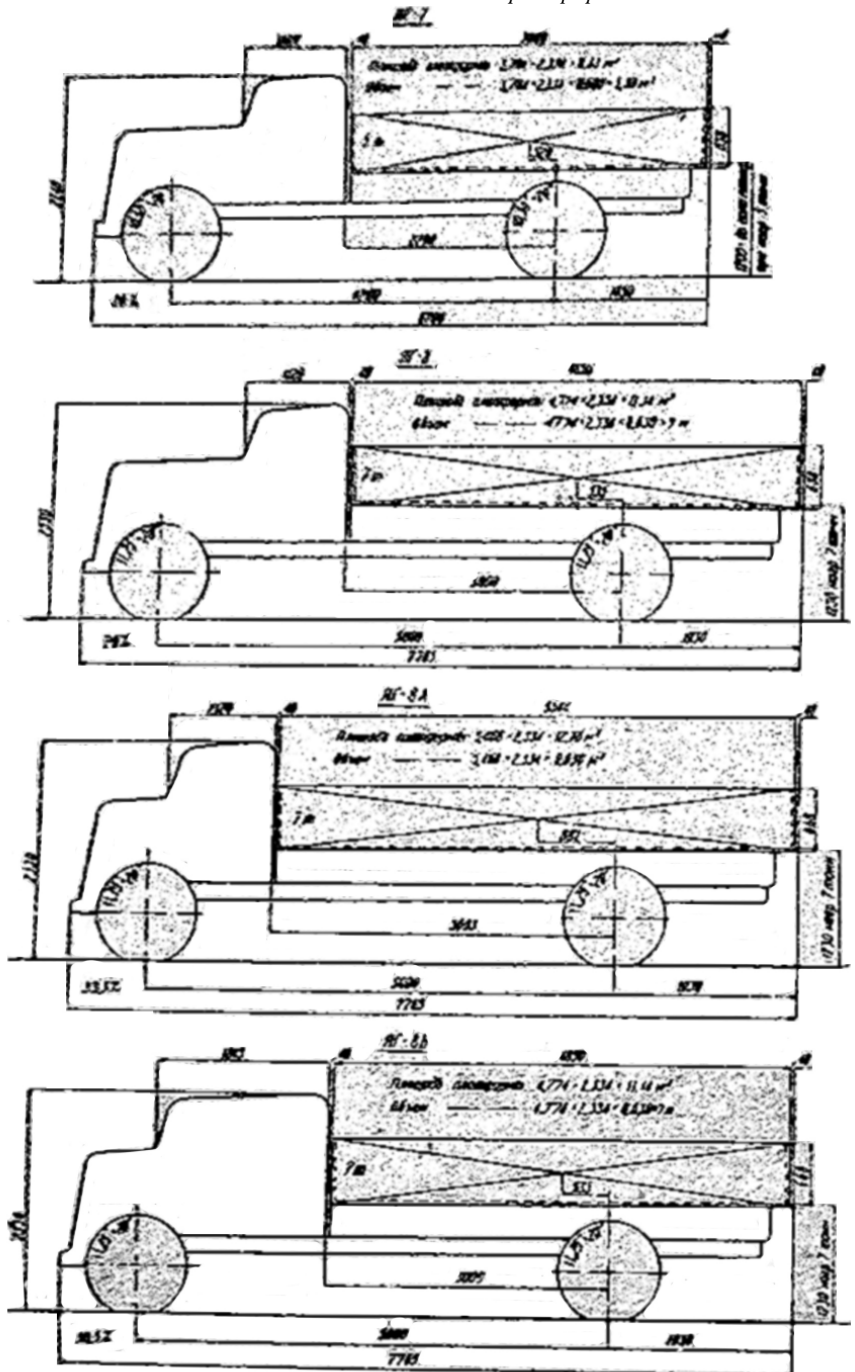
Заводской автобус на шасси Я-6 с капотом от ЯГ-7 и обтекаемым кузовом (иногда ошибочно называемый ЯГ-7А), Ярославль, 1939 г.

водстве и обслуживании, требовавший специального масла, с повышенным температурным режимом и низким моторесурсом. По мнению Е.И. Прочко, гораздо лучше и выгодней было бы взять за основу более простые 4-тактные немецкие дизели, чем долго и тяжело осваивать эти, но тогда выбор всё же пал на GMC.

А что же с уже построенными ЯГ-7 и ЯС-4? В 1930-е гг. афишировать экспериментальные образцы было не принято. Пожалуй, единственный публичный показ этих двух машин состоялся 18 ноября 1939 г. на параде, организованном в честь 15-летия советского автопрома, в котором приняли участие почти все созданные к тому времени отечественные автомобили. Колонна машин стартовала с территории НАТИ (НАМИ) и двинулась на Манежную площадь, где прошли митинг и выставка. Это событие снимал известный фотокор «За рулём» Владимир Довгялло, чья 35-мм пленка чудом сохранилась до наших дней. И сейчас благодаря этим уникальным кадрам мы имеем возможность рассмотреть ЯГ-7 и ЯС-4 с разных ракурсов.

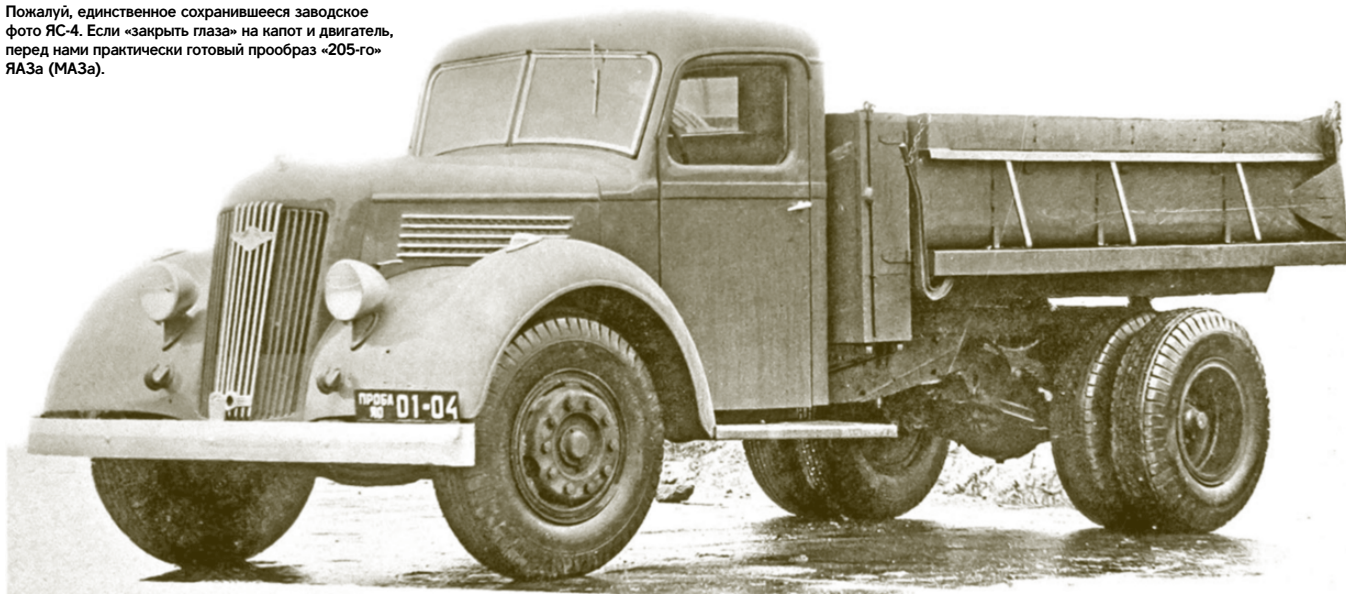
Характерно, что в советских автомобильных справочниках, изданных уже в 1945–1946 гг., не было и намёка на семейство ЯАЗ-200, а приводились характеристики бортового автомобиля и самосвала ещё образца 1939 г.

Но, говоря об этих машинах, нельзя не вспомнить и ещё одну — капотный автобус с передком ЯГ-7, построенный опять же в 1939 г. В некоторых современных источниках он обозначен как ЯГ-7А, но индекс этот весьма условный. Дабы убедиться в том, что автобус не был создан на шасси ЯГ-7, а только лишь с использованием элементов внешности последнего, достаточно взглянуть на его фото: удлинённая база, мосты и колёса не оставляют сомнений по поводу шасси Я-6 образца 1929–1932 г. Сложнее с двигателем: скорее всего это мог быть либо уже бывший в эксплуатации, «родной» для Я-6, 95-сильный «Геркулес»; либо уже упоминавшийся форсированный вариант двигателя ЗИС; в зависимости оттого, была ли машина собрана из агрегатов, оставшихся на складах, или просто переделана в ходе капремонта. Бесспорно и то, что капот и облицовка от ЯГ-7, установленные на Я-6, потребовали иных, чем у грузовика крыльев, удлинявшихся и нисходящих сзади более полого. Кузов тоже был оригинальный, обтекаемой формы, и в отличие от «выколоченного» на ГАЗе оперения, представлял собой творение ярославских кузовщиков. По некоторым сведениям, автобус этот (не имевший собственного обозначения) был создан для заводских нужд и предназначался для доставки рабочих на автозавод.

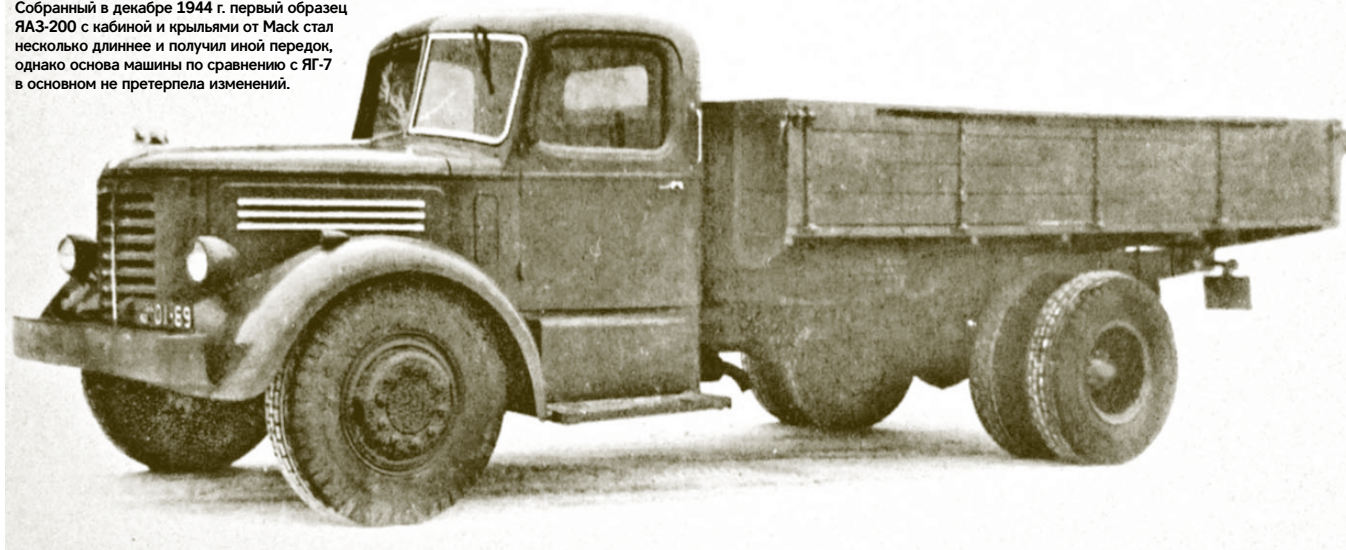


Предполагавшееся развитие семейства «ЯГ», сверху вниз: ЯГ-7, стандартный ЯГ-8, полукапотный ЯГ-8А увеличенной грузоподъёмности, полукапотный ЯГ-8Б с расширенной кабиной для дальних рейсов

Пожалуй, единственное сохранившееся заводское фото ЯС-4. Если «закрыть глаза» на капот и двигатель, перед нами практически готовый прообраз «205-го» ЯАЗа (МАЗа).



