

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

Автомобильный 5/2011 моделизм

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



ГАЗ-А Армаз (Adler-DIP)



VI-23 на шасси ЗИЛ-157 (Киммерия)



ГАЗ-51А фургон (Adler-DIP)

ФОТОГРАФИЯ ПРОТОТИПА



T-3 на базе ГАЗ-69 (De Agostini)



Tatra T-3 подвимоечный (VivaScaleModels)



ЛАЗ-695 прототип (Ultra models)

ULTRA
MODELS



Ikarus 280 прототип (Ultra)

www.mashinki.ru

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

VV.M Co. Ltd.

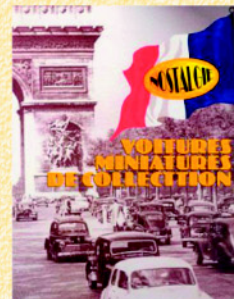
ДИСТРИБЬЮТОР № 1 в РОССИИ



NOREV



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



**МАГАЗИН
В
МОСКВЕ**

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

Model Cars Heritage



Интернет-Магазин

www.modelcarsheritage.spb.ru

**МАГАЗИН
В
САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ**

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

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 5/2011 моделизм

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

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

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



Политехнический музей
Коллективный консультант:
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.cartruckbus.ru/avtomodelizm/>
<http://www.RussianScaleModels.com>

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

© Автомобильный моделизм, 5(77)
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, 2011

СОДЕРЖАНИЕ

Cadillac Northstar LPM 24h Le Mans 2000 от BBR, 2
В. Додонов
Выставки в Москве, 4
Автомобили 2008 года – Fiat 500, Mazda 2 II и Ford
Mondeo IV, 6
А. Бармасов
Конкурс «Модель года», 8
Renault 40CV des records (Universal Hobby), 9
А. Яблоков
Моя коллекция, 10
А. Семиков
Композитные оболочки, 12
В. Мучичко
Москвич 4х4, или что может вырасти на кукурузном
поле, 14
А. Топорков
Новости, 16
Каталог моделей мастерской АЛЬФ, 17
Зарубежные новинки, 19
Отечественные новинки, 22
Армейский полноприводный автомобиль КраЗ-260, 25
А. Колеватов
Прага – не только город, 30
М. Соколов
Самые красивые автомобили в истории, 35
Автолегенды. Геометрия и гармония, 38
Справочная информация. Каталог моделей в
масштабе 1:72, 39
САИС, 3-я стр. обложки

Дорогие друзья и коллеги!

**Начинается подписка на первое полуго-
дие 2012 года и на весь 2012 год. Подписка
осуществляется только через редакцию.**

*Редакция может гарантировать получение
журнала только его подписчикам.*

*Стоимость подписки на первое полугодие
– 500 руб., на год – 1000 руб., на год с диском
(теперь на dvd) – 1300 руб.*

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

*Так же можно купить журналы на диске
в формате PDF. Диск содержит: годовой ком-
плект журналов в цвете, каталог моделей,
выпущенных в течении года, а так же фото-
графии автомобилей с выставок, проводимых
в Москве. Диск с копией всех ранее выпущен-
ных журналов за 2000–2007 гг. стоит 800 руб.
Стоимость дисков за 2008, 2009, 2010 и 2011
гг. по 400 руб. каждый. Цены указаны с дос-
тавкой по России.*

Надеемся, что Вы останетесь с нами.

См. стр. 16

ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» осуществляется *только через редакцию журнала* перечислением почтового перевода в **500 руб.** (за полугодие) для России и указанием в поле «Для письма»: «Подписка на __ полугодие» и своего почтового адреса. Отправка журнала – заказной бандеролью.

ПРЕДЫДУЩИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛОВ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ТОЛЬКО ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМУ СОГЛАСОВАНИЮ С РЕДАКЦИЕЙ

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

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

В розницу новые номера журнала можно приобрести:

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

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

Воронеж: хобби-магазин «**Масштабные модели**» – ул. Вл.Невского, д. 44 (в помещении магазина «Мир дерева») хобби-центр «**Илья Муромец**» – ул. Среднемосковская, д. 32Б, супермаркет «Поиск», 1 этаж

Брянск: **Магазин** – ул. Фокина, д. 43, цокольный этаж, тел. 8-905-177-77-05

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

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

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

Интернет-магазины: www.kimmeri.com; www.1001automodel.ru; www.models-online.ru

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

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

Киммерия – г. Киев, Московский проспект, д. 6, тел. +38-067-7777760

CADILLAC NORTHSTAR LPM 24H LE MANS 2000 ОТ BBR

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



BBR Cadillac Northstar LMP Le Mans 2000

Antitrend

Прикупил я тут по случаю модельку BBR. Ну, хотелось в руках поддержать элиту. Наткнулся на eBay на низкие цены у одного продавца и решил взять на пробу.

Модель — Cadillac Northstar LMP 24h Le Mans 2000 Taylor / Angelelli / Van de Poele.

Сначала о прототипе.

В 2000 г. руководство Cadillac решило отметить 50-летие первого появления в Ле-Мане возвращением в эту гонку, которое было решено провести не мелочась, по старшей категории LMP 900 с тем, чтобы побороться, ни много, ни мало, за победу с доминировавшими уже тогда Audi. Получившийся болид — прототип Cadillac Northstar LMP был назван так потому, что в ма-

шине был использован мотор Northstar V8. Этот проект просуществовал до 2002 г.

GM при подготовке проекта воспользовались опытом известной гоночной команды Riley & Scott, которая создавала успешное шасси для машины Riley & Scott Mk.III. То есть, для создания гоночного Cadillac было использовано базовое шасси от Mk.III, но доработанное под собственный новый кузов.

Мотором служила глубоко модифицированная 650-сильная версия двигателя, использовавшегося гоночным подразделением GM первоначально для соревнований в Indy Racing League в 1995 г. Оба мотора имели объем 4 л, но версия для Northstar LMP имела двойной турбонаддув.

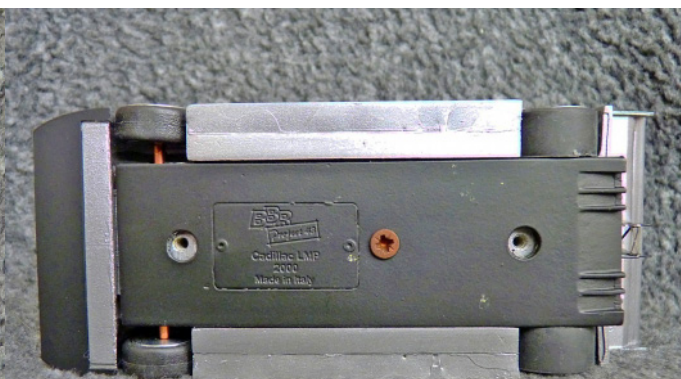
В доработке двигателя принимали участие специалисты McLaren Engines.

В общей сложности на сезон 2000 г. было изготовлено шесть машин, две из которых вошли в заводскую команду Team Cadillac, три составили команду DAMS во Франции, а одна выполняла тестовые функции.

Выступления команды в Ле-Мане были неудачными. В частности, автомобиль под № 2 с экипажем в составе Max Angelelli / Wayne Taylor / Eric van de Poele финишировал лишь на 22 месте (из 27 финишировавших) — последним в своем классе, пропустив вперёд не только прототипы, но и семь машин класса GTS и три GT.



BBR Cadillac Northstar LMP Le Mans 2000



BBR Cadillac Northstar LMP Le Mans 2000

Antitrend

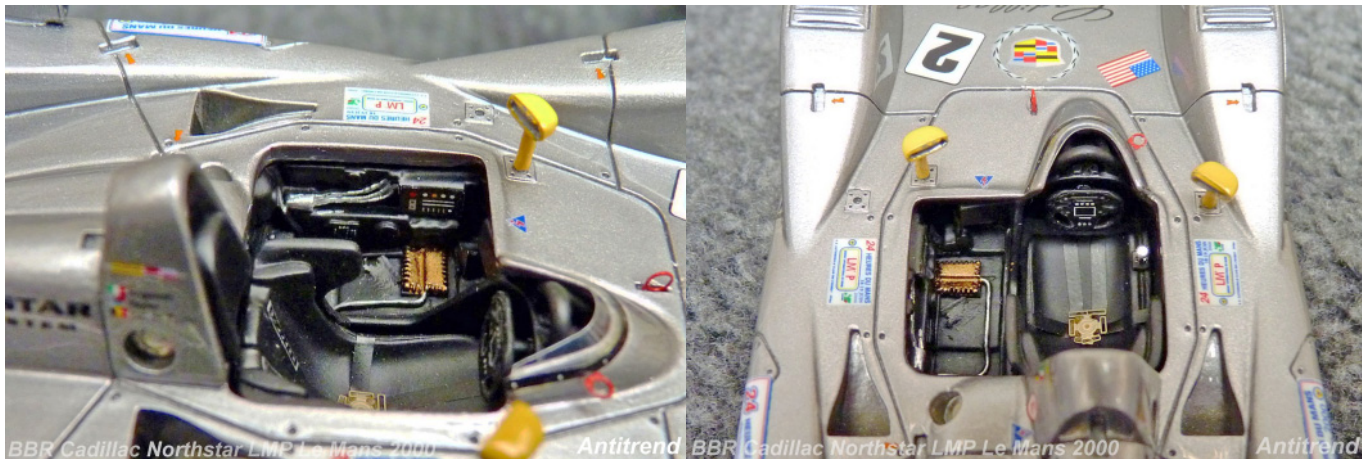


BBR Cadillac Northstar LMP Le Mans 2000



BBR Cadillac Northstar LMP Le Mans 2000

Antitrend



О модели

Модель из Serie Oro, ограниченный тираж в 200 шт. Модель неплохая, можно даже сказать, что хорошая, но не более того. Из положительных особенностей можно выделить очень качественно сделанные ремни — естественно отдельной деталью, с травлёной пряжкой, весьма достоверные по размерности, уже, чем обычно делают эту деталь на большинстве моделей, с отлично выполненными и чётко читаемыми (под лупой) надписями Willans. Также впечатляет интерьер кокпита как качественно воспроизведёнными мелкими элементами, вплоть до проводов. Понравилась достоверно выполненная ажурная стойка под заднее антикрыло с очень тонкими элементами конструкции из травлёнки. Хороши центральные гайки на колёсах — очень тонко сделаны. Геометрия — и в целом, и отдельных элементов по визуальному впечатлению точна, за исключением наклона антикрыла, с которого можно начать и список недостатков, который у меня получился очень внушительным.

Начать с того, что это самое антикрыло идёт отдельной деталью, в целях сохранности при транспортировке, очевидно. Это хорошо, крыло упаковано в отдельный целлофановый пакетик, но его предлагается просто приклеить, что, по моему, странно. Я ожидал, что оно будет крепиться в каких-нибудь пазах, как это делается, например, на моделях HPI — вставляешь это крыло, и оно хорошо стоит, жёстко зафиксированное. Тут никаких пазов нет, пришлось клеить. Клеил два раза, как ни старался — наклон крыла получается очень сильным, не соответствующим прототипу. Другие наиболее заметные недостатки — декали. Те, что нанесены на корпус, смотрятся хорошо, потому что корпус покрыт толстым слоем лака. Но другие, нанесённые на колёса или передний спойлер, сильно портят впечатление от модели, потому что буквы или рисунки нанесены на прозрачную плёнку и уже эта плёнка наклеена на элементы модели. Плёнка очень видна, она бликует (на снимках видно). Да простится мне такое сравнение, но даже на моделях Sagami надписи на колёсах сделаны без

такой плёнки — в названиях шинных фирм каждая буква отдельно нанесена на колесо, а тут — эта прозрачная плёнка. Так же сделана и очень крупная надпись на спойлере — несмотря на её солидные размеры и тут BBR оказалась не в силах сделать нормальную декаль с отдельными буквами — все они на плёнке и на ней же нанесены на спойлер — очень заметно и портит впечатление.

Дальше — больше. Колёса не вращаются. Ладно, я знаю, что это родимая болезнь многих изготовленных из смолы хэнд-мейд моделей, но из-за фиксированных колёс пропадает очень ценный многими эффект вращающегося колеса при стоящих на месте тормозных суппортах. Но тут такое было бы невозможно — суппорты сделаны не полноценной деталью, а тонкой плоской накладкой на диск. На резиновых частях колёс имеется облой — придётся срезать, как на какой-нибудь журналке! На верхней задней части корпуса неравномерно покрашена поверхность — имеются разводы серебринки. Не очень точно подогнаны плёнки «стекла» блоков фар — на снимках видно, что имеются щели и зазоры. Я понимаю, что это тонкая технология, но на моделях Lucky так же сделанные блоки светотехники абсолютно безупречны. Задние фонари сделаны не из прозрачного пластика, а декалями — по моему, на моделях такого уровня это недопустимое упрощение, даже на моделях Лемановских прототипов от IXO задние фонари «стеклянные».

Теперь по точности воспроизведения оригинала. Опять претензии к оптике. У задних фонарей неправильная форма — они в форме параллелипипеда, а на прототипе — образуют вытянутую трапецию. С передней оптикой всё ещё неоднозначнее. С одной стороны, верхняя фара (гlossкий металлический кругляш) воспроизводит насечки, что как бы хорошо. С другой стороны, размер этой фары довольно большой и при таких размерах приличные фирмы фары обычно делают всё же «стеклянными». И наконец, у конкретной машины под № 2, правый блок фар сильно отличается от левого — там другие элементы,

а на модели — оба блока одинаковы. Не очень правильно нанесены декали на носу — надпись «corpiers . fax» съехала вниз почти на «гриль», мелкие надписи, идущие по нижним краям кузова тоже съехали ниже, чем нужно.

Я понимаю, что часть этих претензий выглядит как придирки. Но ведь речь идёт об элитной фирме BBR — то, что позволено IXO, непозволительно для флагмана модельестроительной промышленности с соответствующими ценами. Разглядывая эту модель (первую и, вероятно, последнюю в моей коллекции), я думал, что, может, чего не понимаю, может, эта модель имеет некие достоинства, которые я не вижу. Поэтому я взял модель Audi R10 от IXO, поставил рядом и стал сравнивать. И ничего не нашёл, никаких принципиальных отличий, за исключением плюсов, которые отмечены в начале этого обзора. У модели IXO такая же толщина линий, имитирующих стыки деталей кузова, такие же зеркала, такая же толщина антикрыла, такое же качество окраски, такие же крошечные и точные декали.