Собранный в декабре 1944 г. первый образец ЯАЗ-200 с кабиной и крыльями от Маск стал несколько длиннее и получил иной передок, однако основа машины по сравнению с ЯГ-7 в основном не претерпела изменений.



Предсерийные (на фото) и серийные ЯАЗ-200 образца 1947–1950 гг. комплектовались более угловатыми цельнодеревянными кабинами.

СПИЕЛВАРЕНМЕССЕ, НЮРНБЕРГ



Abrex



Norev



Norev



4290 Mercedes 300 D 1981 - Ambulance



Norev



NEO



NEO



Eligor



Norev



Norev



ИГРУШКИ В КРОКУСЕ



ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

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



Abarth Diorama Piazzale Abarth Nurburgring 1961 various IV-model ivpiatz



Audi A8 2010 oolong grey (Audi Promo) Kyosho 5011008123



Austin FX4 1965 London Taxi black Edicola tax003



BMW 5-series Gran Turismo sapphir black metallic Minichamps 80422156800



Mercedes Simplex 35HP 1901 white ko mus027



Abarth Fiat 1000 Bialbero GT 1961 red Spark s1301



Audi A8 2010 phantom black (Audi Promo) Kyosho 5011008133



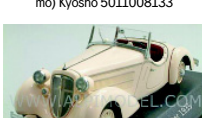
Austin Mini Broadspeed 1966 white Spark S1511



BMW M5 (E39) black met Neo 43306



AEC Transporter Team Lotus JPS 1972 Spark s0288



Audi Front 225 roadster 1935 white Minichamps 5030900103



Austin Mini Van 1975 -RAC Service- Spark S1510



BMW M6 (E63) coupe 2006 brown metal Minichamps 431026121



Bugatti Type 49 cabriolet soft-top 1934 black/red Luxcar 009A



Citroen HY -Grand Cirque de France Service Publicite- Eligor 101265



Alfa Romeo 750 spider 1955 red ABC 243



Audi Q7 Ambulance Notarzt Cararama



Austin Princess 1954 red Oxford ap002



Borgward Arabella red-white Neo 43445



Buick 90-L limousine 1934 black Brooklyn bc010



Citroen HY bus Le Bastard Pompiers Transport de Troupe Fanfare Eligor 101248



Alfa Romeo 8C 2500 Freccia D'Oro Assistenza Bianchi light blue white ABC 258



Audi Quattro Geneva 1980 Minichamps 5030500103



Autobianchi A112 Abarth Prototipo Rally 1976 Spark s1327



Borgward Isabella coupe grey metal Atlas



Buick Special Touring sedan 1937 Texas Rangers Brooklyn ipv35



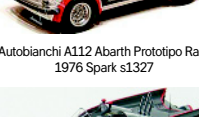
Citroen ID19 break 1959 ambulance RIO 4271



Alfa Romeo MiTo 2009 red metal Minichamps 400120800



Audi R8 California Highway Patrol Schuco 450478600



Batman Batmobile 1966 ruote sterzanti Mattel Hot Whils r1795



Borgward P100 1960 black/white Neo 43455



Chevrolet Corvette coupe 1963 silver Minichamps 400142820



Citroen LNA 1981 dark blue Edicola



Aston Martin DB 2/4 Bertone Coupe 1954 red ABC 245



Audi R8 V10 Spider 2009 suzuka grey Schuco 7391



Bizzarini Manta 1969 green Spark s0695



Bristol 406 Zagato Coupe 2+2 grey met Rialto rm033



Citroen 2CV AKS 400 fourgonnette EDF/GDF Eligor 101260



Citroen Visa II Super E 1981 bronze met Edicola



Aston Martin DB 2/4 Bertone Indiana Spyder blue metal ABC 247



Audi TT Roadster 2009 misano red Schuco 7377



BMW 3.0 CSL Race Version yellow Schuco 2350



Bristol Zagato SWB 1960 red Rialto rm016



Citroen 2CV fourgonnette -Grand Cirque Service Publicite- Eligor 101253



Cometo trailer for truck ochre Oldcars 00010



Aston Martin DB 2/4 Bertone Spider 1954 red ABC 230R



Audi TT RS Coupe 2009 mugello blue Schuco 7372



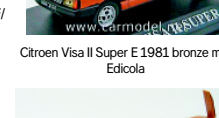
BMW 3-series Politie Cararama



Bugatti 57 Ventoux Coupe 1938 black yellow Luxcar lux007-black



Citroen Ami 6 break -Butagaz- Eligor 101259



DAF 55 Variomatic red Neo 43341



Aston Martin Lagonda 1982 grey metal Minichamps 400137800



Audi A4 Allroad 2009 ibis white Schuco 450738100



BMW 507 cabriolet white Schuco 2177



Bugatti Type 35 Equipage Hongrois #43 Preparation Course Eligor Autos 101252



Citroen AX 1987 blue Edicola



Daimler DS420 1968 Wedding Car -Just Married- Oxford ds001w



Audi A4 Allroad 2009 sfere blue Schuco 450738200



Audi TT RS Roadster ibis white Schuco 450737600



BMW 530i (E39) touring 2002 dark red metal Neo 43301



Bugatti Type 49 cabriolet 1934 black/yellow Luxcar 009B



Citroen DS19 1958 Taxi Amsterdam yellow red Edicola tax007



Daimler DS420 Royale Limousine Queen Mother bordeaux black Oxford ds004



Audi A5 Sportback 2009 red Schuco 7386



Austin 3 Way Van -Lancashire Pink Parafin Delivery Service- Oxford ak002



BMW 5-series Gran Turismo dark red metallic Minichamps 80422156799



Citroen DS3 2010 white with blue boticelli roof Norev 155280



DB Panhard HBR5 1958 yellow IXO dc142

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



DMC De Lorean «Back to The Future» Part II Vitesse 24015



Ferrari Enzo 2002 red Hot Wheels Elite p9935



Fiat 306 bus Extraurbano - Sita - Poggibonsi Gila Modelli g1262-29



FSO Polonez 1978 light blue 1st 069



Mitsubishi i Miev electric car white/blue Vitesse 29281



DMC De Lorean «Back to The Future» Part III Vitesse 24014



Ferrari F50 1995 black Hot Wheels Elite p9934



Fiat Ulysse 1994 silver Edicola it40



Goggomobil Transporter pick-up 1959 «Coca-Cola» TrueScale 09434



Facel Vega Facellia F2 1961 grey metal Neo 43411



Ferrari F50 1995 red Hot Wheels Elite p9933



Ford 5000 tractor 1964 blue white UH 6050



Holden VS Commodore blue met Edicola str_80



Iveco Fiat Daily Van Vigili Del Fuoco + Motor-Boat red Oldcars 02311



Iveco Fiat Turbo Daily Cassonato white silver Oldcars 05850



Facel Vega FV1B convertible light blue metallic Neo 43405



Ferrari Sbarro SB1 Tornado 2004 yellow met violet met ABC 192v



Ford Escort 1.3 GL 1982 white Edicola



Honda Civic Type-R Euro 2009 silver Ebbro 44249



Iveco Fiat Eurotraktor tanker truck blue yellow white Oldcars 01854



Jaguar Mk.II coupe 1964 black Rialto rm035



Ferrari 250 SWB 1961 light blue metallic BBR 219c



Fiat 1100/103E 1956 black RIO 4274



Ford Escort XR3i 1982 red Minichamps 400085071



Honda CR-X Si Ballade Sport 1983 blue/silver Ebbro 44115



Iveco Fiat Massif 4x4 2008 black Mondomotors mm53125



Jaguar Mk.IX 1929 cream/imperial maroon Oxford jag9001



Ferrari 375 America (S-N 0301AL) Pebble Beach 2005 gold met BBR car07



Fiat 1100/103E 1956 grey RIO 4273



Ford Fairlane 1956 Taxi La Habana beige green Edicola tax002



Honda CR-X Si Ballade Sport 1983 red/silver Ebbro 44114



Iveco Fiat Massif 4x4 2008 white black Mondomotors mm53125



Jaguar SS 25 Saloon 1936 black Oxford jss002



Ferrari 430 coupe blue metallic Hot Wheels p9949



Fiat 1400 1955 Taxi Roma green black Edicola tax011



Ford Fiesta 1976 light blue Edicola



Honda S800 cabriolet open 1966 yellow Ebbro eb44268



Iveco Fiat Massif 4x4 Ambulanza white Hongwell ca9666



Jaguar XJ220 TWR Road version 1993 yellow Spark s0768



Ferrari 430 coupe matt black Hot Wheels p9948



Fiat 238 1975 Ambulance Carabinieri Croix Rouge Progetto K 8014



Ford Granada Coupe orange Neo 43132



Honda S800 cabriolet soft-top 1966 white Ebbro eb44267



Iveco Fiat New Trakker Truck Betoniera black green Eligor 113800



Jaguar XJ40 Sovereign red metallic Neo 43155



Ferrari 430 coupe red Hot Wheels p9941



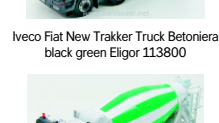
Fiat 238 van 1985 «Assistance Lancia Pirelli» Progetto K 8012



Ford Granada Mk.I coupe 1972 brown metal Neo 43133



Iveco Daily 4x4 Feux de Forêts Gallin Pompiers des Hautes Pyrenees MVI K215 Kit resine



Iveco Fiat New Trakker Truck Betoniera white green Eligor 113801



Jaguar Mk.II vicarage DHC cabriolet bordeaux met Rialto rm005b



Ferrari 458 Italia 2009 matt white BBR c22d



Fiat 238 van 1985 «Assistance Lancia Pirelli» Progetto K 8013



Ford Scorpio Mk.I Ghia 1986 dark red metal Neo 43337



Iveco Fiat Daily Van Holidays light blue Oldcars 02312



Iveco Fiat New Trakker Truck Betoniera yellow Eligor 113802



Jensen Interceptor Mk.I 1966 dark red metal Oxford JI004



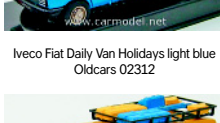
Ferrari 458 Italia 2009 Silverstone grey Locksmart ls458c