Резюме — BBR не стоит своих денег. Да, эти модели имеют большую коллекционную ценность за счёт маленьких тиражей, но качество изготовления, как я считаю на примере этой конкретной модели, уступает лучшим промышленным моделям, сделанным в Китае, в частности, HPI и Lucky/Flite. Я купил эту модель дёшево — за 50 евро. Но в следующий раз я и столько за них не отдам, и пусть меня закидают гнилыми помидорами приверженцы итальянского хэнд-мейда.



ВЫСТАВКИ В МОСКВЕ

За прошедшие август–сентябрь месяцы в Москве в Крокусе прошли четыре автомобильных выставки, которые всегда вызвали повышенный интерес у посетителей. В этом году это можно сказать только о двух.

Полностью провалились, на наш взгляд, выставки «Интеравто» и «Пожарная безопасность XXI века». На первой весь автомобильный раздел был представлен лишь продукцией АвтоВАЗа, включавшей и новые автомобили на базе Renault Logan. Все остальные производители и дилеры выставку просто про-

игнорировали. Вторая выставка, в отличие от прошлых лет, сократилась до десятка колёсных и гусеничных транспортных средств, предназначенных для пожаротушения.

Больше порадовали перенесенная на осень выставка «Комтранс» и Олдтаймер галерея Ильи Сорокина. На первой были представлены практически все автомобильные фирмы, занимающиеся выпуском грузового автотранспорта и автобусов (Renault, Ford, Iveco, MAN, Volkswagen, КамАЗ, DAF), а на второй – большое количество американских автомобилей

1970–1980-хх г., военная техника периода второй мировой войны и развёрнут целый раздел, посвященный истории самодельного автомобилестроения в СССР.

Ещё одна, наиболее интересная для нас, выставка «Мир детства» прошла на Красной Пресне. К сожалению и она разочаровала. Нового ничего показано не было, за исключением игрушки УАЗ-«головастик» из серии «Технопарк» фирмы СимбаТойз. Ну что ж, будем ждать весны.

Более полная информация о выставках, как всегда, на нашем диске.

Интеравто. ГАЗель-Бизнес VIP



Интеравто. Lada Largus



Комтранс. DAF



Интеравто. Lada Largus



Комтранс. КамАЗ-6520



Пожарная безопасность XXI века. АЦ-3.0-40



Пожарная безопасность XXI века. ГАЗ-3310 АПП Трап-М



Пожарная безопасность XXI века. АЦ-1,6-40



Комтранс. ГАЗ-3309



Комтранс. Iveco-LISA (Intech, Нижний Новгород)



Комтранс. ЗИЛ-484170



Комтранс. Ford Ranger



Комтранс. Iveco Stralis 420



Комтранс. КамАЗ-5490



Интеравто. Шоу-кар

www.models43.ru
 интернет-магазин масштабных моделей

Автомобили 2008 года – Fiat 500, Mazda 2 II и Ford Mondeo IV



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



Fiat 500

3-дверный четырёхместный хэтчбек класса «А» Fiat 500, выпускаемый с 2007 г., занял первое место среди финалистов престижного европейского конкурса «Лучший автомобиль 2008 года» (Car of the Year 2008), получив 385 баллов. В 2009 г. в конкурсе World Car Design of the Year Fiat 500 занял первое место.

Автомобиль был анонсирован 5 мая 2006 г., а его первые фотографии были продемонстрированы 20 марта 2007 г. Fiat 500 почти идентичен ретроавтомобилу Fiat Topolino, представленному в 2004 г. Ещё до начала производства автомобиль был представлен на площадях тридцати городов Италии. Официально выпуск автомобиля был начат 4 июля 2007 г. В разных странах автомобиль может продаваться под разными марками: Fiat 500, Fiat Nuovo 500, Fiat Cinquecento. Fiat 500 выпускается польским подразделением FIAT в Тыхы (Польша) наряду с Fiat Panda и вторым поколением Ford Ka (все эти модели собираются на одинаковой платформе).

Масштабные модели Fiat 500:

Fiat 500 #168 Nurburgring 2008 Freke/Friberg/Naumann/Bovingdon Minichamps 437081268



Fiat 500 #5 2007 pearl white Solido 143314005



Fiat 500 #5 2007 Red Stripes Mondo Motors 53014rs

- Fiat 500 2007 black Mondo motors 53014b
- Fiat 500 2007 black Norev 770030n
- Fiat 500 2007 dark blue metal Norev 770030b
- Fiat 500 2007 green metal Norev 770030g
- Fiat 500 2007 light blue Mondo Motors 53014lb
- Fiat 500 2007 pearl white Mondo Motors 53014w
- Fiat 500 2007 pearl white Norev 770025
- Fiat 500 2007 red Mondo Motors 53014r
- Fiat 500 2007 red Norev 770028
- Fiat 500 2007 red Norev 770030r



Fiat 500 2007 silver italian stripes Mondo Motors 53014ss
Fiat 500 2007 silver metal Mondo Motors 53014s
Fiat 500 2007 Solido 151392-00



Fiat 500 2007 white italian stripes Mondo Motors 53014ws
Fiat 500 2007 white Norev 770030w



- Fiat 500 2007 white OlieX 32840
- Fiat 500 2007 white stripes red green Solido 14331400
- Fiat 500 2007 yellow Mondo Motors 53014y
- Fiat 500 2007 yellow Norev 770030y
- Fiat 500 2008 pearl white Paris Norev jetcar12
- Fiat 500 2008 yellow Norev jetcar5
- Fiat 500 2009 Black Mondo Motors
- Fiat 500 2009 Black Mondo Motors ladon
- Fiat 500 2009 Juventus black Mondo Motors 53115b
- Fiat 500 2009 Juventus white Mondo Motors 53115w
- Fiat 500 2009 light blue Mondo Motors
- Fiat 500 2009 red Mondo Motors
- Fiat 500 2009 red Mondo Motors
- Fiat 500 2009 white Mondo Motors
- Fiat 500 2009 white Mondo Motors figurki
- Fiat 500 2009 yellow Mondo Motors

- Fiat 500 cabriolet 2009 dark grey Mondo Motors 53126g
- Fiat 500 cabriolet 2009 Fiat Story Hachette 079
- Fiat 500 Cabriolet 2009 pearl white Mondo Motors 53126w
- Fiat 500 Cabriolet 2009 red Mondo Motors 53126r
- Fiat 500 Cabriolet 2009 yellow Mondo Motors 53126y
- Fiat 500 Cabriolet closed top 2009 black Paris Norev 770033cbp
- Fiat 500 Cabriolet half open top 2009 black F Norev 770033hbf
- Fiat 500 Cabriolet half open top 2009 black London Norev 770033hbl
- Fiat 500 Cabriolet half open top 2009 grey F Norev 770033hgf
- Fiat 500 Cabriolet half open top 2009 grey London Norev 770033hgl
- Fiat 500 Cabriolet half open top 2009 grey Tokyo Norev 770033hgt
- Fiat 500 Cabriolet half open top 2009 pearl white flowers Norev 770033hfw
- Fiat 500 Cabriolet half open top 2009 pearl white London Norev 770033hw
- Fiat 500 Cabriolet half open top 2009 pearl white Norev 770033hw



- Fiat 500 Cabriolet half open top 2009 red F Norev 770033hrf
- Fiat 500 Cabriolet half open top 2009 red Norev 770033hr
- Fiat 500 Cabriolet open top 2009 black flowers Norev 770033obf
- Fiat 500 Cabriolet open top 2009 grey flowers Norev 770033ogf
- Fiat 500 Cabriolet open top 2009 pearl white flowers Norev 770033owf
- Fiat 500 Cabriolet open top 2009 pearl red Norev 770034
- Fiat 500 Cabriolet open top 2009 red flowers Norev 770033orf
- Fiat 500 Fiat Story Hachette 043
- Fiat 500 set duo red/yellow Mondo Motors 530151ry
- Fiat 500 set duo white/red Mondo Motors 530151wr



- Fiat 500 set duo yellow/blue Mondo Motors 530151yb
- Fiat 500 Sport #5 2009 pearl white Norev 770032w
- Fiat 500 Sport #5 2009 red Norev 770028
- Fiat 500 Sport #5 2009 yellow Norev 770032y
- Fiat 500 Sport 2009 black/red stripes Norev 770032bra
- Fiat 500 Sport 2009 black/red stripes Norev 770032brb
- Fiat 500 Sport 2009 black/red stripes Norev 770032brc
- Fiat 500 Sport 2009 pearl white/red stripes Norev 770032wra
- Fiat 500 Sport 2009 pearl white/red stripes Norev 770032wrb
- Fiat 500 Sport 2009 red Norev 770032r
- Fiat 500 Sport 2009 yellow/red stripes Norev 770032yra
- Fiat 500 Sport 2009 yellow/red stripes Norev 770032yrb
- Fiat 500 Sport 2009 yellow/red stripes Norev 770032yrc
- Fiat Nuova 500 + Fiat 500C 1957/2007 50 Anniversary set (2 cars) gray + met-white Norev 770049



Mazda 2 II

Второе поколение компактного переднеприводного японского автомобиля класса B Mazda 2 заняло второе место на конкурсе «Лучший автомобиль 2008 года» (Car of the Year-2008), набрав 325 баллов. Построенное на платформе Ford Fiesta, первое поколение Mazda 2 было представлено в 2002 г. На азиатском рынке носит имя Mazda Demio.

Модернизация главным образом затронула внешность и интерьер. Вся светотехника получила новую форму, а задние стойки окрашены в чёрный цвет. Линейка удовлетворяющих требованиям Euro 4 двигателей состоит из трёх бензиновых агрегатов мощностью 75, 80 и 100 л.с., а также турбодизеля. Машины могут комплектоваться пятиступенчатой спортивной коробкой или полуавтоматом. Характеристики: длина 3885 мм, ширина 1695 мм, высота 1475 мм, база 2490 мм, максимальная скорость 168 км/ч, объём багажника 250 л, средний расход топлива 6,8 л/100 км, ёмкость бензобака 43 л.

Mazda позиционирует свою самую маленькую модель как «экономичный и экологически чистый автомобиль». При этом подчёркивается, что «главный дизайнер Mazda 2 также занимался разработкой превосходной Mazda RX-8, поэтому результат говорит сам за себя — второе поколение Mazda 2



доказало, что компактный автомобиль может быть красивым, дерзким и динамичным». Интересно, что в том же 2008 г. в конкурсе World Car of the Year (т.е. «Лучший автомобиль мира») Mazda 2 II стала победителем, а в конкурсе World Car Design of the Year заняла второе место.

Нам не известны масштабные модели Mazda 2 II в масштабе 1:43.

Ford Mondeo IV

Легковой автомобиль европейского филиала компании Ford Ford Mondeo четвёртого поколения занял третье место на конкурсе «Лучший автомобиль 2008 года» (Car of the Year 2008), набрав 202 балла.

Ford Mondeo первого поколения был представлен 8 января 1993 г., а продажи стартовали 22 марта 1993 г., сменив в модельном ряду модель Ford Sierra (1982—1992). Автомобиль был доступен в кузовах: четырёхдверный седан, пятидверный хэтчбек и пятидверный универсал. Основными двигателями были моторы серии Zetec объёмом 1,6 л, 1,8 л и 2 л, а также турбодизель объёмом 1,8 л. Все модели для Европейского рынка производились на заводе Генк (Бельгия). Первое поколение Ford Mondeo создавалось в качестве «всемирного» автомобиля (об этом говорит даже само название модели — от латинского Mundus — мир), т.е. автомобиля, который должен был без особых изменений продаваться на рынках всего мира. Однако в действительности автомобиль был разработан преимущественно силами немецкого филиала компании (Ford Werke GmbH), и был ориентирован в первую очередь именно на европейский рынок. В результате в Европе Ford Mondeo ждал мгновенный коммерческий успех, а продажи в США и Канаде оказались достаточно скромными. В европейском конкурсе «Автомобиль 1994 года» Ford Mondeo с 290 баллами занял первое место.

В 1996 г. произошёл существенный фейслифтинг (можно даже считать, что произошла смена поколений). На американском рынке продавались аналоги этой модели — Ford Contour и Mercury Mystique. Ford Mondeo третьего поколения (2000—2007 гг.) стал крупнее предшественника, обзавёлся солидным интерьером и по-прежнему выпускался с кузовами седан, хэтчбек и универсал. Автомобиль оснащался бензиновыми двигателями 1,8, 2,0, 2,5 и 3,0 V6. Последний ставили и на «спортивную» версию Ford Mondeo ST220 (226 л.с.). Также были и турбодизели объёмом 2 и 2,2 л. В европейском конкурсе «Автомобиль 2001 года» Ford Mondeo занял второе место, набрав 237 баллов, а по результатам теста, проведённого авторитетным немецким журналом Auto Motor Und Sport, Ford Mondeo стал лучшим автомобилем 2002 г. Дважды (в 2003 и 2005 гг.) автомобилю слегка обновляли внешность. После появления третьего поколения Ford Mondeo продажи североамериканских аналогов Ford Mondeo — Ford Contour и Mercury Mystique были свёрнуты. Вместо них была

разработана адаптированная к местным условиям модель Ford Fusion.

Ford Mondeo четвёртого поколения появился в 2007 г. и представляет собой седан D-класса, построенный на платформе минивэна Ford S-Max, дебютировавшего в том же году на автошоу в Женеве и занявшего первое место среди финалистов конкурса «Лучший автомобиль 2007 года». Эту платформу также получил и полноразмерный минивэн Ford Galaxy. По сравнению с предшественником, новый Ford Mondeo стал крупнее как внешне, так и внутренне, значительно возрос уровень шумо- и виброизоляции, больше внимания было уделено активной безопасности. Из новых элементов можно выделить систему помощи при старте на подъёме HLA, активный круиз-контроль ACC, систему контроля за давлением в шинах, а также систему, пять раз в секунду отслеживающую плавность хода и меняющую жёсткость амортизаторов.

В 2010 г. был осуществлён фейслифтинг четвёртого поколения — обновлённый Ford Mondeo был представлен 25 августа 2010 г. на Московском международном автосалоне. Изменения во внешности включают новый капот, фальшрадиаторную решётку, передний и задний бампера. Добавлены светодиодные фары дневного хода, изменена форма задних фонарей со светодиодами. Оборудование салона теперь включает светодиодную подсветку, новую навигационную систему и новую аудиосистему. На обновлённые модели устанавливаются турбированный мотор EcoBoost объёмом 2,0 л мощностью 200 или 240 л.с., 2,2-литровый турбодизель Duratorq TDCi мощностью 200 л.с. 2,0-литровый турбодизель Duratorq TDCi имеет версии 115 л.с. (300 Н·м), 140 л.с. (320 Н·м) и 163 л.с. (340 Н·м). Бензиновые моторы комплектуются 6-ступенчатой роботизированной коробкой PowerShift с двумя сцеплениями. На обновлённой модели устанавливается система управления заслонкой фальшрадиаторной решётки, система слежения за «мёртвыми» зонами, ограничитель скорости, камера заднего вида.

Масштабные модели Ford Mondeo:



Ford Mondeo 2007 dark blue metal Minichamps 400086000



Ford Mondeo 2007 grey met Minichamps ind403086003
Ford Mondeo 2007 red Minichamps 400086001



Ford Mondeo Turnier 2007 red Minichamps 400086010

КОНКУРС «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



«Синяя птица» от Adler-DIP



T3-200 от АД Модум



Урал от AS-Scalemodels



РАФ-2014 опытный от AVM-M



Конверсии Александра Григорьева
из автолегенд

Дорогие друзья и коллеги!
Сегодня мы публикуем условия участия в конкурсе «Модель года 2011» и критерии оценки моделей.

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

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

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

Принять участие в голосовании по конкурсу «Масштабная модель 2011 года» можно до 31 января 2012 г.

Результаты конкурса будут опубликованы в журнале «Автомобильный моделизм» № 2/2012.

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

Номинации:

Модель года;

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

Лучшая модель зарубежного автомобиля отечественного изготовителя;

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

Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя;

Лучшая отечественная фирма-изготовитель моделей;

Лучшая зарубежная фирма-изготовитель отечественных моделей.

Любая модель может быть представлена в нескольких номинациях.

В конкурсе могут принимать участие, как специально номинированные изготовителями модели, так и модели, впервые выпущенные в 2011 г., которые официально никто не номинировал.

Критериями для отбора на конкурс служат только два обязательных условия: модель впервые должна быть изготовлена в 2011 г. и у модели должен быть конкретный автор (мастерская или моделист с указанием Ф.И.О.)

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

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



Vector Models

Vector Models

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

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

Стоимость каталога — 149 руб.

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

Renault 40CV des Records (Universal Hobbies)

Андрей ЯБЛОКОВ,
Екатеринбург
Фотографии автора

«Вот, что значит сила воли! Не хотел, а нажрался!»
(из старого анекдота)

Поскольку сказано: «Болезней тысячи, а здоровье одно»(с). Мою несчастную персону, одолевает не только тяжёлая, хроническая форма «фордизма», но и другие «хвори». Разной степени мелкости. Если приступы «нашевизма», удаётся купировать небольшими, но регулярными, инъекциями «поливитаминов» – «Наш автопром» и «Автолегенды», то некоторые другие требуют, более редких «препаратов».

Одной из «инфекций» является лёгкая форма «Renault-вируса» старого «поросычьего» штамма. Обострения возникают редко, но профилактике не поддаются. Провоцируются видом очередного «рыльца».

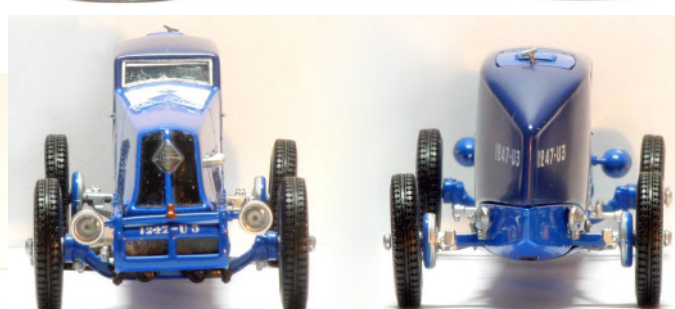
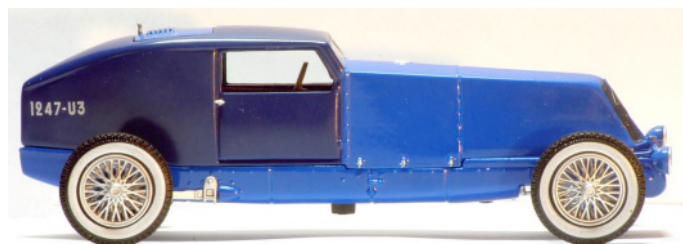
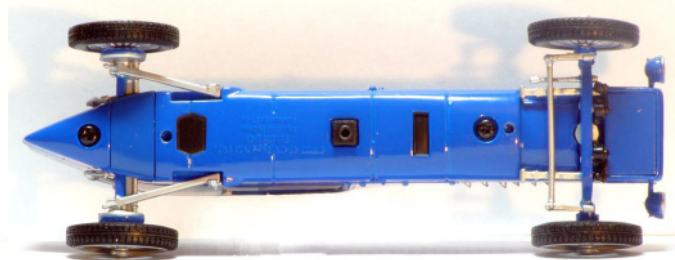
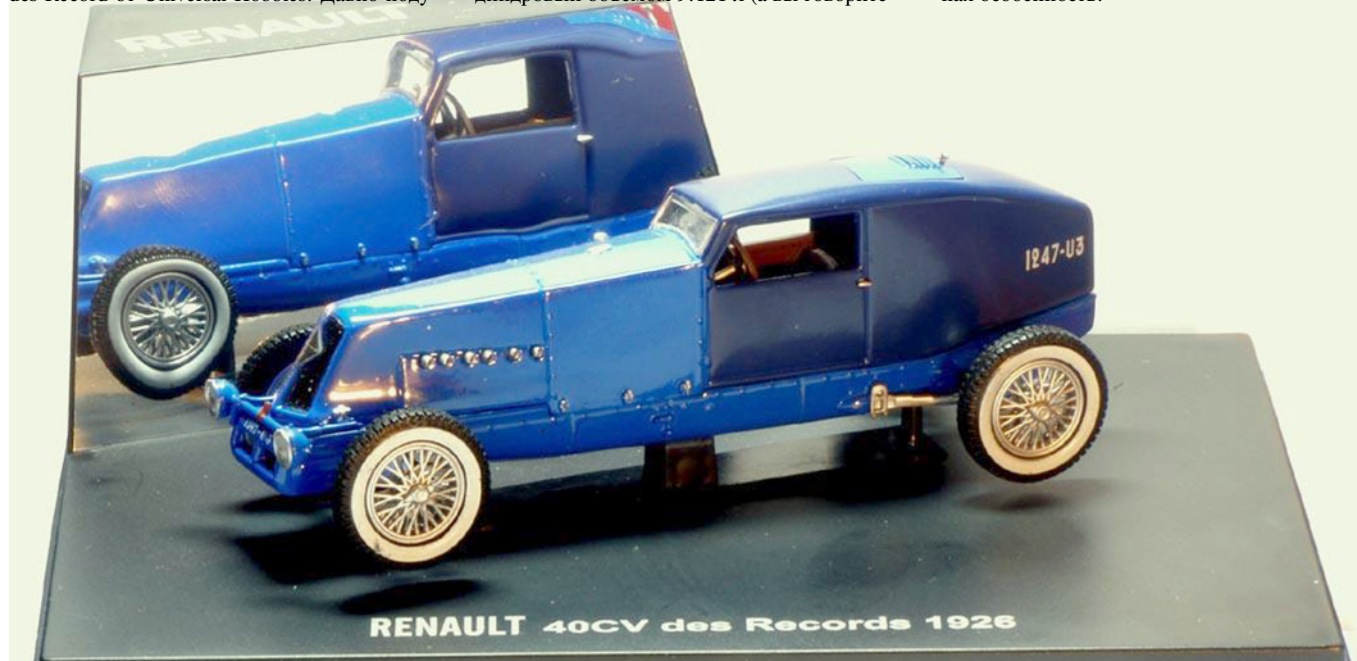
Вот одно из «последствий» – Renault 40CV des Record от Universal Hobbies. Давно поду-

мывал, об этой модели, но без желания бежать и брать. Дело в том, что о Renault знаю, чуть меньше чем ничего. Все симпатии чисто эмоциональные. А уж про спорт – помолчу, лучше только F1 по «телику». Тем не менее, зайдя в магазин (по другому поводу) и увидев «хрюшку-гончую» – в общем понятно – минус рупь.

Что я знаю про прототип – ничего. Спорт версия Renault 40CV производившейся Renault чуть ли не 20 лет – ещё с довоенных времён и чуть ли не до 1929 г. Даже не понял, для каких гонок её строили. Какая-то вариация «сучьих шей». Результаты даются для 24 ч – средняя скорость 173 км/ч (рекорд мира), и максималка 191 км/ч. Двигок рядный 6-цилиндровый объёмом 9.121 л (а вы говорите –

Америка!) и мощностью 130 л.с. (14.25 л.с./л) при 1800об/мин (О! Це трактор!). Но вы посмотрите почтенные каков «поросы!» Совершенно невозможно пройти мимо.

Модель от Universal Hobbies приятна, но «китайковата» – много вкусностей и косяков сборки – придётся править. Размеры 122,45 x 45,2 x 32,35 мм. Если кто-то сможет сверить с «оригиналом» буду признателен. Если сможет развезть тьму незнания предмета – признателен сто крат! По моим сведениям, длина оригинала 5340 мм, значит масштаб 1:43,6. Из лично мне завашего в душу. У оригинала на просвет решётки видно подкапотное нутро, радиатор-то за движком. У модели тоже (!) Но передать на фото не смогу. Очень вкусная особенность!



МОЯ КОЛЛЕКЦИЯ



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



Пятница, 27 февраля 2009 г.

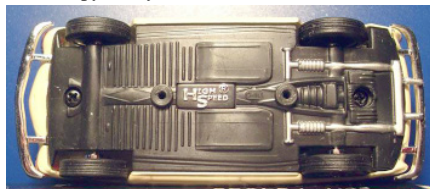
Volkswagen Karmann Ghia (High Speed)

Кабриолеты на базе набиравшего популярность народного автомобиля Beetle делали многие кузовные фирмы, например Hebmuller, Rometsch, почти с самого начала серийного производства машины. Первые кабриолеты появились в 1949 г. Занималась постройкой Beetle-кабриолетов и немецкая кузовная фирма Karmann – известный в то время производитель автобусов. Однако хозяину фирмы, Вильгельму Карману, этого было мало – он хотел заняться изготовлением спортивных машин. Для этого он обратился в итальянское кузовное ателье Ghia, где к шасси Volkswagen адаптировали дизайн свежих, 1953 г., «дрим-каров» от Chrysler дизайн которых разрабатывало Ghia. Маэстро Луиджи Серре пришлось немало поработать, «приспосабливая» дизайн «американцев» к автомобилю других пропорций, да к тому же ещё и заднемоторной компоновки. Но результат того стоил – мир получил один из прекраснейших и гармоничных автомобилей в своей истории.



Серийное производство Karmann Ghia началось в 1955 г. Машина не отличалась выдающимися характеристиками (двигатель Volkswagen развивал тогда всего 36 л.с.), но своей элегантностью и чистотой линий прельстила около 10 000 покупателей за первый год производства. В том же году начался экспорт Karmann Ghia в США, где их было продано почти 2,5 тысячи. Что интересно, штампового производства кузовных панелей у «карман» тогда не было и все панели выкалывались жёстянщиками вручную, и две трети рабочих на производстве было занято именно производством кузовов. При такой технологии производства все стыки кузовных панелей заливались припоем, и кузов становился совершенно гладким – «бесшовным». В 1958 г. появилась Karmann Ghia с кузовом кабриолет, что ещё больше повысило популярность модели. Объём производства возрос почти вдвое – до 18 000 машин. В 1961 г. мощность двигателя

Karmann Ghia повысилась до 40 л.с. В этом же году концерн Volkswagen представил новую модель, тоже заднемоторную – Volkswagen 1500. В семейство «1500» входила и машина Karmann Ghia с приставкой Type 34. Она имела новый кузов, более современных очертаний, и более мощный двигатель «1500», но всё это повлекло за собой увеличение цены, которая была сопоставима с ценой тогдашнего Porsche 356. Поэтому особой популярности модель не снискала и с 1962 по 1969 год было выпущено всего 42 510 Volkswagen Karmann Ghia Type 34. Двигатель «обычной» Karmann Ghia к 1965 г. «пополнил» до 1300 куб. см и соответственно стал мощнее – 50 л.с., а к 1967 г. – 1500 куб. см и 53 л.с. С 1965 г. на модели стали устанавливаться дисковые тормоза, а с 1968 – автоматическая трансмиссия, в качестве опции. Все эти усовершенствования незамедлительно сказались на популярности модели – в 1970 г. объём производства составил 22 952 купе и 5873 кабриолета. Модель успешно выпускалась до 1974 г., когда её сменил автомобиль Volkswagen Scirocco. Всего же за 19 лет «конвейерной жизни» было выпущено около 500 000 автомобилей Volkswagen Karmann Ghia. Кстати, производство Karmann Ghia было налажено и на мексиканском филиале фирмы Volkswagen, правда, при практически аналогичной конструкции, южно-американские Karmann Ghia имели совершенно другие кузова.



Когда я увидел эту модель на полке магазина, мне тут же пришлось расстаться с частью Cararama, которую я «нахапал» там незадолго до этого. Этой машиной я восхищаюсь уже давно, а тут оказалась доступна её модель. Качество – порадовало. Модель хорошо отлита, собрана и покрашена. Цвет приятный – типичный для той эпохи. Хромированных деталей – минимум, но они «самодостаточны». Геометрия – хорошая. Короче – прекрасный прототип – достойная модель!