Fiat 238E Minibus 1978 Guardia Di Finanza Progetto K 8015



Ford Zephir Zodiac 1954 dorchester grey/winchester blue Lansdowne Models Idm7a



Iveco Fiat Daily Van Holidays yellow Oldcars 02312



Iveco Fiat New Trakker Truck Cassone Ribaltabile yellow grey Eligor gcnr009GL



Jensen Interceptor Mk.II 1969 yellow Oxford JI002



Ferrari Enzo 2002 black Hot Wheels Elite p9936



Fiat 306 bus Extraurbano - Sauda - Cogne Aosta Gila Modelli g1262-25



Fordson Power Major Tractor 1958 blue orange Edicola g1093007



Iveco Fiat Daily Van Holidays yellow Oldcars 02312



Iveco Fiat New Trakker Truck Betoniera yellow Eligor gcnr009GL



Jensen Interceptor Mk.II 1969 yellow Oxford JI002

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Jensen Interceptor Mk.III 1973 red/black Oxford J1003



Lamborghini Miura SV 1971 red/gold looksmart ls353a



Lexus IS-F 2008 ultrasonic blue J-Collection jc154



Mercedes A-class Polizei Del Prado



Willys Jeepster Overland 1948 red/black Brooklin brk161



Jensen Interceptor SIII 1975 dark blue Neo 43392



Lamborghini Miura SV 1971 yellow/silver looksmart ls353b



Lexus RX350 2007 onyx black J-Collection jc123



Mercedes C55 AMG station wagon silver Spark s1046



Mercedes M320 Ambulance Accident Unit Cararama



Mini Van 1975 «RAC Service» Spark s1510



John Deere 4020 tractor 1968 green/yellow Edicola g1093006



Lamborghini Murcielago LP670-4 SV 2009 midas yellow Open&Close series Lim Ed MR Collection oc34a



Lincoln Town Car white Neo 43545



Mercedes E-class (A207) cabriolet 2010 grey metal Schuco 7367



Mercedes M320 Guardia Civile Cararama



Mitsubishi i Miev electric car silver/white Vitesse 29280



Lamborghini Gallardo LP550-2 Valentino Balboni blue caelum Looksmart ls367d



Lamborghini Murcielago LP670-4 SV 2009 orange borealis Open&Close series Lim Ed MR Collection oc34b



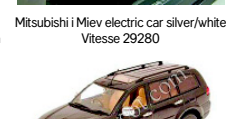
Lloyd LT 500/600 1955 blue/grey Neo 43870



Mercedes E-class break Police Nationale Cararama



Mercedes M320 Police Cararama



Mitsubishi Pajero Sport 2009 black mica Vitesse 29262



Lamborghini Gallardo LP550-2 Valentino Balboni midas yellow looksmart ls367b



Lancia Appia GT Zagato 1957 red Rialto rm019



Mazda Savanna RX7 1978 silver met Kyosho 3286S



Mercedes E-class break Police Video Equipped Cararama



Mercedes M-class Brandweir NL Hongwell 22009



Mitsubishi Pajero Sport 2009 cool silver met Vitesse 29260



Lamborghini Gallardo LP550-2 Valentino Balboni orange borealis looksmart ls367a



Lancia Appia Sport Zagato 1961 red Rialto rm030



McLaren F1 GTR Road Car 1993 silver Minichamps 430133439



Mercedes E-class cabriolet (A207) 2010 fire opal uni (Mercedes Promo) Schuco b66962430



Mercedes SLR McLaren Stirling Moss 2009 black met Minichamps 400038400



Morris 1100 1967 red Edicola



Lamborghini Gallardo LP560-4 2008 black met Auto Art 54618



Land Rover 109 Serie 1 pick-up grey Oxford lam1109001



Mercedes 200D 1965 Taxi Athens blue Edicola tax009



Mercedes E-class cabriolet (A207) 2010 indigo light blue (Mercedes Promo) Schuco b66962431



Mercedes Sprinter Ambulanza MICU UMCG yellow red blue Neo 43866



Morris J2 Minibus Royal Mail Oxford jm018



Lamborghini Gallardo LP560-4 2008 blue metal Auto Art 54619



Land Rover 109 Serie 1 pick-up hereford midland Oxford LA1109003



Mercedes 200D 1965 Taxi black Minichamps 400037295



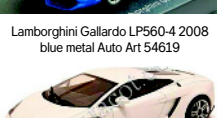
Mercedes E-class cabriolet (A207) 2010 stannit grey (Mercedes Promo) Schuco b66962429



MG EX 181 1959 Bizarre bz454



Moskvitch-402 1957 light blue ist037



Lamborghini Gallardo LP560-4 2008 white Auto Art 54617



Land Rover Defender Gendarmerie Cararama



Mercedes 260D (W138) 1936 black/green IYO mus025



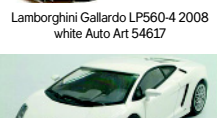
Mercedes G-class Polizei Cararama



MG ZA Magnette 1953 grey Oxford mgz005



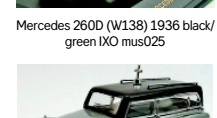
Muntz Jet Top-Up Deletion Special 1952 dark red metal Brooklin brk101x



Lamborghini Gallardo LP560-4 2008 white Minichamps 400103800



Land Rover Defender HM Coastguard Cararama



Mercedes 3000D 1960 funeral car silver black RIO 4278



Mercedes L409 LF8 Feuerwehr Wasserzelle Schuco 3590



Mini Broadspeed 1966 white Spark s1511



Mini Clubman estate 1969 green Spark s1508



Lamborghini Miura Concept 2006 green met Hot Wheels Elite p4881



Land Rover Defender Pompiers Belgium Cararama



Mercedes 300SL Presentation 1952 silver street small doors Contact C007pressd



Mercedes LP608 Canvas Metzeler Schuco 3529



Mercedes Cooper Police USA Sheriff County Of Allegheny IYO moc100



Nissan 370Z Lim Ed 2009 UK yellow J-Collection jc160



Lamborghini Miura Concept 2006 yellow met Hot Wheels Elite p4882



Nissan 370Z Lim Ed 2009 UK yellow J-Collection jc162

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ

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



ЗИУ-5 КИТ (ФИНОКО)



ЗИУ-9 КИТ (ФИНОКО)



ЛАЗ-695М КИТ (ФИНОКО)



ЛАЗ-697Е КИТ (ФИНОКО)



ЛАЗ-697М «Турист» КИТ (ФИНОКО)



ЛАЗ-697Р «Турист» КИТ (ФИНОКО)



ЛАЗ-699Р КИТ (ФИНОКО)



ПАЗ-652 КИТ (ФИНОКО)



ПАЗ-652 «Пингвин» КИТ (ФИНОКО)



ГАЗ-24-56 «Волга» такси 1978 (ICV 027)



ГАЗ-24 «Волга» олимпийская 1980 (ICV 024)



ГАЗ-24-76 «Волга» 1976 (ICV 002BG)



ГАЗ М-21В «Волга»



ГАЗ М-21В «Волга»



ГАЗ М-21В «Волга»



ГАЗ М-21В «Волга»



ГАЗ М-21В «Волга»



ГАЗ М-21В «Волга»



ГАЗ-21 «Волга» варианты окраски (ICV)



ГАЗ-12 «ЗИМ» автомобиль Мао Дзе Дуна (ICV 016)



ГАЗ-12 «ЗИМ» катафалк TransKIT (ICV 019TK)



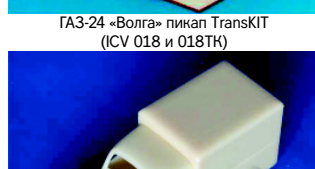
ГАЗ-12 «ЗИМ» фэзтон TransKIT (ICV 015TK)



ГАЗ-12 «ЗИМ» дрезина TransKIT (ICV 017TK и 017TK)



ГАЗ-24 «Волга» пикап TransKIT (ICV 018 и 018TK)



Москвич-400-420К фургон TransKIT (ICV 021 и 021TK)



VAZ-469 1975 TransKIT (ICV 026 и 026TK)



VAZ-469B опытный 1967 TransKIT (ICV 030 и 030TK)



VAZ-469БГ прототип медицинский ТАРЗ TransKIT (ICV 033 и 033TK)



ГАЗ-M20В фургон изотермический TransKIT (ICV 011 и 011TK)

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



ГАЗ-12 «ЗИМ» конверсия (ИИИ)



ГАЗ-12 «ЗИМ» конверсия (ИИИ)



ГАЗ-21 «Волга» такси конверсия (ИИИ)



ГАЗ-21 «Волга» такси конверсия (ИИИ)



ГАЗ-21 «Волга» такси конверсия (ИИИ)



ГАЗ-21 «Волга» медицинский конверсия (ИИИ)



ГАЗ-21 «Волга» медицинский конверсия (ИИИ)



ГАЗ-45 «Победа» газобалонный конверсия (ИИИ)



ГАЗ-53 внутризаводской конверсия (ИИИ)



ГАЗ-69 египетский вариант конверсия (ИИИ)



ГАЗ-АА УГ-1 газогенераторный конверсия (ИИИ)



ГАЗ-М20 «Победа» медицинская конверсия (ИИИ)



ГАЗ-М20 «Победа» фургон конверсия (ИИИ)



Москвич-403 фургон конверсия (ИИИ)



ЗИС-31 газобалонный конверсия (ИИИ)



БМ-320 на шасси ЗИС-5 конверсия (ИИИ)



БМРА на шасси ЗИС-5 конверсия (ИИИ)



Самосвал на шасси ЗИС-5 конверсия (ИИИ)



Цистерна на шасси КамАЗ-4310 конверсия (КазЛаб)



Цистерна на шасси КамАЗ-5320 конверсия (КазЛаб)



Цистерна на шасси КамАЗ-4310 конверсия (КазЛаб)



КамАЗ-5410 с полуприцепом-битумовозом конверсия (КазЛаб)



Цистерна на шасси Урал-4320 конверсия (КазЛаб)



Цистерна на шасси Урал-4320 конверсия (КазЛаб)



КУНГ ООН на шасси Урал-4320 конверсия (КазЛаб)



Цистерна ООН на шасси Урал-4320 конверсия (КазЛаб)



Урал-444202 с полуприцепом-цистерной конверсия (КазЛаб)



Спиртомаслозправщик на шасси ЗИЛ-131 конверсия (КазЛаб)



Автовышка ТВГ-15М на шасси ГАЗ-52 (Херсон-Моделс)



Авторефрижератор АЧ-1 на шасси ГАЗ-52-04 (Херсон-Моделс)

«ФОРД-ТИМКЕН».

ОТВЕТЫ НА СПОРНЫЕ ВОПРОСЫ

Кирилл КУДРЯШОВ,
Фото из архива М. Соколова

Машина «Форд-Тимкен» хорошо известна среди интересующихся историей автомобилестроения и бронетехники. В предвоенные годы она оказала большое влияние на отечественную школу конструирования колёсных вездеходов. Тем не менее, история её сложна, запутана и изобилует многочисленными легендами. В этом повествовании мы постараемся, используя архивные документы, разобраться в истории этой интересной машины.

Собственно история этой машины самым тесным образом связана с началом моторизации Красной Армии и созданием отечественной автомобильной промышленности. Практически сразу стало ясно, что армейский автомобиль должен отличаться от народнохозяйственного. В первую очередь это касалось более высоких требований к проходимости машины. К концу 20-х — нач. 30-х гг. XX в. уже были известны основные пути повышения проходимости: замена задних ведущих колёс гусеничным двигателем (полугусеничный двигатель), привод на все колёса, установка дополнительного заднего ведущего моста. Каждый способ имел свои преимущества и недостатки.