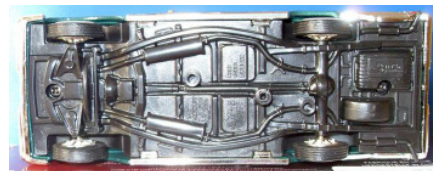
Суббота, 28 февраля 2009 г.

Mercury Turnpike Cruiser 1957 (Yat Ming)

Типичный американский «дорожный крейсер» – примерно так переводится название модели Turnpike Cruiser. Грациозность движения таких вот «дорожных крейсеров» мы с Вами можем на-



блюдовать каждый год, просматривая трансляцию парадов на Красной площади, ведь наши представительские ЗИЛы впитали в себя наследие американской конструкторской школы. Mercury Turnpike Cruiser – яркий представитель «аэрокосмического» дизайна и наиболее известная модель фирмы Mercury середины-конца 1950-х гг. Машина представлена в открытой версии «кабриолет», но гораздо интереснее её закрытая версия, точнее – её крыша. В 1956 г. публике был представлен «дрим-кар» (концепт) – Mercury XM Turnpike Cruiser. Помимо обычных для концепт-каров дизайнерских изысков, этот прототип имел крышу оригинальной конструкции. Крыша была прозрачной, из плексигласа. Панели над водителем и пассажиром были съёмными. Заднее панорамное стекло было разделено на три секции, и центральная секция могла опускаться с помощью электропривода. Если снять панели и опустить заднее стекло – возникло ощущение «открытого» автомобиля. Эта идея впоследствии трансформировалась конструкторами в кузов «Тарга» или «Г-Топ». В 1957 г. дебютировала серийная модель Turnpike Cruiser, развивавшая идеи прототипа. От прозрачной крыши пришлось отказаться, а оригинальное заднее стекло и общий дизайн машины остались. Помимо этого в переднюю кромку крыши, над лобовым стеклом, были вмонтированы воздухозаборники климатической системы. Новинка была создана на платформе «основной» модели Ford 1957 г. – Fairline, впрочем, как и все «полноразмерные» модели концерна Ford, включая готовившийся тогда к производству Edsel Mercury что называется «по штату» полагались более мощные, чем у Ford двигатели и более роскошная отделка. Открытую версию «кабриолет» как раз и копирует, представляемая мною, модель. В следующем, 1958 г. выпуск модели продолжился со слегка подкорректированным дизайном. В 1950–1960-е гг. в США было так принято – каждый год модель должна обновляться, хотя бы чисто стилистически – за счёт различных деталей кузова. Так в 1958 г. у «Меркьюри» гипертрофически «выросли» в размерах бампера – передний «поглотил» облицовку радиатора. С очередным рестайлингом модельного ряда 1959 г. модель Turnpike



Cruiser была выведена с рынка. Однако интересное решение крыши и заднего стекла использовались в исполнении Breezeaway (с «обратным» наклоном заднего стекла) для моделей Monterey и Montclair с 1963 по 1966 гг.

Эта модель дождалась меня на полке полтора года. Каждый раз я приходил в магазин, смотрел на неё, и каждый раз находилась модель «нужнее». Но я рад, что никто так и не купил её за это время – теперь у меня есть очередной образец классического американского автомобиля, которые мне очень симпатичны. Сделана модель прекрасно – по YatMing'овски добротно и качественно. Краска «металлик» подобрана хорошо – зерно не бросается в глаза, в отличие от большинства «бюджетных» моделей покрашенных подобными эмалями. Линии разёма кузовных панелей на модели получились достаточно резкими и рельефными – ещё одно достоинство «металлика». Собрана модель хорошо – все детали плотно сидят на своих местах. Интересно исполнение «хромированных» рамок переплёта лобового стекла – мне любопытно как технологически это делается, и почему некоторые производители не делают подобные элементы так же, а красят рамки «серебрянкой». Немного жаль, что модель копирует не закрытую версию машины, а «кабриолет» – «закрытые» мне нравятся больше и выглядят, на мой взгляд, интереснее. Но как бы то ни было – я очень доволен своим приобретением.



Понедельник, 02 марта 2009 г.
GA3-M20V Победа (De Agostini)

Вот уже второй раз продавцы не выдерживают графика и «стартуют» раньше назначенного срока. Представляю себе недоумение тех товарищей, которые 3 марта придут в киоски за «Победой» и ничего там не обнаружат... Я сам, мало что за день до этого подходил в свою палатку, спрашивал, всё равно – чуть не прозевал выпуск. В субботу, около 12 часов, зашёл посмотреть, и оп-па – продавщица мне уже говорит, что утром привезли 5 шт., все разобрали, она заказала ещё две – их забрал я. Вот так к 12 часам выпуск у нас был реализован. «Москвич», кстати, лежал полторы недели – было привезено 8 шт.

По прототипу сказать мне уже особо нечего – лучше, чем это уже сделано мне всё равно не удастся.

По модели. Модель мне безумно нравится. Во-первых, потому что «Победа» это мой любимый отечественный автомобиль. А во-вторых – потому что эта первая массовая «промышленная» модель этого автомобиля. Модель достаточно качественно сделана – хорошо отлита, неплохо покрашена и прилично собрана. Свои экземпляры я решил пока не доставать из блистера. Качество, по-моему, немного поднялось относительно «Москвича», но, возможно это связано с



тем, что модель немного проще. В целом модель обладает хорошей копиюностью и детализацией. Очень хорошая геометрия, чётко выдержанные пропорции. Масштаб не промерял, но думаю, что тут отклонений быть не должно.

Теперь о том, что не понравилось. Во-первых – колёса. На мой взгляд, на «Москвиче» они были выполнены лучше. Там хромированный колпак покрашен по кругу – выглядит более реалистично. Здесь же – колесо более сложное, с отдельно приклеенным колпаком, но лишь отдалённо напоминает колесо прототипа. Во-вторых – это чёрная полоска на носке капота – на прототипе в этом месте должна стоять хромированная накладка, т.е. нужно было лишь мазануть серебрянкой. Приколело наличие «тонинговой» прибуды на трубе глушителя – у меня на «девятке» стояла такая же, пока я не въехал задом в соседскую машину, и её пришлось снять.

По качеству – хотелось бы, конечно же, более аккуратной сборки, но с другой стороны – что мы хотим за эти деньги. Люди, купившие IST за 1000–1300 руб. имеют точно такие же модели, только в пластиковом боксе и с окрашенным салоном. Большинство недочётов, типа криво установленных подфарников, думаю, можно устранить и собственноручно.

По ценам. Можно, конечно, долго возмущаться жадностью наших торгашей и несправедливостью жизни. Но что поделаешь – есть у нас то, что есть. Помоему цену в 250 руб. считаю терпимой. Я думал, будет около 300. Бесит, конечно, что при цене в 170 руб. в ней заложен весь геморрой по организации серии, окучивании китайцев, финансовые вложения, производство моделей в Китае, печать журналов в Италии, транспортировка всего этого хозяйства сюда и доставка по всей территории России. Плюс к тому в этих 170 руб. «сидит» прибыль издателя от всей этой затеи – это ведь бизнес. А наши «торгаши» тупо накинули к этой цене свою сотку за то, чтобы на оптовом складе загрузить товар в «Газель» и развести по десятку киосков. Вот так делается бизнес в России. Хочешь прославиться – работай, хочешь разбогатеть – торгуй.

Как бы то ни было – я жутко доволен новой моделью, от всей серии просто визжу от восторга и с нетерпением жду продолжения.



Понедельник, 16 марта 2009 г.

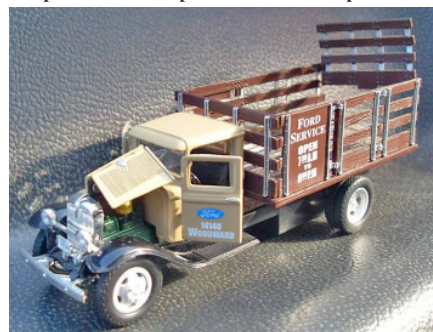
Ford BB-157 Truck 1934 (Tins Toys)

В апреле 1932 г. на смену модели «AA» пришла её модернизированная версия – модель «BB». Была увеличена, до 50–52 л.с., мощность 4-цилиндрового двигателя, усилены лонжероны рамы, рессоры подвески заднего моста были заменены на полу-эллиптические, слегка осовременен внешний вид машины (V-образная облицовка радиатора более округлой формы). В гамме грузовиков, на модели «BBV» появились V-образные 8-цилиндровые двигатели (3622 куб. см, 65 л.с.). Гамма грузовиков «BB» состояла из 1,5-тонного «BBF», 2-тонного, 2,5-тонного «BB», 3-тонного «BBV» и даже 5-тонного, 3-осного (6x4) «BBS» грузовиков. В 1934 г. грузовики начали оснащаться исключительно двигателями V8 и ма-



шины серии «BB» стали именоваться «V-8» аналогично легковым моделям Ford. Ежегодно модернизируясь модели этой серии продержались на производстве до 1941 г. В 1937 г. грузовики получили новую металлическую кабину с V-образным лобовым стеклом и капотом аллигаторного типа.

Масштабная модель Ford BB от Tins Toys уже как-то встречалась мне. Тогда это был красивый бензовоз. Меня смутил моторчик машинки и я отложил покупку модели «на потом». Этого самого «потом» не случилось целый год – модель просто не встречалась мне. За это время я узнал, что модель имеет довольно интересные особенности – открывающиеся дверцы капот с макетом двигателя. За это же время я разлился «полуторкой» и необходимость иметь в коллекции её «заокеанского брата» для меня назрела. Вот, наконец, такая возможность мне подвернулась. На лотке, на рынке, увидел заветные «Фордики». В продаже он был в двух вариантах – синий фургон с довольно красивой графикой на бортах и вот этот зелёный бортовой грузовичок. Я выбрал бортовой вариант. Внимательный осмотр модели показал, что выполнена она на довольно высоком уровне для своей цены, хорошо отлита, покрашена и собрана. Вызвал восхищение механизм открывания капота – до сих пор я с таким не встречался (нечто подобное сделано на Citroen TA от Solido, но там капот сделан проще). Заглянув в салон, увидел там руль, панель приборов, сиденье, рычаги КПП и «ручника» – тоже не идёт ни в какое сравнение с ленинградской «полуторкой». Порадовал и достаточно детализированный кузов со съёмным задним бортом. Колёса – вообще идеал для этой модели – вот бы такие на «полуторку». Короче – за 200 руб. модель достойная. Но есть у неё и недостатки. Во-первых – это пресловутый моторчик, точнее – его короб, сильно портящий модель. Подумываю об его демонтаже с заменой на объёмный задний мост с рессорами, но модель, точнее её днище, придётся полностью переделывать – возможно, даже делать полноценную раму. Во-вторых – это зауженная кабина. Неужели при изготовлении было трудно выдержать пропорции кабины – в целом-то модель хорошая. Хотя, возможно, создатели этой машинки и не рассчитывали на коллекционеров, ведь это же – игрушка. Ну и уже в качестве придирки – передняя подвеска модели изображает продольные полуэллиптические рессоры, тогда как у прототипа рессора – поперечная. Эта особенность прототипа в модели упущена. Но как бы то ни было, этот «Фордик» – очень красивая модель. Я рад.



КОМПОЗИТНЫЕ ОБОЛОЧКИ

Валентин МУЧИЧКО (Украина),
Фотографии автора

Хочу в коллекцию два Москвича-420: с закрытым тентом и с жёсткой крышей. Я не люблю покупать то, что мне интересно сделать самому и, как следствие, представляю вам, коллеги, фотофиксацию моего процесса изготовления оболочковой детали из композита на примере вышеназван-

ных крыш моей доработки журнального кабриолета Москвич-400-420А от Де Агостини. Кстати, очень приятно впечатлён высоким качеством журнала, моделей и материалов, из которых модели сделаны.

Композит – эпоксидная смола ЭД-20 (с добавкой дибутилфталата и талька для луч-

шей обрабатываемости и двуокиси титана для тонировки) и стеклоткань. Не буду из многих букв нагромождать комментариев, за что прошу прощения у начинающих мастеров – фотографии очевидны. Техпроцесс слегка оптимизирован под решаемую задачу.





МОСКВИЧ 4x4

ИЛИ ЧТО МОЖЕТ ВЫРАСТИ НА КУКУРУЗНОМ ПОЛЕ Фотографии предоставлены автором

Алексей ТОПОРКОВ,

Во всём мире кукуруза — это только растение из семейства злаковых, которое используют для получения муки, крахмала, спирта и ещё много чего другого. Иное дело в бывшем СССР! Тут слово «кукуруза» имеет самое прямое отношение к политике, а точнее к одному из известнейших политических деятелей — Никите Сергеевиче Хрущеву. Именно этот «джентльмен» был во главе советского «царства-государства» в 1953–1964 гг. А прославился он больше всего как раз тем, что собирался засеять этой самой кукурузой всё, что только возможно! И что не возможно — тоже... В конечном итоге это мероприятие провалилось, но в 1950-е гг. «кукурузная экспансия» имела огромное влияние на всю жизнь в Советском Союзе. Оказала она вполне определённое воздействие и на развитие советского автомобилестроения. Ведь надо было разрабатывать специальную технику для кукурузоводов, а значит, нужен был и специальный автомобиль для кукурузовода-механизатора!

Конечно, автомобиль для механизатора мог быть только джилом, а джипами в 50-е гг. прошлого века традиционно занимались на ГАЗе. И неплохо это делали, между прочим. Именно поэтому конструкторы этого завода и получили задание создать небольшой автомобиль для механизатора. А случилось это в 1954 г. Естественно, что конструкторам при этом «мягко» дали понять, что в быстрой реализации данного проекта заинтересован лично Никита Сергеевич! Хрущев, конечно был не так свиреп, как его предшественник, но личная заинтересованность главы государства сделала своё дело, и автомобиль был создан в самый кратчайший срок. Уже в 1955 г. на испытания вышли сразу два прототипа нового автомобиля, который окрестили М73. Любопытно, что хотя автомобили и были разработаны конструкторами ГАЗа, но базировались они на агрегатах автомобиля Москвич-402, который тогда готовили к производству в Москве. Такая комбинация оказалась вынужденной, просто сам ГАЗ не располагал подходящими двигателем и коробкой передач. Двигатель М73 имел рабочий объём всего 1220 куб. см и мощность 35 л.с. Коробку передач взяли трёхступенчатую, но дополнили двухступенчатой раздаточной коробкой. Подвеска всех колёс была зависимая на продольных рессорах. Привод на передние колёса — отключаемый; а в самом приводе использовали шариковые шарниры равных угловых скоростей. Автомобиль получился лёгким (снаряжённая масса около 1 т), а потому его проходимость даже со слабым двигателем оказалась вполне удовлетворительной.

Конструкция М73, конечно, была вполне стандартной для джипов того времени, а вот кузов — совсем иное дело! Один из прототипов М73 имел кузов типа двухместный пикап, а вот второй был настоящим двухдверным двухместным купе! Особый шарм этой версии М73 придавала запаска, вставленная в крышку багажника.

Автомобиль прошёл испытания, понравился «главному заказчику», но в серию так и не попал. У завода ГАЗ в то время просто отсутствовали возможности делать ещё один новый автомобиль. А стоит пожалеть о том, что модель М73 так и не увидела свет. Ведь следующий джип с кузовом типа двухдверного двухместного купе появился только через 40 лет. Это был Suzuki X-90, который, кстати, удивительно похож на М73. Но о М73 к 1995 г. уже все забыли. Надо сказать, что работы по М73 не пропа-

ли даром и Н.С.Хрущев не забыл про свой «кукурузомобиль». Узнав, что М73 создан на агрегатах «Москвича», он приказал уже конструкторам МЗМА (Московского завода малолитражных автомобилей) в самые сжатые сроки создать полноприводный вариант их новой модели Москвич-402. Буквально за 10 дней на МЗМА удалось объединить кузов модели 402 и шасси М73. Хрущев посмотрел это произведение технического искусства и остался доволен. А заводу было дано распоряжение — доводить автомобиль до нужной кондиции и запускать в серийное производство. Больше года конструкторы МЗМА мучились, укрепляя хлипкий кузов своей малолитражки и расхищая под ним узлы полноприводной трансмиссии. Увы, рождённый если и не «летать», то хоть нормально ездить по шоссе, «Москвич» отказывался «ползать» по грязи. Базовая модель оказалась мало пригодной для создания полноприводного варианта. «Москвич» — это ведь не «Победа», на основе которой был сделан весьма приличный полноприводный автомобиль М72.

Впрочем, от «Москвича» чего-то иного ждать было сложно. Ведь по своей конструкции он был типичным и, в большей степени, «тепличным» европейским автомобилем. За основу этой модели московские конструкторы взяли английский Ford 100E образца 1953 г. Эта модель больше известна под названиями Ford Anglia и Ford Prefect, а в 1960-е гг. ещё и как Ford Popular. Конечно, никто не предполагал делать эту малолитражку полноприводной! Любопытно, что московские дизайнеры сделали «Москвич» не очень похожим на Ford. «Москвич» даже выглядел элегантнее и как бы дороже. Но достижения в дизайне — это одно, а силовая структура кузова — это совсем другое. А кузов полноприводного Москвич-410 (так окрестили новинку) бездорожья совершенно не выдерживал.

Интересно, что в 1950-е гг. многие фирмы экспериментировали с полноприводными автомобилями малого класса. Например, Renault ещё в 1951 г. сделал полноприводный универсал Prairie. Первый удачный

Опытный ГАЗ-М73



полноприводный автомобиль малого класса с несущим кузовом удалось сделать только японской фирме Subaru. Но модель Subaru Leone дебютировала только в 1973 г., когда уровень автомобилестроения в целом стал уже совсем иным. А до этого, скорее всего, отсутствовали серьёзные технические предпосылки для создания небольшого полноприводного автомобиля с несущим кузовом.

Но Москвич-410 в серийное производство запустили. В СССР соображения конструкторов не значили ничего, когда шли поперёк «соображений» генеральных секретарей. Хрущев был очень доволен и даже хвастался этой машиной перед президентом США Эйзенхауэром! Тот похвалил автомобиль и даже пожелал иметь такое авто у себя на ранчо. В Москве сделали несколько автомобилей для президента, но по политическим причинам в США они не попали. А вот в СССР Москвич-410 выпускался в 1957–1960 гг. Сначала его делали с агрегатами автомобиля Москвич-402, а потом и с новым двигателем и новой коробкой передач от модели Москвич-407. Рабочий объём двигателя составлял 1220 или 1360 куб. см, а мощность 35 л.с. при 4200 об/мин или 45 л.с. при 4500 об/мин. Коробка передач с первым двигателем устанавливалась 3-ступенчатая, а со вторым — 4-ступенчатая. Конечно, была двухступенчатая раздаточная коробка передач, а привод на передние колёса был отключаемым. Максимальная скорость автомобилей составляла всего 85 или 90 км/ч, что даже для того времени было крайне слабым показателем. Кроме того, Москвич-410 оказался примерно в полтора раза прожорливее своего собрата с приводом на одну ось. Кроме автомобиля с кузовом седан, делали и автомобиль с кузовом пятидверный универсал. Такой кузов, кстати, подходит для многоцелевого полноприводного автомобиля гораздо больше. Всего было выпущено 11890 полноприводных «Москвичей».

Но на этом история полноприводных «Москвичей» не заканчивается. Вынужденные потанцевать «кукурузным амбициям» Хрущева, сами конструкторы МЗМА считали, что Москвич 4x4 должен быть совсем другим. И они сделали такую модель к 1958 г., взяв за основу американский Jeep CJ-5. Кстати, очень удачная модель, продержавшаяся в производстве без особых изменений с 1954 по 1983 год! Простой и функциональный дизайн этого автомобиля смотрелся очень симпатично во все годы его производства.

Но советской «фирме» не повезло. Охладел «кукурузовод» к сельскохозяйственным автомобилям, вот и не нашлось средств на производство новой модели. А машина была, между прочим, весьма удачная.

Да, первый настоящий джип московского автозавода получился весьма добротным автомобилем. Он имел две версии кузова — открытый и закрытый. Первый вариант назывался Москвич-415, а второй — Москвич-416. Вторая модель была особенно удачной, ведь её кузов легко вмещал шесть человек или двух человек и большое количество груза! Конструкция шасси модели 415/416 была, в принципе, аналогична той, которую использовали на модели Москвич-410. Но только все агрегаты, да и сам кузов крепились к жёсткой лонжеронной раме. При этом автомобиль имел массу всего 1158 кг, то есть был лишь на 8 кг тяжелее автомобиля Москвич-410 с несущим кузовом. Длина автомобиля была примерно 3,5 м, а дорожный просвет составлял 220 мм (как у Москвич-410). По проходимости автомобиль, конечно, несколько уступал признанному королю бездорожья ГАЗ-69, но в целом она была вполне удовлетворительной.

Как уже говорилось — в серию Москвич-415/416 не пошёл, но о нём вспомнили в начале 1970-х гг.

Тогда трём советским автозаводам (ВАЗ, АЗЛК и ИЖмаш) было поручено разработать небольшой джип для частного. Как всем известно, в данном конкурсе победил ВАЗ и его «Нива» скоро отпразднует своё 35-летие. Но и АЗЛК изготовил свою модель Москвич-2150. Правда, новой её назвать трудно, ведь это был всё тот же старичок Москвич-415/416, но только с удлинённой колёсной базой, освежённым дизайном и механикой от модели Москвич-412. Впрочем, и этот автомобиль был совсем недурён! Он имел хорошую проходимость, максимальную скорость в 120 км/ч и был вполне экономичен для джипа. А главное — он не конкурировал с более современными «Нивой», т.к. был рассчитан не на горожанина, который любит порезвиться на природе, а на настоящего сельского жителя. Но, увы, и на выпуск этой модели средств тоже не нашлось.

В 1990-е гг. теперь уже АО «Москвич» вновь решило «побаловать» потребителя полным приводом. Тем более, что потребитель стал привередлив и обыкновенных «Москвичей» покупать не хотел. Конструкцию полного привода разработали для моделей Москвич-2141/2142 и пикапа Москвич-2335. Надо заметить, что конструкция оказалась весьма оригинальной! Она включала в себя специальный редуктор отбора мощности для заднего моста, карданный вал, задний мост типа De Dion. Теоретически, такую конструкцию можно было использовать и для превращения ранее выпущенных «Москвичей» в полноприводные. Но опять всё повторилось, да ещё и в худшем варианте. Нет средств, новые модели не разрабатывают, старые — не выпускают.

Вот так и вышло, что единственным полноприводным «Москвичом» оказался автомобиль с индексом «410» (седан) и «411» (универсал). Автомобиль, пожалуй, наиболее неудачный среди всех «Москвичей» 4x4. Но он был первой и единственной полноприводной моделью этой уже почти забытой марки, который выпускался серийно, а поэтому о нём и стоило рассказать.



Москвич-2150 1972

сом «410» (седан) и «411» (универсал). Автомобиль, пожалуй, наиболее неудачный среди всех «Москвичей» 4x4. Но он был первой и единственной полноприводной моделью этой уже почти забытой марки, который выпускался серийно, а поэтому о нём и стоило рассказать.

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

ПЛАНЫ ВЫПУСКА МОДЕЛЕЙ

Серия «Автомобиль на службе» De Agostini:

4. УАЗ-3909 Аварийная газовая служба
5. ГАЗ-М20 «Победа» такси
6. Москвич-400-420 ОРУД
7. ГАЗ-69 Т-3 Подметально-уборочная машина оранжевый
8. УАЗ-469 ВАИ
9. ГАЗ-3110 «Волга» Такси жёлтый
10. ВАЗ-2112 ДПС г. Москва
11. ГАЗ-32214 «ГАЗель» автомобиль скорой медицинской помощи
12. РАФ-22034 АШ Автомобиль Штабной пожарной
13. ЗИЛ-118КЛ Криминалистическая лаборатория

Список моделей автобусов, планируемых Классикбас к вы- пуску в 2012–2013 гг.

1. ЛиАЗ-5256
2. ЗИС-16
3. ЛАЗ-695Н
4. ПАЗ Турист
5. МТБ-82
6. Ikarus 556
7. Кубань Г1
8. Ikarus 260
9. ЛиАЗ-677М
10. ЛАЗ-699Р
11. 38АС
12. ЛАЗ-4202
13. Ikarus 255
14. Ikarus 180
15. ПАЗ-3205
16. СВаРЗ-МТБЭС
17. ТБЭС-ВСХВ (ТБЭ-С56)
18. ЯТБ-1
19. АСЧ.03 Чернигов
20. АППА-4 аэродромный
21. Skoda 9TR
22. ПАЗ-3201 4x4
23. МАЗ-200
24. Skoda 706
25. КАЗ-608 «Колхида»
26. ЗИС-155

Дорогие друзья!

Объявляя подписку на 2012 год мы решили оставить её стоимость без изменений, за исключением стоимости годовой подписки с диском. Увеличение стоимости связано с тем, что в следующем году мы хотим заменить CD-диск на DVD, что позволит нам многократно увеличить объём помещаемой для вас информации. Помимо уже ставшим традиционным помещением на диск pdf-версий журналов и фотоотчётов о проводимых в Москве автомобильных и модельных выставках со следующего года мы планируем помещать проспекты с техническими данными на отечественные и зарубежные автомобили, а так же каталоги (в формате pdf) моделей автомобилей по маркам как зарубежных так и отечественных автомобилей. Сейчас у нас в разработке находится несколько таких каталогов по наиболее популярным маркам. Так же на диске будут размещаться и другие дополнительные материалы.

Со второй половины года возможно подорожание подписки на журнал. Это связано, прежде всего, с возможным подорожанием почтовых услуг, которого не было уже года полтора-два и которое (весьма вероятно) произойдёт после выборов 2012 года. Так же возможно подорожание типографских расходов.

Надеемся, что, не смотря ни на что, вы останетесь с нами.

Масштаб 1:8 коллекционерам-моделистам известен давно. На рубеже 1970-х гг. Arnaldo Pocher, работавший в итальянской компании по изготовлению моделей железнодорожного транспорта Rivarossi, решил заполнить пустующее место между упрощёнными КИТами и дорогими моделями профессиональных моделистов. Основой успеха стало массовое производство с детальной проработкой, максимальной копийностью и работающими узлами. При разработке моделей использовались заводские чертежи и оригиналы.

Пятой моделью фирмы в 1975 г. стал Mercedes-Benz 500K/AK (1935). Модель состояла из 2378 деталей и имела 66 см в длину.

Великолепно собрал эту модель Вадим Нечаев из г. Воронежа, доведя количество деталей до 4700 шт. На это ушло 3 года ежедневной работы. Аналогов в мире нет.