Уже тогда было ясно, что наиболее эффективным оказался привод на все колёса, однако для его широкого применения требовалась разработка шарниров равных угловых скоростей, в СССР в то время ещё далёкая от завершения.

Существенный рост проходимости обещало применение полугусеничного двигателя, опыт конструирования и производства которой в СССР был. Однако этот тип двигателя имел свои существенные недостатки: сложность конструкции, резкий рост расхода топлива, особенно при движении по пересечённой местности.



Наибольшие выгоды в такой ситуации сулило создание трёхосного шасси на базе двухосного путём установки дополнительного ведущего моста. Проходимость при этом возрастала, хотя и не настолько сильно, как при применении полугусеничного или полноприводного шасси. В то же время машина, за счёт высокой степени унификации с двухосной, получалась проще в обслуживании и ремонте. Её можно было быстрее разработать и запустить в серию.

В 1929 г. при заключении контракта с Фордом на строительство автомобильного завода в Нижнем Новгороде были закуплены сто тысяч машинокомплектов автомобилей Ford A и Ford AA для сборки в СССР. Их должны были собирать автосборочные заводы в Нижнем Новгороде (№ 1) и Москве (№ 2). Это должно было подготовить кадры сборщиков к началу производства своих аналогов этих машин. Практически одновременно возникла идея разработать трёхосную машину на базе Ford AA, для сбор-



ки параллельно с базовой машиной. Это позволяло накопить опыт сборки и эксплуатации трёхосных машин, отработать их конструкцию для последующего производства на ГАЗе. Разработка такой машины велась одновременно институтом НАТИ в СССР и на фирмах «Форд» и «Тимкен» в США. В результате сравнительных испытаний была выбрана последняя.

Комплекты задних мостов этой фирмы были заказаны в США и отправлены в СССР в 1931 г. По ставке производилась двумя партиями по 500 комплектов, незначительно отличающимися друг от друга. Первая партия была отправлена из США 11 июня 1931 г.¹ Вторая партия была отправлена в СССР двумя партиями по 250 комплектов на каждом и прибыла в Ленинград 29 сентября (первый паром) и 27 октября того же года². Между собой машины первой и второй партий отличались только задними кронштейнами ограничителей перекаса мостов³.

В комплект задних мостов, поставляемый фирмой «Тимкен» входили: 2-осные задние мосты (два дифференциала), демультипликатор, кардан, рессорная подвеска с двойными рессорами и мелкие детали. Дополнительные колёса (5 шт. на машину, из них одно запасное) заказывались Управлением Моторизации и Механизации РККА отдельно.

Легенда первая: «Гудок Октября»

Итак, легенда: машины собирались в Нижнем Новгороде на заводе «Гудок Октября». Происхождение этой легенды неизвестно. Тем не менее, в наиболее известной работе по истории отечественного автомобиля — «Автомобили России и СССР» Л.М. Шугурова в качестве сборщика «Форд Тимкен» называется именно «Гудок Октября»⁴. В той же работе содержится фотография грузовика Ford AA с транспарантом «Выполним пятилетку. Первый советский Форд!», выезжающего из ворот Первого автосборочного завода⁵. Единственным материалом по сборке фордовских машин на этом заводе, который удалось найти в архивном фонде «Гудка Октября» (ЦАНО Ф.Р. — 2063), являются гневные ответы на просьбы о приобретении автомобилей Ford и запчастей к ним. Смысл этих ответов один: «Завод «Гудок Октября» к сборке Фордов никакого отношения не имеет». Несмотря на то, что автосборочный завод № 1 располагался на территории завода «Гудок Октября» в Канавино, юридически он являлся самостоятельным предприятием. В Центральном Архиве Нижегородской области сохранился фонд этого завода (ЦАНО Ф. 2844), содержащий подробную переписку по сборке машин «Форд-Тимкен».

Вывод: автомобили вообще и «Форд-Тимкен», в частности, завод «Гудок Октября» в Нижнем Новгороде не собирал никогда. Сборку производил автосборочный завод № 1, располагавшийся на территории «Гудка Октября», но организационно с ним никак не связанный.

Легенда вторая: «Форд-Тимкен»

Не всё так просто и с названием машины. «Форд» и «Тимкен» — всего лишь названия фирм, не более того. Фирма «Форд» широко известна в мире как производитель автомобилей, менее известная фирма «Тимкен» до сих пор занимается производством узлов и агрегатов ходовой части автомобилей, например мостов, коробок передач и многого другого. В Советском Союзе названия иностранных машин нередко переворачивались даже в официальной переписке. В той же официальной переписке эта машина нередко называется «Форд-АА-Тимкен».

В то же время автомобиль марки «Форд-Тимкен» исследователям из США не известен. Косвенным подтверждением этого служит введение, на время сборки трёхосок «Форд-Тимкен», на автосборочном

заводе № 1 режима секретности⁶.

Как уже говорилось выше, конструкция заднего тележки трёхосного шасси разрабатывалась по заказу СССР. Поэтому комплекты задних мостов приобретались отдельно от автомобилей, что подтверждается официальной перепиской завода с Всесоюзным Автотракторным объединением (ВАТО). Естественно, их покупателем в США была компания «Амторг», представлявшая торговые интересы СССР в США. В СССР эту сделку контролировало УММ РККА. Оно передавало комплекты мостов ВАТО, которое, в свою очередь передавало их на сборку автосборочному заводу № 1. На заводе они устанавливались на стандартное шасси Ford AA, взамен заднего моста. Штатные задние мосты этих Ford AA впоследствии были переданы ГАЗу и установлены на ГАЗ-АА⁷.

Несмотря на то, что конструкция «Форд-Тимкен» разрабатывалась в США, основным заказчиком был СССР и производилась она именно для СССР. В США фирмой «Тимкен» был построен только один опытный автомобиль. Все остальные машины были собраны в СССР. В СССР машина первоначально называлась «Форд-АА-Тимкен», впоследствии буквы «АА» перестали употребляться для краткости. Это обозначение применялось в СССР для отличия трёхосной машины от стандартного Ford AA. Неизвестность этой машины в США вполне объяснима, на рынке вполне хватало трёхосных машин других марок.

Легенда третья: выпуск

Как уже говорилось выше, было закуплено 1000 комплектов задних мостов «Тимкен». Но по месту сборки и числу собранных машин существуют разночтения⁸. Письмом ВАТО № 81 от 11.06.1931 автосборочный завод № 1 был уведомлен о том, что ему предстоит собирать все заказанные машины⁹. Письмом № 6с от 10.01.1932¹⁰ Автосборочный завод № 1 уведомлял ВАТО, что им было собрано из полученных комплектов 999 трёхосных машин, один комплект задних мостов был выдан УММ РККА как обычный грузовой автомобиль. По всей видимости, речь идёт об эталонной машине, собранной на Автосборочном заводе № 2 в Москве.

Вывод: Автосборочным заводом № 1 в Нижнем Новгороде в 1931 г. было собрано 999 автомобилей «Форд-Тимкен». Ещё одна, эталонная, машина была собрана на автосборочном заводе № 2 в Москве.

Все машины передавались УММ РККА комплектами, то есть с кабиной и кузовом. Кузова, такие же как и у Ford AA, выпускал деревообделочный цех строящегося ГАЗа¹¹. Машины окрашивались в

защитный цвет¹². Заметим, что, несмотря на то, что Большая часть шасси «Форд-Тимкен» использовалась для производства броневых автомобилей следов освободившихся при этом кабин и кузовов в архивах обнаружить не удалось.

Не легенда, но всё же очень важно

Автомобиль «Форд-Тимкен» имел целый ряд отличий от созданного впоследствии ГАЗ-ААА. В отличие от ГАЗ-ААА, рама которого отличалась по конструкции от базового ГАЗ-АА, для «Форд-Тимкен» использовалась рама базового автомобиля без существенных изменений.

Серьёзно отличалась компоновка машин. Так демультипликатор у «Форд-Тимкен» устанавливался на дополнительной поперечине рамы ближе к задним мостам, а у ГАЗ-ААА — сразу за двигателем. Совершенно иной была тормозная система, привод задних тормозов «Форд-Тимкен» был гидравлическим. Это стало причиной трудности при сборке. Завод не имел опыта работы с гидравликой, не был известен состав гидравлической жидкости, его пришлось выяснять¹³. Что бы не допустить задержек при сборке трёхосок компоненты гидравлической жидкости привода тормозов — ацетон и касторовое масло приходилось буквально выпрашивать у Нижегородского областного Аппенууправления¹⁴. На ГАЗ-ААА от применения гидравлики в тормозах отказались. Очень сильно отличались и задние мосты.

Машины «Форд-Тимкен» не были первыми отечественными трёхосками. Но они позволили накопить определённый конструкторский опыт и оказали влияние на дальнейшее развитие отечественных трёхосок. Шасси активно использовалось при создании отечественных броневых автомобилей, благодаря чему к моменту начала производства отечественной трёхоски ГАЗ-ААА уже имелся готовый к установке на его шасси бронекорпус.

¹ ЦАНО Ф. 2844 Оп. 1 Д. 4 Л. 80.

² ЦАНО Ф. 2844 Оп. 1 Д. 4 Л. 173.

³ ЦАНО Ф. 2844 Оп. 1 Д. 4 Л. 135.

⁴ Шугуров Л.М. Автомобили России и СССР. — Т. 1. — М.: 1993, С. 71.

⁵ Шугуров Л.М. Автомобили России и СССР. — Т. 1. — М.: 1993, С. 70.

⁶ ЦАНО Ф. 2844 Оп. 1 Д. 6 Л. 10.

⁷ ЦАНО Ф. 2435 Оп. 9 Д. 62 Л. 67

⁸ М. Коломиец. Средние броневые автомобили Красной Армии. — М.: Фронтная Иллюстрация, № 6/200, с. 12. Как место сборки указаны завод «Гудок Октября» (Нижний Новгород) и автосборочный завод № 4

⁹ ЦАНО Ф. 2844 Оп. 1 Д. 4 Л. 74

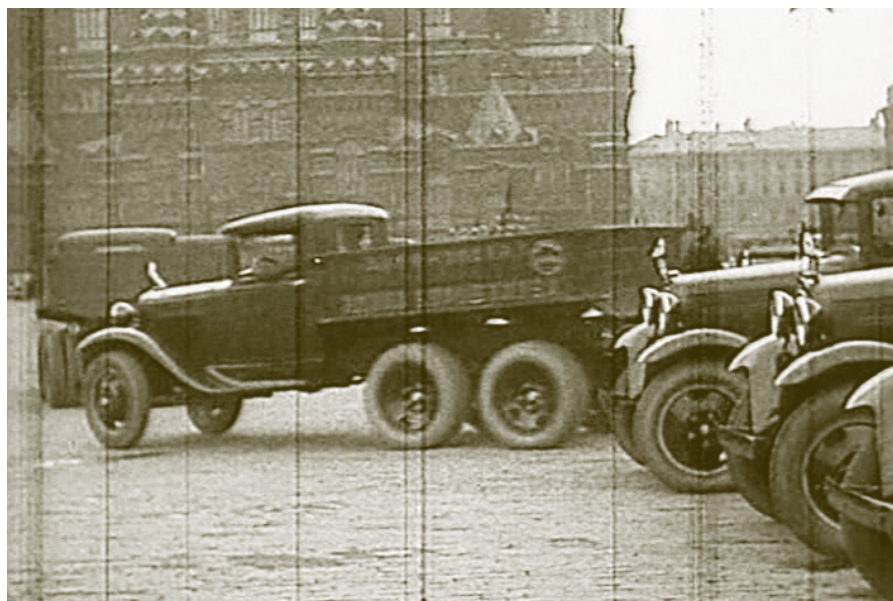
¹⁰ ЦАНО Ф. 2844 Оп. 1 Д. 13 Л. 6

¹¹ ЦАНО Ф. 2844 Оп. 1 Д. 4 Л. 174

¹² ЦАНО Ф. 2844 Оп. 1 Д. 4 Л. 41

¹³ ЦАНО Ф. 2844 Оп. 1 Д. 4 Л. 92

¹⁴ ЦАНО Ф. 2844 Оп. 1 Д. 4 Л. 115



ПРЕДШЕСТВЕННИКИ ГАЗ-66

Часть III. Долгий путь на конвейер

Андрей КОЛЕВАТОВ,
г. Орлов, Кировской обл.