Moscow-Tram-Collection.ru
московская коллекция моделей масштаба 1:43

БОЛЬШОЙ ВЫБОР МОДЕЛЕЙ В 43 МАСШТАБЕ

МАГАЗИН В МОСКВЕ:
площадь Ганецкого, д. 1, кинотеатр «Варшава»
Метро Войковская

ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН:

www.moscow-tram-collection.ru

тел.: +7(926)8816666; +7(926)9080808

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

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



КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ МАСТЕРСКОЙ АЛЬФ



Фурагона для перевозки почты ГАЗ-19
Разные годы выпуска и варианты
выполнения



ГАЗ-19 Милиция
Разные годы выпуска и варианты
выполнения



ГАЗ-53 бортовой



Электромонтажная вышка ТВГ-15
на шасси ГАЗ-53



Вахтовка аварийная на шасси ГАЗ-53
Разные годы выпуска и варианты
выполнения



Фурагона хлебный на шасси ГАЗ-53
Разные годы выпуска и варианты
выполнения



АЦ-2,6 на шасси ГАЗ-53
Разные годы выпуска и варианты
выполнения



АЦ-2,6 на шасси ГАЗ-53
Разные годы выпуска и варианты
выполнения



АЦУ-10(53) на шасси ГАЗ-53-12
Разные годы выпуска и варианты
выполнения



АЦУ-10(53) на шасси ГАЗ-53-12
Разные годы выпуска и варианты
выполнения



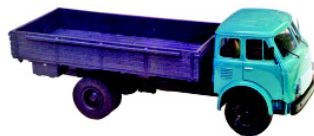
Цистерна АЦ-30(53)106Г на шасси ГАЗ-53
Разные годы выпуска и варианты
выполнения



Цистерна АЦ-40(53) на шасси ГАЗ-53
Разные годы выпуска и варианты
выполнения



Лестница пожарная АЛ-18
на шасси ГАЗ-53



МАЗ-500А
Разные годы выпуска и варианты
выполнения



МАЗ-500А



КУНГ аварийный на шасси МАЗ-500А
Разные годы выпуска и варианты
выполнения



МАЗ-503



МАЗ-503
Разные годы выпуска и варианты
выполнения



МАЗ-504Б



Цистерна АЦ-8 на шасси МАЗ-500А
Разные годы выпуска и варианты
выполнения

Продолжение в следующем номере

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

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



AC Ace 1957 green metal Norev 270341



AMC Pacer 1975 brown over beige Neo 43520



Austin Mini van BSA Service Oxford mv033



Bluebird CN7 Lake Eyre 1964 D.Campbell Record Bizarre BZ264



Bristol 406 1960 sky blue metal Lansdowne Models ldm90



Chevrolet Corvette ZR1 2010 yellow black Luxury 101263



AC Cobra 289 Willment 1964 Olthoff Spark s1184



Armstrong Siddeley Hurricane cabriolet closed 1946 green black Oxford oxash002



Austin TX1 Taxi Cab London 1998 black Vitesse 10200



BMW 1-series M coupe (E82) 2011 red JADA 80422211917



Bugatti Type 57 cabriolet Voll & Ruhrbeck open 1939 black Luxcar 012a



Chrysler Town & Country 1976 beige/wood Neo 44795



Alfa Romeo 1900 spider 1953 bordeaux Jolly j0720



Armstrong Siddeley Lancaster 1945 ivory Oxford oxas1002



Austin TX1 Taxi Cab London 1998 red Vitesse 10204



BMW 2800 (E3) 1974 gold metal Neo 43491



Bugatti Type 57 cabriolet Voll & Ruhrbeck with soft top 1939 black Luxcar 012b



Cititalia 202SMM spider 1948 red Jolly j0722



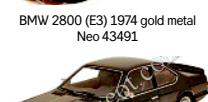
Alfa Romeo 1900 spider 1953 red Jolly j0719



Aston Martin DB4 coupe 1960 silver birch Vitesse 20502



Austin TX1 Taxi Cab London 1998 silver Vitesse 10203



BMW 635CSI (E24) 1982 diamant black metal Auto Art 50508



Buick 61 Club Sedan 1934 green Brooklin bc020



Citroen 2CV 1961 light blue Mondomotors mm53167



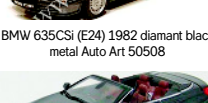
Alfa Romeo 1900S spider 1955 bordeaux Jolly j0715



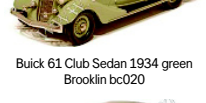
Aston Martin DB5 1963 silver birch Vitesse 20603



Austin TX1 Taxi Cab London 1998 silver Vitesse 10203



BMW 650i (F12) cabriolet 2011 sappfire black met JADA 80422167092



Buick Century M-66C cabriolet 1939 black lim ed Brooklin brk011x



Citroen 2CV AZU fourgonnette Poste Luxembourg Eligor Autos 101394



Alfa Romeo 1900S spider 1955 red Jolly j0714



Aston Martin Rapide 2010 silver blonde Minichamps 437137904



Barbapapa Barbapapa + BARBAbarba matt pink black Motorama ca9796bk



BMW 740D (E38) stretch limousine 1999 dark blue metal Neo 45345



Buick Riviera 1965 black Spark s2950



Citroen 2CV Liaison ADP 1985 Aeroports de Paris Eligor Autos 101393



Alfa Romeo 40/60HP Ricotti 1914 exclusive carmodel alfa red RIO car007



Audi A6 Avant 2011 glacier white Audi Promo Schuco 5011106213



Barbapapa Barbapapa + BARBAforte matt pink yellred ow Motorama ca9796r



BMW M3 (E30) Art Car Michael Jagamara Nelson IXO clic231



Buick Special M44 1937 wellington grey poly Brooklin bc019



Citroen DS taxi 2015 very lim ed Provence Moulage pm0043



Alfa Romeo 6C 3000CM 1953 red Jolly j0065



Audi A6 Avant 2011 ice silver Audi Promo Schuco 5011106223



Barbapapa Barbapapa + BARBALalla matt pink green Motorama ca9796gr



BMW M3 (E92) 2008 matt grey Linea Opaca Minichamps 436026321



Cadillac Coupe de Ville 1972 gold metal Neo 44410



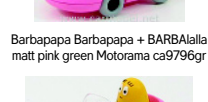
Citroen DS3 racing 2010 grey/orange roof Norev 155279



Alfa Romeo 8C spider 2010 light blue closed roof M4 7160



Audi A6 Avant 2011 phantom black Audi Promo Schuco 5011106233



Barbapapa Barbapapa + BarbaZOO matt pink yellow Motorama ca9796ye



BMW M635CSI (E24) 1982 karmin red metal Auto Art 50507



Cadillac Eldorado 1967 black Neo 44106



Citroen DS3 set 2010 yellow/blue/dark red roofdeco Norev 155285



Alfa Romeo MiTo 2009 grey metal Minichamps 400120801



Audi Quattro coupe 1981 alpine white Vitesse 20777



Bentley Continental R-type 1954 with Coachwork by Franay black YatMing ym43212bk



BMW M635CSI (E24) 1982 silver metal Auto Art 50506



Cadillac Eldorado Biarritz cabrio 1959 red Spark s2911



Citroen HY Bus Air France Colonie de Vacances Eligor 101405



Alfa Romeo Montreal orange Looksmart ls018a



Audi Quattro coupe 1981 helios blue metal Vitesse 20778



Bentley Continental R-type 1954 with Coachwork by Franay grey met YatMing ym43212gr



Borgward P100 1960 white Neo 43456



Cadillac Fleetwood limousine 1966 black Neo 44400



Citroen HY Depanneuse Garage Stoeckel lim 312ps Eligor 101398



Alfa Romeo A110 blue metal Mondo Motors



Austin Mini Cooper 1961 white/black Ebro 44408



Berliet GAK Benne Basculante blue CJ Europarc C80320



Briklin SV1 1975 green limited 192 Exresine Automodello AM-BRI-SV1-FE



Chevrolet Camaro Z28 1978 black Neo 44126



Citroen HY pick-up Echelle Jura Elagage Eligor 101387



Alfa Romeo A110 red Mondo Motors



Bizzarrini Manta Concept silver Spark s0694



Briklin SV1 1975 orange resine Automodello AM-BRI-SV1



Chevrolet Corvette ZR1 2010 red black Luxury 101256



Citroen HY pick-up Echelle Jura Elagage Eligor 101387



Alfa Romeo A110 red Mondo Motors



Bizzarrini Manta Concept silver Spark s0694



Briklin SV1 1975 orange resine Automodello AM-BRI-SV1



Chevrolet Corvette ZR1 2010 red black Luxury 101256



Citroen HY pick-up Echelle Jura Elagage Eligor 101387



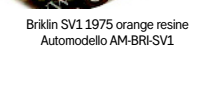
Alfa Romeo A110 red Mondo Motors



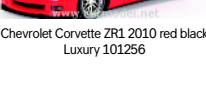
Bizzarrini Manta Concept silver Spark s0694



Briklin SV1 1975 orange resine Automodello AM-BRI-SV1



Chevrolet Corvette ZR1 2010 red black Luxury 101256



Citroen HY pick-up Echelle Jura Elagage Eligor 101387

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Citroen Mehari 1970 orange black
Mondomotors mm53167



Datsun 17 roadster 1938 brown Ebro 44536



Ferrari 250GT California spider 1957
black Edicola ferc001



Ferrari 500 Mondial 1957 red black
Jolly j0718



Ferrari SA Aperta matt black/red lim ed
50ps Looksmart ls383f



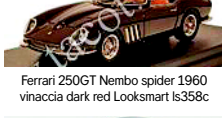
Fiat 615 van Polizia Ambulanza Roma
1955 bordeaux IV-Model tipm061



Citroen Mehari 1970 yellow black
Mondomotors mm53167



Datsun 17 roadster 1938 ivory Ebro 44537



Ferrari 250GT Nembo spider 1960
vinaccia dark red Looksmart ls358c



Ferrari 599GTO black Elite Serie Hot
Wheels t6932



Ferrari Testarossa 1984 red
Edicola ferc008



Fiat 615 van Polizia Questura Di Padova
Gabinetto Segnaletico bordeaux IV-Model
tipm059



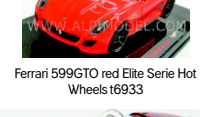
Citroen XM 1989 silver Norev 159103



Delahaye 135 Figoni-Falaschi Grand
Sport 1936 Spark s2704



Ferrari 250GT SWB 1959 blue
Edicola ferc009



Ferrari 599GTO red Elite Serie Hot
Wheels t6933



Ferrari 575M Maranello 2002 red
Edicola ferc010



Fiat Doblo Cargo Facelift 2010 white
Norev 771055



Citroen Xsara facelift 2001 Police
Norev 154321



Divers Decors Boulangerie with
Accessories X



Ferrari 250GT 1962 red Edicola ferc006



Ferrari Auto Avio 815 1940 bordeaux
Edicola ferc002



Fiat 1100 Polizia 1957 RIO 4319



Fiat Zero spider 1912 red black
RIO 4323



Citroen Xsara VTS 1997 blue
Norev 154303



Divers Decors Route with Accessories
X BB32



Ferrari 275GTB 1964 yellow
Edicola ferc012



Ferrari Dino 246GTS 1972 yellow
Edicola ferc003



Fiat 1100S Stanguellini spider 1951
ordeaux Jolly j0713



Fitch Phoenix cabriolet 1966 tobacco
brown resine Automodello AM-FITPHX



Corvette ZR1 2010 red/black
Luxury 101256



Dodge Challenger SRT8 coupe 2008
violin metal-plum crazy Norev 950031



Ferrari 330P4 1967 red Edicola ferc015



Ferrari Enzo 2002 black Edicola ferc018



Fiat 1100S Stanguellini spider 1951 red
Jolly j0712



Fitch Phoenix cabriolet 1966 tobacco
brown/signed Automodello AM-FITPHX-FE



Corvette ZR1 2010 yellow/black
Luxury 101263



Dodge Monaco 1974 light green metallic
Minichamps 400144771



Ferrari 360 Modena 1999 red
Edicola ferc004



Ferrari F50 1995 black Edicola ferc016



Fiat 2300S cabriolet 1962 dark blue
Starline 560528



Ford Escort 1982 white X Press D BA20



Daihatsu Compagno 800 berlina 1963
blue Ebro 44339



Dodge Monaco 1978 California Highway
Patrol Neo 43511



Ferrari 365GTB/4 Daytona 1968 yellow
Edicola ferc014



Ferrari F50 1995 yellow Edicola ferc017



Fiat 238 van Dono Della Cassa Di
Risparmio Pesaro Volontari Del Soccorso
white RIO 4324



Ford Focus 3-doors 1998 dark red metal
special edition Minichamps



Daihatsu Compagno 800 berlina 1963
red Ebro 44338



Ferrari 125S spider 1947 red Edicola ferc011



Ferrari 375 Parravano Turismo 1960 red
white Jolly JL0855



Ferrari FF 2011 british racing green
Looksmart ls387f



Fiat 500 Abarth 695 tributo ferrari del
Mondo Motors 53168



Ford Galaxy 1995 blue metal
special edition Minichamps



Daihatsu Compagno 800 berlina 1963
white Ebro 44337



Ferrari 166MM spider 1948 red
Edicola ferc013



Ferrari 400SA Superamerica 1962 blue
mer Edicola ferc007



Ferrari FF 2011 ferro grey metallic
Looksmart ls387d



Fiat 500S 1915 Saetta del Re RIO 4317



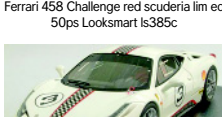
Ford Granada 2.8i Mk.II 1977 oyster gold
Vanguard 12400



Datsun 17 phaeton 1938 ivory Ebro 44354



Ferrari 166MM spider 1949 bordeaux
Jolly j0711



Ferrari 458 Challenge white avus lim ed
100ps Looksmart ls385b



Ferrari FF 2011 italia white Looksmart
ls387c-2



Fiat 615 van Carabinieri Ambulanza Roma
1955 military green IV-Model tipm062



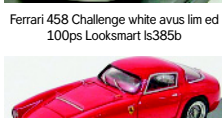
Ford P7A 20M white 1968 Neo 44350



Datsun 17 phaeton 1938 red Ebro 44353



Ferrari 250 Testarossa spider red
Edicola ferc020



Ferrari 500 Mondial 1954 red Jolly j0717



Ferrari Nembo Spider 3771 silver lim ed
50ps Looksmart ls358a



Fiat 615 van Carabinieri Pronto Intervento
Roma 1955 military green IV-Model tipm060



Ford Taurus 12M 1954 oxyde red
\-0Norev 270533

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Ford Taunus P7 20M coupe 1971 gold metal Neo 43137



Hillman Minx Series I break 1957 light gun Lansdowne Models ldm88



Iveco Fiat Eurotech + Pianale Cometto low loader truck white ochre Oldcars 01610 white



Lamborghini Aventador LP700-4 2011 yellow Mondomotors mm53172



Lola Mk1 1960 red/white stripes Spark s1128



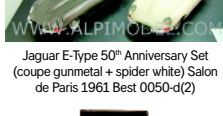
Mercedes SLS AMG E-cell 2010 yellow Spark s1058



Ford Taunus P7 20M RS coupe 1971 silver/black lim 300ps Neo 43139



Hummer H3 2006 bordeaux met Luxury 101324



Jaguar E-Type 50th Anniversary Set (coupe gunmetal + spider white) Salon de Paris 1961 Best 0050-d(2)