Фото и рисунки из архива автора



Рассказывая об истории создания ГАЗ-66, действительно, приходится согласиться, что его конструкция полная оригинальных смелых технических идей и нестандартных решений. Практически все, начиная с общей компоновки, в машине было новым. По всей видимости не просто пришлось в ту пору главному конструктору ГАЗа Александру Дмитриевичу Просвирину принимать и утверждать все эти прогрессивные новшества, ведь в случае неудачи именно на него ложилась вся ответственность за дерзкие передовые идеи. Главное преимущество компоновочной схемы «кабина над двигателем» — равномерная развесовка по осям и заметное увеличение полезной длины грузовой платформы, позволяющее освободить место между кабиной и кузовом для размещения вертикального держателя запасного колеса, аккумуляторной батареи и ящика ЗИП. В результате нагрузка полной массы автомобиля распределялась почти поровну — 47% на переднюю и 53% — на заднюю оси. У машины оснащённой лебёдкой показатели были ещё лучше — 49 и 51 процент соответственно. Такое равномерное распределение сцепной массы по ведущим колёсам неизбежно улучшало проходимость полностью гружёного автомобиля. Однако в реальных условиях повседневной эксплуатации машина не часто везёт положенные 2 т груза, да и порожний пробег, как правило, составляет более половины от общего. В этом случае нагрузки перераспределяются и уже на переднюю ось приходится 62%, а на заднюю оставшиеся 38% (у модификации с лебёдкой соответственно 64 и 36 процентов). В результате при движении по скользкой дороге на порожней машине без включенного переднего моста

проходимость резко падает, нарушается курсовая устойчивость, автомобиль склонен к заносу и это обстоятельство приходилось учитывать при обучении молодых водителей управлению ГАЗ-66. Двигатель грузовика в целом был весьма удачным, мощным и приемистым, с хорошей экономичностью. Не случайно с небольшими изменениями он выпускается и поныне. К несомненным достоинствам V-образной восьмёрки можно отнести прекрасную ремонтпригодность. Благодаря мокрым легкосъёмным гильзам цилиндров произвести капитальный ремонт двигателя с заменой цилиндропоршневой группы можно было даже в полевых условиях, а система смазки с масляной centrifугой не требовала дефицитных сменных фильтрующих элементов. Правда, сказывалось легкое происхождение мотора с небольшим крутящим моментом и максимальной мощностью, смещённой в зону высоких оборотов, что требовало определённых навыков при преодолении трудных участков.

Одnodисковое сухое сцепление с гидравлическим приводом выключения имело увеличенный до 300 мм ведомый диск и по ряду деталей было унифицировано с другими моделями ГАЗ. По замечаниям, выявленным в ходе испытаний, конструкторы изменили механизм регулировки положения рычагов выключения и его нажимной диск приобрёл гармоничный законченный вид. Коробка передач в своей основе была заимствована у перспективного ГАЗ-52. Отличия заключались в применении новой верхней крышки и отсутствии привода спидометра. За время испытаний наблюдались поломки синхронизатора и шестерён промежуточного вала. Несколькими забегая вперёд отметим, что в дальнейшем её не-

однократно модернизировали, но в период подготовки к повторным испытаниям удалось выполнить лишь минимум конструктивных доработок, сосредоточив основное внимание на технологии изготовления.

Раздаточная двухходовая коробка с прямой и понижающей (число 1,963) передачами была относительно простой и надёжной. Правда, были отмечены случаи выхода из строя шестерни понижающей передачи, а также подшипников. Устранили дефект совершенствованием технологии сборки. Карданная передача получила улучшенные уплотнения подшипников карданных шарниров. Ведущие мосты со сварной штампованной балкой типа «банджо», гипоидной главной передачей и дифференциалами повышенного трения существенно повышали проходимость автомобиля, обеспечивая возможность передачи до 80% крутящего момента на одно колесо. К сожалению и здесь не обошлось без ложки дёгтя. Дополнительные ресурсные испытания выявили их недостаточную долговечность по причине отсутствия специальных сортов гипоидной смазки для грузовых гипоидных передач. Масло для гипоидных передач легковых автомобилей, а тем более обычная трансмиссионная смазка совершенно не подходили для высоконагруженных гипоидных передач грузовиков. НИИ масел и смазок нефтяной промышленности получило задание на разработку соответствующей гипоидной смазки.

Интересной особенностью первых автомобилей ГАЗ-66, которые не имели системы регулирования давления воздуха в шинах, было наличие в ступицах передних колёс зубчатых муфт отключения их привода. Это нехитрое устрой-

Государственные испытания ГАЗ-66 в пустыне Кара-Кум, лето 1960



Продолжение, начало в № 3/2009

ГАЗ-66 с тентом. Июнь 1962 г.



ство до сих пор применяется на автомобилях УАЗ. Достаточно было отключить муфты привода передних колёс для их отсоединения от трансмиссии и при движении с отключенным передним мостом остаются неподвижными ШРУСы, полуоси, главная передача, карданный вал и шестерни раздаточной коробки привода переднего моста. Из-за отсутствия дополнительных механических потерь улучшается топливная экономичность и динамика автомобиля. Но на машинах оснащённых системой подкачки, конструктивно было очень сложно компоновать зубчатые муфты с узлами подвода воздуха к шинам. По этой причине муфты отключения не установ-

ливали. Любопытно, что мнения членов государственной комиссии относительно оценки новых мостов разделились: представители завода-изготовителя и министерства активно настаивали на их применении с последовательной доводкой и совершенствованием конструкции, справедливо считая такое техническое решение очень перспективным направлением. Военные выражали сомнение в их высокой долговечности и эффективности. Кроме того массивная штампованно-сварная балка ведущего моста типа «банджо» затрудняла движение автомобиля на дорогах с глубокой колеёй, нередко создавая при соприкосновении с опорной поверхностью бульдозер-

ный эффект. Особенно отчётливо это было заметно на машинах ГАЗ-62 с их небольшим дорожным просветом (в начале 264, позже 285 мм). И хотя ГАЗ-66, имевший клиренс 310 мм, был менее подвержен явлению «сесть на мосты», но такая опасность всё же существовала и представители в/ч 52694-Н настояли на постройке опытных образцов автомобиля с ведущими мостами типа «сплит» с трубчатыми чулками полуосей и компактным разъемным картером главной передачи по типу ГАЗ-63, ГАЗ-51.

По их требованию весной 1962 г. собрали несколько опытных машин с альтернативными

мостами устаревшей конструкции и провели их сравнительные испытания. Стоит заметить, что к тому времени фактически уже было разработано специальное гипоидное масло ТС-14,5 с присадкой «Хлорэф-40» для гипоидных мостов грузовых автомобилей, которое резко повышало их долговечность, применены более качественные марки сталей для изготовления шестерён, усилены подшипники и улучшен подвод смазки к ним, детали кулачкового дифференциала начали обрабатывать фосфатированием солями железа и марганца горячим способом для улучшения их прирабатываемости. Автомобили с гипоидными мостами наглядно показали надёж-

Опытный образец ГАЗ-66 с новой кабиной. 1961 г.



ность, долговечность, улучшенную проходимость, после чего к старой конструкции «сплит» уже не возвращались. А ведущие мосты ГАЗ-66 и сегодня применяются на полноприводном «Садко».

Большой объём работ был выполнен по выбору типа шин и колёс. То, что для нового вездехода нужны современные широкопрофильные шины с регулируемым внутренним давлением для резкого повышения проходимости в различных дорожных условиях уже не у кого не вызывало сомнения. Поначалу экспериментировали с опытными шинами размером 11.00-18", последовательно используя десятислойные комплекты

шин моделей И-96, И-143, И-168. Позже перешли на покрышки увеличенного профиля в восьмислойном исполнении И-150А, И-180 размером 12.00-18" и в итоге остановились на серийных шинах И-111 применявшихся на московском ЗИЛ-157 и бронетранспортёре БТР-152В1. Колёса с разъёмным ободом и распорным кольцом 8,00CV-18" хотя и были унифицированы с ЗИЛ-157, но поскольку на ГАЗе было собственное мощное колёсное производство, решили доработать под использование их на ГАЗ-66. В результате получилась облегчённая конструкция дискового колеса, половинки которого стягивались не 17 шпильками, как на ЗИЛ-157, а всего 14, да

и сами шпильки были заметно короче ЗИЛовских. Иными были и детали крепления шинного крана и узлов подвода воздуха к шине.

Подвеска автомобиля была выполнена на полуэллиптических рессорах, длинных и эластичных с заделкой концов в резиновые подушки. Такая конструкция заделки рессор (в сравнении с ГАЗ-63) исключала 12 точек смазки и существенно повышала долговечность соединения рессор с кронштейнами. И передняя, и задняя подвески снабжались амортизаторами. Существовали варианты с рычажными и телескопическими амортизаторами, но впоследствии предпочтение отдали последним. Эффективная энер-

гоёмкая подвеска обеспечивала повышение динамических качеств грузовика и давала возможность увеличения средних скоростей движения в различных дорожных условиях.

В свою очередь высокие динамические качества автомобиля предполагали наличие совершенных органов управления, облегчающих работу водителя. С этой целью в конструкцию рулевого управления был введен гидроусилитель руля. Концептуально его схема была аналогична гидроусилителя легкового автомобиля «Чайка», то есть в дополнение к обычному рулевому механизму на поперечную тягу воздействовал силовой гидравлический цилиндр, на двигателе

ГАЗ-66 с откинутой кабиной. Июнь 1962 г.