Lamborghini Aventador LP700-4 hera blue Looksmart ls384d



Lotus Elan S4 Sprint 1971 red Spark s1240



Mercedes V123 long 1978-1984 black Neo 44245



Ford Taunus TC2 2-door Ghia gold metallic 1976-79 Neo 45135



Hummer H3 2006 grey met Luxury 101270



Jaguar E-Type Fifty 1961 dark grey metal limited edition IXO clic233



Lamborghini Aventador LP700-4 orange argos Geneva Motorshow 2011 Looksmart ls384a



Lotus Esprit Turbo James Bond 007 For Your Eyes Only X Press F



Mercedes V123 long 1978-1984 black Neo 44245



Ford Thames 400E van British Railways bordeaux beige Oxford oxdf001



Hummer H3 2006 orange met Luxury 101287



Jaguar MK.VIIM 1952 light blue met Oxford oxjagvii05



Lamborghini Gallardo LP 560-4 Polizia Norev 760028



LTI TX4 Taxi London Children's Magical Taxi Tour Oxford sp045



Mitsubishi Pajero III LWB 2007 platinum beige metal Vitesse 29321



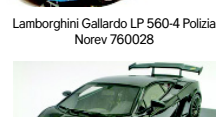
Ford Thunderbird spider 1956 light blue RIO 4325



Hummer H3 2006 blue met Luxury 101317



Jaguar SS 2.5 saloon 1936 dark blue Oxford JSS006



Lamborghini Gallardo LP570-4 Blancpain edition aldebaran black Looksmart ls389a



Magirus Deutz D-type Truck Scala 1975 Fire Engine red solver NEO neo43915



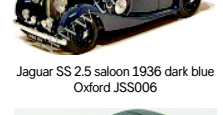
Mitsubishi Pajero Sport 2010 red metal Vitesse 29361



Ford Transit Team Ford 1981 Spark s2684



Hummer H3T 2008 pick-up blue met Luxury 101317



Jaguar SS 2.5 saloon 1939 blue Oxford oxjss006



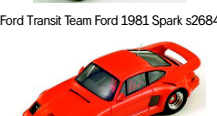
Lamborghini Urraco red X Press AL



Mercedes 300B (W186 III) Konrad Adenauer 1955 Minichamps 436039000



Monteverdi 375L coupe 1969 blue metal Neo 43632



Gemballa Mirage 1987 Spark s0730



Hummer H3T 2008 pick-up white Luxury 101294



Jeep Willys USA MB Liberation De Paris 1944 military green Vitesse vlm006



Lancia Aprilia Spider Zagato Road Conflanieri bordeaux IV-Model ivm057



Mercedes 560SEL (W126) 1989 silver Minichamps b66040244



Monteverdi Hai 450SS 1971 red Neo 43620



Griffith Series 200 1965 opalescent silver blue resine Automodello AM-GRI-200-FE



Infiniti FX50 2010 midnight mocha Provence Moulage PM0086



Lagonda V12 Rapide cabriolet 1939 black lim ed Lansdowne Models LDM78X



Land Rover 88 hard top Cirque Bertram Mills Circus Oxford lan188017



Mercedes C-class coupe 2011 diamond white metal Norev



Morris Mini Cooper 1961 red/white Ebbro 44406



Griffith Series 200 1965 regal red resine Automodello AM-GRI-200



Infiniti FX50 2010 warm grey metal Neo 44540



Lamborghini Aventador LP700-4 2011 estoque grey Looksmart ls384c



Lincoln Continental Town Car yellow 1977 Neo 44420



Mercedes L319 Isetta Service Premium ClassiXs 11061



Nissan Datsun 17 phaeton 1938 red ivory Ebbro eb44353



Griffith Series 600 1967 New York Auto Show cream resine Automodello AM-GRI-600



Iveco CCF double cabin Gimæx Pompiers Essonne Alerte 0007



Lamborghini Aventador LP700-4 2011 psyche green Looksmart ls384f



Lincoln Le Baron sedan cabriolet 1937 dark blue Brooklin brk172



Mercedes New CLS (C218) 2011 iridium silver special edition Norev b66961293



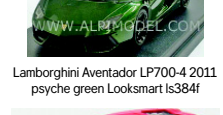
Nissan GTR R35 Spec-V 2011 aurora flare blue pearl met HPI-Racing hpi8312



Henschel HS3-180 TAS 1956 with trailer Norev 820561



Lamborghini Aventador LP700-4 2011 red Mondomotors mm53172



Lamborghini Aventador LP700-4 2011 white Mondomotors mm53172



Mercedes Simplex 40PS 1902 blue IXO mus036



Nissan Datsun 17 phaeton 1938 red ivory Ebbro eb44354



Nissan Datsun 17 phaeton 1938 red ivory Ebbro eb44353



Iveco Fiat Daily van Assistenza Scuderia Ferrari 2011 VMC vmc06



Lamborghini Aventador LP700-4 2011 white Mondomotors mm53172



Lamborghini Aventador LP700-4 2011 white Mondomotors mm53172



Mercedes GTR R35 Spec-V 2011 aurora flare blue pearl met HPI-Racing hpi8312



Nissan GTR R35 Spec-V 2011 aurora flare blue pearl met HPI-Racing hpi8312



Nissan GTR R35 Spec-V 2011 aurora flare blue pearl met HPI-Racing hpi8312

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Nissan NV200 Pompiers Secours
Medical Eligor Autos 101392



Porsche 911(964) speedster 1993 white
Spark s2043



Renault Estafette Sinpar Castor 1968
Depannages Divers Eligor Autos 101396



Renault TIPO X Taxi 1907 Exclusive
Carmodel blue gold RIO car008



Simca Marly Centre Demonstration 1957
Aronde et Vedette-Polo de Bagatelle
Eligor Camions 101391



Triumph Herald Sailboat Top Gear
Amphibious Car Challenge cream silver
Oxford oxyg02



Nissan Skyline GTR R33 V-Spec 1996
matt white Auto Art 77325



Porsche 911(997)GT3-RS 2010 white
Minichamps 400069100



Renault Estafette Sinpar Castor Frigo
Fischer la Maison des Glaces
Eligor Autos 101365



Renault Viva Grand Sport cabriolet cream
Universal Hobbies 7711421913



Simca Vedette Versailles 1956 white
black Edicola Ibas062



Triumph Stag James Bond 007
Diamonds Are Forever X Press F



Oldsmobile Toronado 1966 light blue
metal Spark Model S2951



Porsche 911(997)GT3-RS 4.0 2011 white
Special Edition Minichamps ap0200010c



Renault Faineant Semi-Remoque Potasse
d'Alsace CU Europarc C38302



Rolls-Royce Silver Ghost Schapiro Boat-
Tail with soft top 1914 green/wood
Ilario 43054f



Spyker C8 Aileron spider 2009
matt silver Spark s2155



Triumph TR4A 1965 black Vanguards 11501



OM Fiat Tigre truck bisarca car transporter
1966 Abarth red Carpin cps02



Porsche 917 Prototype Flat-16 1971 True
Scale Miniatures tsm114301



Renault Fluence 2009 bleu de prusse
Special Edition Norev 7711431020



Rover BRM Aluminium Le Mans Test
1963 Bizarre tz533(2)



Subaru Legacy 2.0 Turbo RS 1989
dark blue IXO clc226



Volkswagen Golf GTI Mk.I Serie 2 1980
red english version RHD
Vanguards 12003b



OM Tigrotto Bisarca car transporter civil
1960 red light grey IV-model tipm064



Porsche 918 spider 2010 grey metallic
Minichamps 410060030



Renault Juvaquatre Convi Exceptionel
Transport Speciaux Eligor 101380



Scania P230 Gimæx double-cabin Pompiers
Seine et Marne Eligor Camions 114211



Subaru Legacy 2.0 Turbo RS 1989
Type RA white IXO clc227



Volkswagen Golf GTI Mk.I Serie 2 1980
red european version LHD
Vanguards 12003a



Opel Commodore C 4-door 1978
grey metallic Neo 43691



Porsche Gemballa Mirage 1987
red Spark s0730



Renault Lander citerne Pompiers Equipement
Rocher Eligor Camions 114226



Seat Toledo Serie 2 1999 dark blue
IXO moc113



Toyopet Crown RS21 Police 1959 Japan
Police Ebbro 44566



Volkswagen T1b Combi double cabin
pick-up 1964 gemerott Norev 840214



Panhard PL17 Ambulance white
Eligor 101379



Renault 4 Heuliez soft top 1981
grey metal X Press 6 bb24



Renault Megane coupe yellow
Mondomotors mm53164



Simca 8 Sport spider 1949 bordeaux
Edicola Ibas075



Toyota Land Cruiser LJ70 1986
grey metal Neo 43996



Volkswagen T2a Combi van Porsche with
trailer & 356 Roadster
Premium ClassiXXs 11263



Peugeot 309GTI 1.9 Phase 2
miami blue Vanguards 11603



Renault 4L 1962 blue Mondomotors mm53167



Renault Megane grey met
Mondomotors mm53164



Simca Aronde P60 Elysee 1960 orange
cream Edicola Ibas047



Toyota Land Cruiser LJ70 1986
red Neo 43997



Volkswagen T3 Channel Crossing
Damper Van 'Top Gear' Amphibious Car
Challenge' Oxford tg01



Peugeot 5008 2009 silver metal
Norev 473853



Renault 4L Douanes Internationales Rien
A Declarer white Mondomotors mm53173



Renault R4 1962 red Mondo Motors



Simca Aronde Record (100.000Km A
100Kmh) 1953 matt black Edicola Ibas048



Trabant NT 2009 light blue met white
Herpa 07060



Volkswagen T3 Combi bus Polizei
Nuremberg Premium ClassiXXs 11458



Peugeot Boxer VSAV Pompiers
Norev 479057



Renault Alpine A110 1973 blue met
Mondomotors mm53167



Renault R4 F6 1982 EDF-GDF
Norev 511052



Simca Beaulieu 1958 2-tone green
Edicola Ibas067



Trabant NT Concept 2010 maroon metal
Herpa 1-43e 70621



Volkswagen V3 Prototype black IIIA 0428
Iim 500ps Premium ClassiXXs 18023



Pontiac Firebird Trans Am 1973 Cream
Neo 44745



Renault Alpine A110 1973 red
Mondomotors mm53167



Renault R4 JP4 Belle Ile 1983 red
X Press 6 bb29



Simca Marly break Air France blue white
Eligor 101371



Trabant NT Concept 2010 yellow
Herpa 1-43e 70638



Volvo 960 1992 black Neo 43613



Porsche 356A 1600 1958 Austrian
Gendarmerie Spark s1353



Renault Clio black Mondomotors mm53164



Renault R4GTL 1992 Clan Bye Bye white
X Press 6 bb28



Simca Marly break Rally Raid URSS -
Paris-Match white Eligor 101377



Willis Jeepster Overland roadster 1948
yellow-black Brooklin brk161a

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ

Фото www.ritmonexx.ru, www.scaleworld.ru, www.kimmeri.com, www.uagautomodels.ru, www.model-car.ru, www.sevenmodels.net.ru, m143.ru, редакции, www.models-online.ru, Сергей Логвиненко (Киев), Виктор Алексеев, Александр Говоруха, Владимир Краев, Александр Любченко и фирмы-изготовителей



YA3-31512 из к/ф «Особенности национальной охоты» (ICV 046)



Модели автомобилей Mercedes (Херсон-моделс)



GAZ-33023 «ГАЗель» (Херсон-моделс)



ATZ-32 на шасси ЗИС-150 (Саратовская лаборатория)



Аварийная газовая служба на базе ЗИЛ-130 (Саратовская лаборатория SL1226)



ЗИЛ-442160 + АПЦТ-12-885М (Саратовская лаборатория SL123)



АГБТ-100 на шасси ЗИЛ-157К (Саратовская лаборатория SL85A)



Фигурки разные (Артель Универсал)



Седельный тягач ЯГ (Волчанецкий)



СПС-2 на базе МоАЗ-546П (ЮВС-моделс)



Автокраны на шасси МАЗ (Жуковский)



Автокран на шасси МЗКТ-6573 (Жуковский)



M923A1 (AD Modum)



CAT-55Г на шасси МАЗ-5516 (AD Modum)



ТЗ-7,5-500 на шасси МАЗ-500 (Альф)



ЯГ-6 (Альф)



Magirus Deutz (BY Volk)



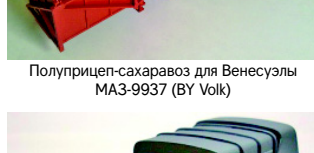
Magirus Deutz 290D 26L (BY Volk)



Самосвал Deutz (BY Volk)



Полуприцеп-сахаровоз для Венесуэлы МАЗ-9937 (BY Volk)



Мусоровоз МС-4 на шасси ГАЗ-51А (ДНК)



Автолавка ЛуМЗ-827 на шасси ГАЗ-51А (ДНК)



АС-3 на шасси ГАЗ-51А (ДНК)



Ikarus 211 (ДОКА)



Ikarus 212 (ДОКА)



Ikarus 211 (ДОКА)



КрАЗ-255 (Саратов КрАЗ)



Броневый автомобиль Остин «Зоркий» (Сергеев)



Т-20 «Комсомолец» с зенитной установкой FLAK (Сергеев)

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



Руссо-Балт С24/30 (ИИИ)



АМО-Ф15 газогенераторный (ИИИ)



ВИС-2347 рефрижератор (ИИИ)



ЗИС-5 прожекторный (ИИИ)



Москвич-403 фургон (ИИИ)



ГАЗ-3307 (Kherson-Models)



Победа-Спорт (Kherson-Models)



Торпедо-ГАЗ (Kherson-Models)



ГАЗ-Турбо (Kherson-Models)



Пионер-2 газотурбинный (Kherson-Models)



Дзержинец (Kherson-Models)



Москвич Г2 (Kherson-Models)



УАЗ-23602 (Kherson-Models)



АСО на шасси Урал (Киммерія)



Цистерна на шасси МАЗ-200Д (Киммерія)



Троллейбус КТГ (Киммерія)



Троллейбус КТГ-1 (Киммерія)



ПУМ-10 на шасси ЗИЛ-433464 (Киммерія)



ПНС-110 на шасси ЗИЛ-131 (ЛОМО-АВМ)



ПНС-110 на шасси КамАЗ-43114 (ЛОМО)



ГДЗС-60 на шасси ГАЗ-66 (Львов)



КамАЗ-43114 пожарный (Львов)



Цистерна на шасси КамАЗ-53212 (Львов)



КУНГ на шасси КамАЗ-43110 (Львов)



Панцирь на шасси КамАЗ-43114 (Львов)



Пожарный на шасси ГАЗ-2705 (Львов)



Т-20 Комсомолец (Сергеев)



АГВТ на шасси КамАЗ-4310 (Львов)



Самосвал Studebaker US6 U10 (МБК)



Автокран Studebaker US6 U3 (МБК)



Studebaker US6 U7 (МБК)



АЛЗ-8-40 на шасси Урал-4320 (МБК)



ADK III Bleichert на шасси ЗИС-5 (МБК)



П-412 Тропосфера на шасси Урал-4320 (МБК)



П-417М Багет на шасси КамАЗ-43114 (МБК)



Т-20 Комсомолец (Сергеев)



КрАЗ-255 водопроводный (СарКрАЗ)



КрАЗ-255 зенитная установка (СарКрАЗ)



КрАЗ-255 + Урал-4320 (СарКрАЗ)

АРМЕЙСКИЙ ПОЛНОПРИВОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ КрАЗ-260

Андрей КОЛЕВАТОВ,
г. Орлов, Кировской обл.