Опытный образец автомобиля ГАЗ-66-01. 1962 г. У автомобиля иная облицовка радиатора, шины модели И-111, маленький инструментальный ящик, нестандартные зеркала заднего вида и их кронштейны





крепился масляный насос гидроусилителя. В передний конец продольной рулевой тяги был вмонтирован клапан управления, золотник которого направлял поток масла в ту или другую полость гидроцилиндра. Позже такая конструкция гидроусилителя руля нашла применение на автобусах ПАЗ-672, ПАЗ-3201. Это решение позволяло с минимальными доработками использовать основные узлы серийно производимые ГАЗом. В качестве насоса гидроусилителя был использован аналогичный насос автомобиля ЗИЛ-130, который стал поступать по кооперации с Московского автозавода. Клапан управления и гидроцилиндр освоили на ГАЗе. Конструкция получилась достаточно простой и надёжной, усилие на рулевом колесе ГАЗ-66 при повороте на стоянке с работающим гидроусилителем не превышало 50 кгс. Выявленные за время государственных испытаний случаи обрыва ремней привода насоса гидроусилителя и масляных шлангов высокого давления устранили путём введения двух ремней привода уменьшенного профи-

ля и изменением трассы прокладки шлангов высокого давления.

Не менее значимую роль в составе автомобиля ГАЗ-66 играла современная высокоэффективная тормозная система. По установившейся горьковской традиции её привод выполнили гидравлическим, хотя на машине устанавливался и пневматический компрессор системы регулирования данных в шинах. Теоретически не исключалось применение пневмопривода тормозов, но в этом случае полностью нарушалась технологическая преемственность с другими изделиями ГАЗа и, кроме того, существенно возрастала металлоёмкость такой тормозной системы, что для машины общей массой 5,7–6 т было признано нецелесообразным. Для улучшения тормозных качеств с одновременным снижением усилия на педаль тормоза решили использовать гидровакуумный усилитель в приводе тормозов. Надо заметить, что такие устройства уже были освоены в серийной номенклатуре Горьковского автозавода и применялись на седельных тягачах ГАЗ-

51П, ГАЗ-63Д, ГАЗ-63П, а также на автобусе Павловского завода ПАЗ-652 вагонной компоновки. Принципиальным отличием гидровакуумного усилителя ГАЗ-66 являлось объединение его в один узел с клапаном управления, что значительно упростило его конструкцию и повышало надёжность. Главный тормозной цилиндр, совмещённый с главным цилиндром сцепления и подвесными педалями, заимствовали у автомобиля ГАЗ-21 «Волга». Во время испытаний было установлено, что при торможении происходит перераспределение массы, и нагрузки на переднюю ось (и до того сильно нагруженную у

ГАЗ-66) значительно увеличивается. В связи с этим потребовалось увеличить эффективность передних тормозов, что было сделано путём замены колёсного цилиндра на два, которые воздействовали каждый на свою колодку. Такое решение неплохо зарекомендовало себя на легковом ГАЗ-12 «ЗИМ», когда при движении автомобиля вперёд обе тормозные колодки обладали самозахватывающим действием и повышали эффективность передних тормозов в 1,5 раза. Благодаря этому, тормозной путь полностью гружёного ГАЗ-66 при скорости движения 50 км/ч не превышал 25 м. В дальнейшем особых нареканий на тормозную систему вездехода не было.

Отдельно следует остановиться на эволюции кабины ГАЗ-66. Если по цельнометаллическому кузову, оборудованному надставными решётчатыми бортами с откидными скамейками, дугами и тентом, никаких вопросов не возникло (наличие надколёсных ниш, ввиду того, что кузов крепился непосредственно к раме для снижения погрузочной высоты платформы и центра тяжести автомобиля (1100 и 985 мм соответственно) не считалось принципиальным недостатком) то требования к конструкции кабины неоднократно менялись. На первых опытных образцах 1957 г. применяли откидную кабину над двигателем с откидным ветровым стеклом и складывающимся тентом. Такая компоновка обеспечивала компактность автомобиля, получение большой полезной площади грузовой платформы, хорошую обзорность, удобство обслуживания, устойчивость и высокую проходимость. Вместе с тем увеличивается высота расположения кабины, сни-

ГАЗ-66А. Июнь 1962 г.



жается удобство входа и выхода, снижается пассивная безопасность и противоминная защита экипажа. Конструктивно кабина ГАЗ-66, в связи с возможностью её откидывания, оборудовалась шарнирно закреплённой рулевой колонкой, подвесными педалями гидропривода тормозов и сцепления. Рычаги и кнопки были сосредоточены на неподвижном полу в задней части кабины. Подъём её облегчали две мощные пружины. Применение складного матерчатого верха, съёмных матерчатых боковин дверей и откидной рамки ветрового стекла было продиктовано требованиями военных для возможности авиатранспортирования, облегчения маскировки автомобиля вероятного противника. Позже эта открытая кабина была принята за основу бескапотного ГАЗ-62 и уже в технологически отработанном варианте вновь вернулась на автомобиль ГАЗ-66 образца 1960 г. Горьковский вездеход изначально проектировался, как семейство высокоунифицированных машин, включая модификации: ГАЗ-66 — базовая модель без лебёдки и централизованной системы регулирования давления воздуха в шинах (ЦСРДВШ); ГАЗ-66Э — автомобиль с экранированным электрооборудованием; ГАЗ-66А — модификация с лебёдкой и ЦСРДВШ; ГАЗ-66АЭ — автомобиль с лебёдкой, ЦСРДВШ и экранированным электрооборудованием; ГАЗ-66Ф — автомобиль-шасси с кузовом-фургонном. Как вариант, рассматривалась и общетранспортная модификация ГАЗ-66Т с обычным бортовым кузовом от ГАЗ-51А с тремя откидывающимися бортами. По условиям применения для автомобилей ГАЗ-66Ф и ГАЗ-66Т предусматривалась полностью закрытая цельнометаллическая кабина, выполненная на основе всё той же конструкции ГАЗ-66, ГАЗ-62. Благодаря стараниям дизайнера Б.Б.Лебедева закрытая кабина получила панорамные ветровые стёкла с гнутыми боковинами, вертикальные стойки ветрового стекла и прямоугольные окна дверей с форточками, как у ЗИЛ-130. Здесь невольно обращает на себя внимание общность технических решений, характерных при проектировании автомобилей повышенной проходимости конца 1950-х гг. ЗИС-121Г, ГАЗ-66АЭ. Июнь 1962 г.

ЗИС-128, Урал-375, ГАЗ-62 тоже имели кабины с мягким верхом, причём для общетранспортной модификации Урал-375Т и автомобиля-фургона Урал-375А снова предусматривались закрытые цельнометаллические кабины. Всё это лишний раз подтверждает единые требования военных и перспективным армейским автомобилям. Возвращаясь к истории создания ГАЗ-66, отметим, что именно в таком виде они были представлены на государственные испытания 1960 г., в ходе которых выяснилось, что кабина ГАЗ-66 порядком устарела. Во-первых, спроектирована она была под установку рядного шестицилиндрового двигателя, а более широкая V-образная «восьмёрка» потребовала расширенного

капот с соответствующим уменьшением свободного пространства для водителя и пассажира, т.е. кабина получилась откровенно тесновата. Кроме того, в руководстве Автотракторного управления Министерства обороны СССР (с 1961 г. преобразовано в Центральное автотракторное управление МО СССР) наконец возобладали здравая позиция отказаться от требования оснащения новых военных грузовиков кабиной с мягким складывающимся верхом, поскольку далеко не каждый армейский автомобиль будет подвергаться авиатранспортированию за всё время эксплуатации в войсках. Для ВДВ нужна специальная модификация, отвечающая ряду специфических требований и, разумеется, не массового производства. Что касается схожих контуров с автомобилями вероятного противника и ускоренной маскировки машины в случае применения ядерного оружия, то когда ещё эта война будет (и будет ли вообще), а повседневная эксплуатация тысяч грузовиков с лёгкими тропическими кабинами в условиях нашего сурового климата, представлялась далеко не самым лучшим решением мобилизационного вопроса. Опыт использования Урал-375 с такого типа кабиной очень быстро поставил под сомнение целесообразность её применения. В определённой степени грузовику ГАЗ-66 в этом плане повезло больше, однако имеющаяся кабина в цельнометаллическом исполнении тоже не отвечала новым требованиям военных, т.к. была слишком тесной и имела гнутые ветровые стёкла. В 1961 г. конструкторы КЭО ГАЗ наряду с совершенствованием шасси и двигателя автомобиля разработали изменённую конструкцию кабины, расширенную по габариту переднего ведущего моста и оснащённую двумя плоскими ветровыми стёклами, взаимозаменяемыми в случае необходимости. Боковые лючки вентиляции кабины ликвидировали, а вместо них сделали открывающиеся боковинки ветровых окон. Совместно с поворотными форточками окон дверей они обеспечивали удовлетворительную вен-

тиляцию даже в районах жаркого климата. Из других характерных особенностей кабины образца 1961 г. можно отметить нижнее расположение стеклоочистителей, кнопочные ручки дверей (типа ЗИЛ-130), одно левое зеркало заднего вида круглой формы на телескопическом трубчатом кронштейне.

Вскоре доработанные автомобили снова были предъявлены на испытания и опять по общему числу поломок и отказов машины вернули на завод. Неудачи с бескапотными ГАЗ-62 заставили представителей государственной межведомственной комиссии существенно повысить требования к приёмке опытных образцов ГАЗ-66, чтобы в дальнейшем избежать аналогичной ситуации с постановкой на производство явно «сырой» конструкции. В тоже время недостаток в классе автомобилей повышенной проходимости в классе грузоподъёмности 2 т покрывался за счёт увеличения выпуска устаревшего ГАЗ-63, ежегодное производство которого за период с 1958 по 1963 г. возросло с 26 до 31,5 тыс. шт. Лишь в 1962 г. после продолжительных заводских испытаний, отдельные этапы которых совместимы с государственными. Машины четвёртой опытной серии были рекомендованы к серийному производству и принятию на вооружение. Постановка автомобиля ГАЗ-66 на серийный выпуск официально была оформлена Постановлением СМ СССР от 08 декабря 1962 г. № 1223/511, а принятие «шестьдесят шестого» на вооружение Советской Армии осуществлялось в соответствии с Приказом МО СССР от 29 декабря 1962 г. № 318. Контроль за выполнением данных мероприятий возложили на Военное представительство № 149 МО СССР (переименованного из ВП № 2 в декабре 1960 г.). Казалось, огромная работа завершена и вот он долгожданный путь на конвейер, но на самом деле всё оказалось не так просто и безоблачно в дальнейшей судьбе ГАЗ-66. Об этом наш следующий рассказ.

*XX съезд КПСС назван «историческим» по той причине, что именно на нём Никита Сергеевич Хрущёв публично осудил «культ личности Сталина», после чего по всей стране прокатилась волна переименований, в т.ч. Московского автозавода им. Сталина



в Московский автозавод им. И.А.Лихачёва и Горьковского автозавода им. В.М.Молотова в Горьковский автомобильный завод.



СМЗ СЗД



Москвич-407



ЗИС-110



ГАЗ-ММ



Руссо-Балт Ижорский



Humber



ГАЗ-67Б



32



МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ ДЖЕЙМСА БОНДА ОТ ATLAS



«Live And Let Die» Corvado



«Octopussy» BMW 518



«On Her Majesty's Secret Service» Mercury Cougar



«Live And Let Die» Mini Moke



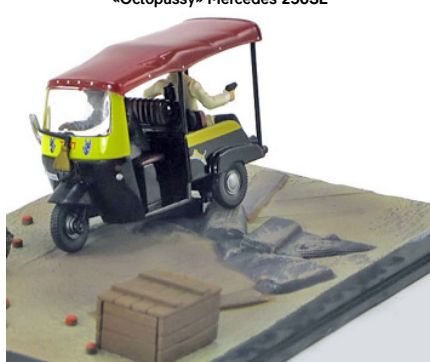
«Octopussy» Mercedes 250SE



«On ne vit que deux fois» Toyota Crown



«Meurs un autre jours» Ford GT40



«Octopussy» Tuk Tuk



«Operation Tonnerre» Ford Fairlane



«Meurs un autre jours» Jaguar XKR



«Octopussy» Willys Jeep M606



«Quantum of Solace» Alfa Romeo 159



«Moonraker» Hispano Suiza



«Quantum of Solace» Aston Martin DBS



«Moonraker» MP Lafer



«On Her Majesty's Secret Service» Aston Martin DBS



«Quantum of Solace» Daimler Super Eight



«Octopussy» Alfa Romeo GTV6



«On Her Majesty's Secret Service» Mercedes 600



«Quantum of Solace» Ford Ka

Продолжение, начало в предыдущем номере



«Quantum of Solace» Land Rover Defender



«Secret de Sa Majeste» Austin Mini



«The Living Daylights» Aston Martin V8



«The Living Daylights» Lada 1500



«The Living Daylights» Land Rover Series III



«The Man With The Golden Gun» AMC Hornet



«The Man With The Golden Gun» AMC Matador Coupe



«The Man With The Golden Gun» MG B



«The Spy Who Loved Me» Lotus Esprit



«The Spy Who Loved Me» Lotus Esprit Submarine



«The World Is Not Enough» BMW Z8



«Thunderball» Aston Martin DB5



«Thunderball» Ford Mustang Convertible



«Tomorrow Never Dies» BMW 750iL



«Tomorrow Never Dies» Range Rover



«Tuer n'est pas jouer» Aston Martin V8 Vantage




«Tuer n'est pas jouer» Audi 200 Quattro



«Tuer n'est pas jouer» Land Rover Lightweight



«Vivre et laisser mourir» Checker Marathon

	Fiat Panda 4x4 Monster Norev 773090		Fiat Punto 5-doors 1999		Fiat Punto 5-doors 1994-1999 Giocher gr P05
	Fiat Panda 750CL Carabinieri Edison		Fiat Punto 3-doors 1999 Maggiore ma3534		Fiat Punto 5-doors 1999 Maggiore ma3528
	Fiat Panda Destriero Stola blue ABC 162A 08/06/2006		Fiat Punto 3-doors 2005 black Norev 50906282N		Fiat Punto Cabriolet 1994 open base Edison Giocatoli De Agostini ser. Spider&Cabrio n32
	Fiat Panda Destriero Stola light blue A.B.C. 162		Fiat Punto 3-doors 2005 light blue metal Norev 50906282B		Fiat Punto cabriolet 1994 closed SP Model
	Fiat Panda SUV 2004 Norev 773090		Fiat Punto 3-doors 2005 orange Norev 50906282O		Fiat Punto cabriolet 1998 closed Millesime
	Fiat Panda Torino 1979 set "Zero Prototype" Brumm A007 21/11/2007		Fiat Punto 3-doors 2005 orange Norev 771064 25/10/2007		Fiat Punto cabriolet 1994-1999 open Umbau von "OLO Oskar Lehmann" Bburago 4144
	Fiat Panda: Cartella Colori + decals targhe (color list + plate decals) Brumm cc06		Fiat Punto 3-doors 2005 sand metallic Norev 771060		Fiat Punto Gamma 1998/99
	Fiat pompier Brianza		Fiat Punto 3-doors 2007 blue metal Mondo Motors 20/11/2007		Fiat Punto Kit Car Presentation Car 1999 Skid skm168
	Fiat Punto #42 Rally Monte Carlo 2004 BIASION/COQUARD IXO ram148		Fiat Punto 3-doors 2007 orange Mondo Motors 20/11/2007		Fiat Punto Kit Car Pronto Corsa 2003 Top Model TMC 3023
	Fiat Punto 3-doors 1994-1999 Bburago		Fiat Punto 5-doors 1994-1999 Carabinieri Oliex 42610 22/01/2007		Fiat Punto Racer carrozzeria Bertone 1994 SP Model
	Fiat Punto 3-doors 1994-1999 Bburago		Fiat Punto 5-doors 1994-1999 red Hongwell Cararama 230d 4 42640		Fiat Punto S1600 #42 Rally Monte Carlo 2004 BIASION/COQUARD IXO Models ram148
	Fiat Punto 3-doors 1994-1999 Bburago 4144		Fiat Punto 5-doors 1994-1999 Vigili del Fuoco Oliex 42630		Fiat Punto S1600 #58 Rally Monte Carlo 2003 M.Ligato/R.Garcia base IXO Altaya ser. Rally 21

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

	Fiat Punto S1600 #58 Rally Monte Carlo 2003 M.Ligato/R.Garcia IXO Junior CIXJ025		Fiat Ritmo Abarth 125TC 1979 azzurro blue Progetto K 422B		Fiat Scudo 1999
	Fiat Punto Super 2000 Motorshow Presentazione Andreucci 2006 Elite Models		Fiat Ritmo Abarth 125TC 1979 black Progetto K 422C		Fiat Scudo 2006
	Fiat Punto Super 2000 Prove Tecniche 2006 Valentino Rossi resin Elite Models		Fiat Ritmo cabriolet 1982 DeAgostini ser. Anniversario 31		Fiat Scudo van 2006 blue Norev 776002 23/11/2007
	Fiat Regata 100 Weekend 1984		Fiat Ritmo Coupe (Pininfarina) 1983		Fiat Siata 1500TS coupe 1964-1965 Politoys 502
	Fiat Regata 75 Sedan 1986		Fiat S57/14B Corsa 1914		Fiat Siata Daina Gran Sport cabriolet 1952 Lilliput
	Fiat Ritmo 3-doors 1978		Fiat S57A/14B Corsa 1916		Fiat Siata Daina Gran Sport coupe 1952 Lilliput
	Fiat Ritmo 105TC 1978 red Progetto K 421 12/12/2007		Fiat S61 115HP #42 1908 RIO r017		Fiat Simba 2002
	Fiat Ritmo 60 1978 Red Croce Italiana Progetto K 445 12/12/2007		Fiat S61 Corsa 1908		Fiat Spunto (Pininfarina) 1994
	Fiat Ritmo 60 1978 Vigili Del Fuoco Progetto K 443 12/12/2007		Fiat S74 Corsa 1911		Fiat Stilo 3-door 2001-07
	Fiat Ritmo 60CL 1978 5-doors white Progetto K PK440 Metal 20/10/2006		Fiat S74 #37 1911 RIO r011		Fiat Stilo 3-doors 2001-2006 Cararama 4-43250
	Fiat Ritmo 60L 1979 dark blue Edison 803521 05/11/2007		Fiat S76/300HP Record 1911		Fiat Stilo 3-doors 2001-2006 grey Hongwell Cararama 230nd 4-43240
	Fiat Ritmo 65 1978-82		Fiat Scia 1993		Fiat Stilo 3-doors 2001-2006 Norev 771004



WWW.KIMMERI.COM
 МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ

НАШИ
 МАГАЗИНЫ:

г. Москва, ул. Дубнинская, д. 2, корп. 6
 тел. +7(926)5940825 +7(926)8816666
 г. Киев, Московский проспект, д. 6
 тел. +38(050)5035693 +38(067)777760



ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН масштабных автомобилей мира

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

Всегда большой выбор моделей на любой вкус!



1:43

Более 10 способов оплаты!

Доставка в любую точку мира!

Индивидуальный подход к каждому клиенту!

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

ЛОКОТРАНС 2010

Годовая подписка 2010 №№ 1-12 1920 руб.

Первое полугодие 2010 №№ 1-6 960 руб.

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

ЛТ 2010 №№ 1-3 - 480 руб.

Дополнительная информация e-mail: lokotrans@mail.ru

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

БЕСПЛАТНО публикуются **ВСЕ** объявления частных лиц.

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

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

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несет.

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

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

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

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

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



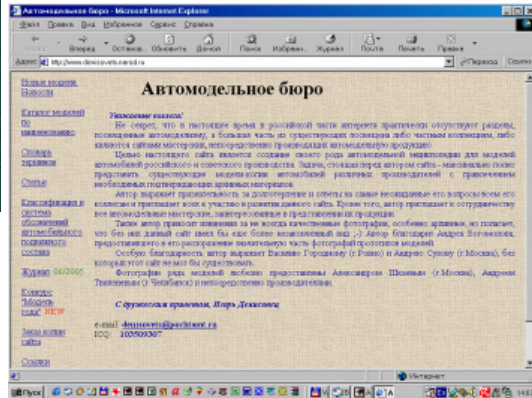
КОМПАКТ-ДИСК

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

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

Системные требования: Pentium 200; ОЗУ — 32Мб; ОС — Windows 95/98/ME/2000/XP; разрешение — 800х600; CD-ROM.

Стоимость диска с пересылкой 400 руб. Деньги за диск необходимо перевести по адресу: 129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу. В поле «Для письма» необходимо указать количество дисков и разборчиво обратный адрес.



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

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

НОВОСТИ МОДЕЛЬНОГО РЫНКА
 СТАТЬИ О МОДЕЛЯХ
 ТОГОВЫЙ ГАЛ
 ТЕСТЫ СРАВНЕНИЯ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ
 КАТАЛОГИ МОДЕЛИЗМА
 ФОРУМ

ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ
 О МАСШТАБНЫХ
 МОДЕЛЯХ АВТОМОБИЛЕЙ
 WWW.AUTOMODEL.RU

ПАНТОГРАФ
 МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖУРНАЛ ОБ ОБЩЕСТВЕННОМ
 КОЛЛЕКЦИОНЕРСКОМ ТРУДЕ ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ И
 ПРОФЕССИОНАЛОВ
 Формат А5, 40-48 содержательных страниц, цветная обложка

Открыта подписка:
НА ЖУРНАЛ "ПАНТОГРАФ"
 на 1 полугодие 2010 года
СТОИМОСТЬ ПОДПИСКИ:
 300 руб. - с доставкой по России
 450 руб. - с доставкой в страны СНГ
 12 евро - с доставкой в дальнее зарубежье
 Справки: pant@klax.tula.ru; pant@home.tula.net
 В графе "сообщения" указать "1-3/2010"

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

- Продаю диск с фото ретроавтомобилей (отечественных и зарубежных) Тулы, Москвы, Калуги на выставках Автопром 2006, 2008 в Туле на CD. Стоимость диска 160 руб. с доставкой по России. Денис Денисов. 300012, тула, ул. Н.Руднева, 25/13-5, в графе «сообщения» указать «ретро 1», тел. +79105584086, e-mail: pant@klax.tula.ru
- Обменяю Mercedes S420cdi (w221) 2006 IXO в упаковке на BMW 750Li 1977 Minichamps, BMW 740i NEO или Herpa 2000 г. Давыдов С.Ю., 165654, Архангельская обл., г. Коряжма, а/я 139

• Продам
 автомодели

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

- КУПЛЮ
 ПРОДАМ
 ОБМЕНЯЮ
 РАЗНОЕ

Почтовый адрес _____

«ЗИМНЕЕ» ХОББИ

Олег ЕВЛАШКИН (Москва)

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

Nissan Skyline GT-R [BNR32] 1989 купе (REAL-X). Эдакое «Возвращение короля». Всё лучшее в этой машине – турбированный двигатель, подруливаемые задние колёса, кроме того, при появлении пробуксовки задних колёс, подключались передние, что позволяло компенсировать потери. Успех был неизбежен!

Nissan Skyline GT-R #12 [BNR32] 1989 купе (Bourbon). Четыре чемпионата подряд с 1990 по 1993 г. никто ничего не мог противопоставить этому зверю, который заработал прозвище «Godzilla», а поставив новый рекорд времени прохождения Северной петли Ньюбургринга, автомобиль окончательно доказал своё превосходство. А через эти четыре года японский чемпионат попросту закрыли, потому что не было желающих связываться с Годзиллой.

Nissan Skyline GT-R [BCNR33] 1995 купе (REAL-X). Тяжёлое бремя легло на R33s, когда он был представлен. Его предшественник был практически непобедимым, и мало кто думал, что новый GT-R сможет изменить к лучшему серию R32. Удивительно, но новый R33 Skyline GT-R превосходил предыдущую модель почти во всём, несмотря на увеличившиеся размеры и вес.

Nissan Skyline GT-R [BCNR34] 1999 купе (M-Tech). Некоторым людям серия R33 казалась чересчур крупной, и большинство из них полагало, что R32 был лучшим Skyline. Nissan учёл это при проектировании нового R34. Новая серия была больше ориентирована на представителей R32, нежели на своего прямого предшественника. В общем, так получился лучший «скай» в истории марки.

Nissan Skyline GT-R Nismo 400R [BNR33] 1996 купе (REAL-X). Ну а это вообще для маньяков... 400 – это количество лошадиных сил в моторчике.

Nissan Skyline 350GT [V35] 2001 купе (Lawson). Одиннадцатое поколение, представленное в июне 2001 г., было первым, созданным после объединения Nissan и Renault. В основе нового Skyline лежала FM-платформа, как у Nissan 350Z. «Скай» оказался провальным среди фанатов мар-

ки. Зато толстосумы стали покупать его как Infiniti G35. Модель в общем-то тоже не фонтан.

Nissan Skyline 350GT SP [V36] 2006 седан (Lawson). Очень редкая, лимитированная модель. Одна из двух в 72-м масштабе, у которой что-то открывается (в дан-

ном случае капот).

Nissan Skyline GT-R [R35] 2008 купе (Spec-R). Последнее поколение на сегодняшний день. Машина с совершенно невероятным «фаршем» – начиная от наклоняющихся колёс и заканчивая компьютером контролирующим всё до мелочей в авто.





Jeep CJ-2A Willys
Army-green, #20220584
(blue)
Hongwell (Cararama)

jeep CJ-2A Willys
Army-green, #20321727S
Hongwell (Cararama)

Jeep CJ-2A Willys
Army-green, #2049863S
Hongwell (Cararama)

Jeep CJ-2A Willys
Army-green, #20516267
Hongwell (Cararama)

Jeep CJ-2A Willys
Army-green, #20532458S
Hongwell (Cararama)

Jeep CJ-2A Willys
Army-green
Hongwell (Cararama)

Jeep CJ-2A Willys
Sand-yellow
Hongwell (Cararama)

Jeep CJ-2A Willys
Sand-yellow
Schuco (Junior Line)

Jeep CJ-2A Willys
beige
Hongwell (Cararama)

Jeep CJ-2A Willys
Camouflage
Hongwell (Cararama)

Jeep CJ-2A Willys
Blue
Hongwell (Cararama)

Jeep CJ-2A Willys
dark Blue
Hongwell (Cararama)



Jeep CJ-2A Willys with
Anhanger
Hongwell (Cararama)

Kenworth
Matchbox MB45

Lamborghini 350GT
red
Lawson original

Lamborghini 350GT
red
UCC Collection

Lamborghini Countach
LP400
black
Gspace Collection

Lamborghini Countach
LP400
blue
Gspace Collection

Lamborghini Countach
LP400
orange
Gspace Collection

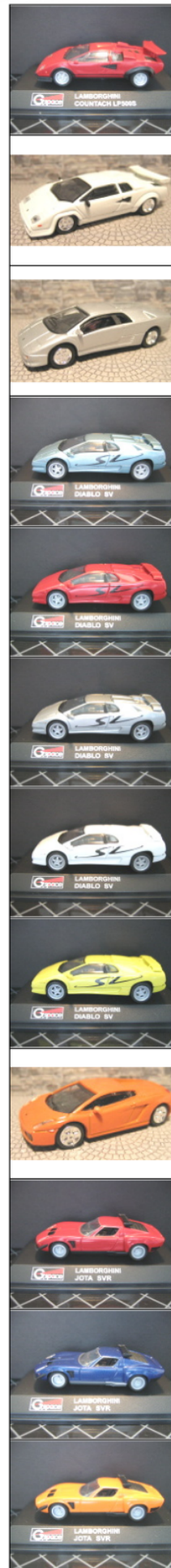
Lamborghini Countach
LP400
red
Gspace Collection

Lamborghini Countach
LP400
yellow
Gspace Collection

Lamborghini Countach
LP400
yellow
UCC Collection

Lamborghini Countach
LP500S
white
Lawson original

Lamborghini Countach
LP500S
Blue
Gspace Collection



Lamborghini Countach
LP500S
red
Gspace Collection

Lamborghini Countach
LP500S
white
UCC Collection

Lamborghini Diablo
silver
UCC Collection

Lamborghini Diablo SV
light blue
Gspace Collection

Lamborghini Diablo SV
red
Gspace Collection

Lamborghini Diablo SV
silver
Gspace Collection

Lamborghini Diablo SV
white
Gspace Collection

Lamborghini Diablo SV
yellow
Gspace Collection

Lamborghini Gallardo
Orange
UCC Collection

Lamborghini Jota SVR
red
Gspace Collection

Lamborghini Jota SVR
Blue
Gspace Collection

Lamborghini Jota SVR
yellow
Gspace Collection

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



Lamborghini Jota SVR
black
Gspace Collection

Lamborghini Jota SVR
red
Gspace Collection

Lamborghini Jota SVR
red
Lawson Original

Lamborghini Jota SVR
red
UCC Collection

Lamborghini Miura P400
yellow
Lawson Original

Lamborghini Miura P400
Orange
UCC Collection

Lamborghini Miura P400SV
green
Gspace Collection

Lamborghini Miura P400SV
white
Gspace Collection

Lamborghini Murcielago
black
Gspace Collection

Lamborghini Murcielago
Purple
Gspace Collection

Lamborghini Murcielago
white
Gspace Collection

Lancia Delta HF Integrale
white
Hongwell (Cararama)



Land Rover Range Rover
4.6HSE
Politie Nederland
white, beige интерьер
панель приборов black
баранка black
номер Y72K ZSS спереди
white/сзади yellow
Hongwell (Cararama)



Land Rover Defender
Carabinieri Italiana
dark blue, black интерьер
панель приборов black
баранка black, номер
спереди и сзади CC
выхлопная труба black
Hongwell (Cararama)



Land Rover Defender
Croce Rossa Italiana
white, black интерьер
панель приборов black
баранка black
номер спереди CRI 15019
/ выхлопная труба black
Hongwell (Cararama)



Land Rover Defender
Croce Rossa Italiana
white, black интерьер
панель приборов black
баранка black, номер
спереди CRI 15019
выхлопная труба black
no "Brescia" text on sides
Hongwell (Cararama)



Land Rover Defender
Gendarmerie France
blue, black интерьер
панель приборов black
баранка black
номер спереди/сзади
2041 0145
Hongwell (Cararama)



Land Rover Defender
Proteccion Civil Spain
white, black интерьер
панель приборов black
баранка black
номер спереди/сзади C-
BF 6482
выхлопная труба black
Hongwell (Cararama)



Land Rover Defender
blue green, black интерьер
Hongwell (Cararama)



Land Rover Defender
black, black интерьер
Hongwell (Cararama)



Land Rover Defender
dark blue, black интерьер
Hongwell (Cararama)



Land Rover Defender
dark blue metallic, black
интерьер
Hongwell (Cararama)



Land Rover Defender
dark green, black интерьер
Hongwell (Cararama)



Land Rover Defender
dark green metallic, black
интерьер
Hongwell (Cararama)



Land Rover Defender
light green, black интерьер
Hongwell (Cararama)



Land Rover Defender
Maroon metallic, black
интерьер
Hongwell (Cararama)



Land Rover Defender
red, black интерьер
Hongwell (Cararama)



Land Rover Defender
silver, black интерьер
Hongwell (Cararama)



Land Rover Defender Short
blue green, black интерьер
Hongwell (Cararama)



Land Rover Defender short
red, black интерьер
Hongwell (Cararama)



Land Rover Freelander
silver, black интерьер
Hongwell (Cararama)



Land Rover Freelander
blue metallic, beige
интерьер / панель
приборов black
номер LR F 160
Hongwell (Cararama)



Land Rover Freelander
blue metallic, dark grey
интерьер
номер DB LR F 160
Hongwell (Cararama)



Land Rover Freelander
Blue green metallic, beige
интерьер
номер LR F 160
Hongwell (Cararama)



Land Rover Freelander
dark green metallic, beige
интерьер / MEIJ model
номер LR F 160
Hongwell (Cararama)



Land Rover Freelander
blue green metallic, beige
интерьер
номер S PT 8007
Hongwell (Cararama)



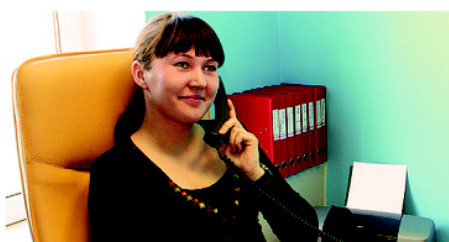
Нам 15 лет! Представляем ключевых менеджеров:



Сергей Гришин

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

mashinki@mail.ru



Анна Мербах

Оптовые поставки; интернет-магазин
"коллекционеры" (www.mashinki.ru)

scale-opt@mail.ru



Михаил Григорьев

Экспорт-импорт; персонализация на
масштабных моделях; хоккейные сувениры

scale-import@mail.ru



Владимир Грачев

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

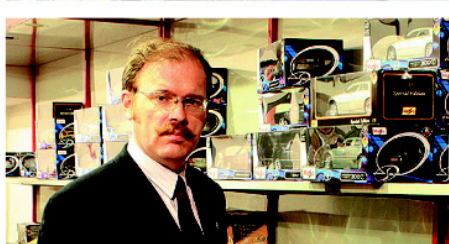
scale-bs@mail.ru



Владимир Колесниченко

Руководитель мастерской "Скейл"
по производству моделей 1/43

scale-model@mail.ru



Владимир Минин

Логистика; склад; куратор мастерской

mmashinki-1@mail.ru



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

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

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

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



Ford



Jaguar Mk.II



Москвич-426



Volvo 1800S

XV СОЛДАТИМЕР-ГАЛЕРЕЯ Улицы Сахарова



Opel 6L