Иллюстрации предоставлены автором



Автомобиль-тягач КрАЗ-260.
г. Новосибирск. Фото А.Ткаченко



Опытный образец автомобиля КрАЗ-260

Дороги Нечерноземья! Избалованному скоростными автобусами цивилизованному европейцу трудно представить себе дорогу (хотя назвать дорогой это месиво непролазной грязи вряд ли приемлемо) в самом центре России, по которой даже гусеничный трактор пробирается с превеликим трудом. А ведь ещё в конце 80-х гг. минувшего века чуть менее 40% населённых пунктов нечернозёмной зоны СССР не имели устойчивого дорожного сообщения с окружающим миром. Неслучайно положил конец одной из российских бед была призвана государственная программа «Дороги Нечерноземья», рассчитанная на 1988–1995 гг. К её решению были привлечены подразделения военных дорожных строителей, оснащённые самой современной на тот период времени техникой, полученной прямо с заводов-изготовителей или снятой с долговременного хранения военных баз и складов. Почему бы не испытать ещё раз безвздохную технику в реальных условиях полного бездорожья. И вот сгружаемые с железнодорожных платформ новенькие, ещё не отмытые от копоти, поблескивающие на солнце защитной краской цвета хаки, автотопливозаправщики на шасси КрАЗ-260 оказались на Вятской земле. Мощные, современные, крепко сбитые машины, в самом облике которых угадывалась сила и способность вступить в единоборство с любым бездорожьем, произвели впечатление даже на видавших виды офицеров-автомобилистов. Особенно поразила удобная комфортабельная кабина с передовым интерьером в цельнометаллическом исполнении. Это не прежняя деревянная конструкция, привычная для грузовиков КрАЗ, которая уже на втором—третьем году эксплуатации начинала нещадно скрипеть на все лады в сухую погоду и приходилось

периодически поливать её водой, чтобы избавиться от надоевшего скрипа. Новый трёхсотсильный дизель с турбонаддувом, изменённая трансмиссия с проходными мостами, блокируемые межосевой и межколёсные дифференциалы вселяли в сердца военных твёрдую уверенность, что таким машинам по плечу любые преграды. Впрочем, очень скоро представилась реальная возможность убедиться в этом. Предстояло перебросить партию дизельного топлива в один из отдалённых гарнизонов, затерявшихся среди дремучих лесов на северо-востоке Кировской области. А поскольку дорога туда, действительно была лишь линией на карте, то возглавил колонну автоцистерн недавно прибывший топливозаправщик КрАЗ-260. Два дня пути по размытым весенним половодьем лесным дорогам вывели колонну к новому мосту через безымянную речушку. Отсыпанная по обе стороны моста песчаная дамба пропиталась водой и представляла кошмарное зрелище, но другого пути не было, а топливо с нетерпением ждало, и командир принял решение форсировать встретившееся препятствие. Солдат-водитель предпринял все меры повышения проходимости: выбрал пониженную передачу, заблокировал дифференциалы, снизил давление воздуха в шинах и могучий КрАЗ-260 медленно пополз вперёд, раскидывая по сторонам комья жидкой грязи. Колёса позади машины всё больше напоминали окопы полного профиля, а спустя несколько десятков метров КрАЗ намертво увяз в песчаном массиве. После нескольких попыток самостоятельно выбраться, раздался оглушительный металлический грохот и обломки скрученного, словно верёвка, карданного вала вылетели из-под машины. Зашипели оборванные трубки пневмосистемы,

а мотор, как разъярённый зверь, взревел освободившись от непосильной ноши. Отборный мат комбата, насыщенный такими крепкими выражениями, которые сокращённо можно было бы перевести на нормальный язык двумя словами: «Всё! Приехали!». Как эвакуировали незадачливый КрАЗ из болота, это отдельная история, а дебют нового кременчугского вездехода на бездорожье Нечерноземья оказался не совсем удачным. Однако обо всём по порядку.

На новом автомобильном заводе в г. Кременчуге, перепрофилированном в 1959 г. из комбайнового завода, по мере освоения новой, технически более сложной продукции (большегрузных автомобилей, конструкция которых была разработана ещё в Ярославле), очень скоро появился невиданный творческий энтузиазм среди молодых, но очень честолюбивых конструкторов, вчерашних выпускников серьёзных ВУЗов, которые увлекали своими идеями весь трудовой коллектив. Как ни странно, среди единомышленников оказались и технологи, по своей природе призванные тормозить технический прогресс. Не смотря на недостаточную оснащённость высокоточным специализированным оборудованием и ещё довольно слабые технологические службы завода, команду молодых реформаторов объединяло страстное желание сделать свою, отличную от других машину, вобрав в неё всё, что накоплено лучшего в отрасли, причём быстро и любой ценой. Желание громко заявить о себе и занять достойное место среди опытных конструкторских коллективов вполне понятно и по большому счёту закономерно, но тонкая политика и неизвестные «подводные камни», неизбежно лежащие на пути технического прогресса, накладывая свой отпечаток и очень часто заставляют разочароваться после нескольких запрограммирован-



Юбилейный полумиллионный автомобиль КрАЗ — КрАЗ-260. Апрель 1984 г.



Автомобиль-тягач КрАЗ-260 выпуска 1991 г. Управление механизации и автотранспорта. г. Кирово-Чепецк, 2008 г.

Транспортёр буксирно-моторного катера БМК-Т на шасси КраЗ-260 из состава понтонного парка ППС-84 «Амур»



Эвакуационный колёсный транспортёр средний КТ-С (изделие ТК-9) на шасси КраЗ-260



Пожарный автомобиль АКТ-2/4(260Г) мод. 282.01 на шасси КраЗ-260Г. Фото А.Говоруха

ных неудач. Как правило, наступает депрессия.

Разочаровавшись в себе, уже не стремясь к принципиально новым разработкам, ограничиваясь текущей модернизацией (кстати, иногда достаточно глубокой). В то же время приобретается богатый опыт технологии, вырабатывается нормальный здоровый консерватизм и постепенно складывается определённый технический уровень в целом соответствующий производственным возможностям предприятия.

Поработав в самом начале 1960-х гг. над перспективным полноприводным КраЗ-253, оснащённым независимой подвеской колёс, четырёхступенчатой гидромеханической передачей, дизельным двигателем ЯМЗ-238 с турбонаддувом, кабиной над двигателем и другими современными техническими решениями, пришлось до поры отложить задуманное. Ограничились постановкой на конвейер автомобиля КраЗ-255, по сути дела модернизированного КраЗ-214, с установкой нового ярославского мотора ЯМЗ-238, гидроусилителя руля и колёс с широкопрофильными шинами. Такая конструкция по своему уровню не могла длительное время устраивать военных — основного заказчика автомобиля КраЗ повышенной проходимости. Да и деревометаллическая кабина КраЗ-255 выглядела настоящим архаизмом на фоне машин 1970-х гг., хотя и выпускалась почти до конца века. КБ Кременчугского автозавода или предприятия «почтовый ящик № М-5572», как оно именовалось в воинских документах, несмотря на ограниченные производственные мощности, энергично со знанием дела и с широким привлечением науки приступило к ра-

боте над новой машиной, которая пришла бы на смену популярному в армии грузовику КраЗ-255Б. На эти машины монтировалась основная часть инженерного вооружения, они использовались как средства буксировки зенитно-ракетных комплексов ПВО, а также в качестве аэродромных тягачей для транспортировки самолётов. В общей сложности на автомобилях Кременчугского автозавода базировалось более 120 образцов наземного подвижного вооружения и военной техники, поэтому Главное автомобильное управление МО требовало создания аналогичного по классу грузоподъёмности и монтажным параметрам автомобиля повышенной проходимости, способного заменить устаревшую модель КраЗ-255Б и её модификацию. Конструкторы В.В. Петрук, В.В. Редчиц, А.П. Артёмко, Н.П. Баранов, В.К. Горовой, В.П. Курников, Н.А. Строев, В.В. Тимонин и др., под руководством главного конструктора КраЗа В.В. Таболина приступили к созданию перспективного автомобиля марки КраЗ-260, и машин на его базе. Предстояло провести глубокую модернизацию, а по сути дела разработать новые агрегаты трансмиссии, ходовой части, двигателя, механизмов управления, ставя задачу увеличить их надёжность и долговечность в несколько раз. Хотя было принято решение сохранить традиционную капотную компоновку, но кабину максимально сместили вперёд, надвинув её на двигатель. Это позволило уменьшить длину капота, сделать более хорошую обзорность из кабины и в тоже время удлинить грузовую платформу и улучшить распределение нагрузки по осям. Благодаря более вместительной платформе, прочной раме и усиленной ходовой части удалось на 1,5 т повысить грузоподъёмность, что в свою очередь, потребовало применения более мощной силовой установки. Конструкторы остановили свой выбор на новом многоцилиндровом двигателе Ярославского моторного завода ЯМЗ-238Л. Опыт использования многоцилиндрового дизеля ЯМЗ-238М на гусеничном транспортёре-тягаче МТ-ЛБ выявили его недостаточную мощность, поэтому двигатель ЯМЗ-238Л оснастили турбонаддувом. От аналогичного мотора ЯМЗ-238Н он отличался изменённым топливным насосом с другими плунжерными парами и перепускным клапаном, иным топливоподкачивающим насосом, а также модернизированной системой питания, которая дополнительно включала в себя прокачивающие насосы с электроприводом БЦН-

1, расположенные в основных топливных баках, вмещавших в себя 330 л топлива, дополнительный топливный бак ёмкостью 50 л, дренажные трубопроводы для отвода топлива, просочившегося через зазоры плунжерных пар и демпфера топливоподкачивающего насоса и слива его обратно в бак. Кстати, многотопливность двигателя вовсе не означала его всеядность и работать он мог не на всём «что горит», а на определённых видах топлива: дизельное топливо, керосин осветительный, топливо для реактивных двигателей Т-1 и ТС-1, бензин автомобильный А-72. Высокотокановые бензины А-76 и АИ-93 должны были быть смешаны с дизельным или реактивными топливами Т-1 и ТС-1. Интересно, что запуск двигателя в основном осуществлялся только на дизельном топливе из дополнительного бака, а затем можно было подключать основные баки, заполненные бензином. Да и продолжительность непрерывной работы двигателя на бензине и его смесях не должна была превышать 75 час, после чего предусматривался переход на дизельное топливо. Таким образом, вопреки распространённому мнению, многотопливность двигателя предусматривает целый ряд ограничений к применению топлива и рассчитана в первую очередь на кратковременное использование дублирующих видов топлива. Поскольку новый полноприводный КраЗ-260 предназначался для работы в сложных дорожных условиях, где нередко встречаются пыльные и песчаные грунты, для очистки поступающего в двигатель воздуха применили оригинальное техническое решение. Систему питания дизеля воздухом оснастили двумя воздушными фильтрами сухого типа с двухступенчатой очисткой воздуха и автоматическим отсосом пыли (такими же, как у автомобилей КамАЗ), поэтому при открытии капота взору представлялись две огромные бочки воздухоочистителей, под которыми едва просматривался сам двигатель. Несколько необычной была и система выпуска газов, поскольку в ней отсутствовал глушитель, а шум выхлопа работающего дизеля и часть энергии отработавших газов гасили турбины нагнетателя. Выхлопная труба снабжалась приспособлением для подключения дегазационного комплекта ДК-4Д и поскольку глушитель отсутствовал, работа двигателя сопровождалась характерным свистом турбины. К другим особенностям силовой установки можно отметить наличие пускового подогревателя двигателя ПЖД-44 и электрофакельного устройства типа «Термостарт» для облегчения запуска холодного двигателя при низких температурах. В результате применения более мощного двигателя ЯМЗ-238Л (300 л.с. при 2100 об/мин коленчатого вала) энерговооружённость КраЗ-260 возросла с 12,3 до 13,8 л.с. на тонну полной массы автомобиля в сравнении со своим предшественником. Увеличился с 90 до 110 кг*см и крутящий момент, что в свою очередь потребовало применения принципиально новой трансмиссии: двухдискового сцепления ЯМЗ-238Н с гидропневматическим приводом, который значительно облегчал работу водителя; двухдиапазонной восьмиступенчатой механической коробки передач ЯМЗ-238Б с синхронизаторами на всех передачах переднего хода. Заново была спроектирована также раздаточная коробка — главная отличительная особенность КраЗ-260. Механический двухступенчатый редуктор обеспечивал привод на передний и задний мосты автомобиля через несимметричный межосевой дифференциал. Новая раздаточная коробка оказалась очень изящной и компактной в отличие от громоздкой раз-



Опытный образец автомобиля-лесовоза КраЗ-260Л с прицепом-роспуском ГКБ-9383

Модель автоцистерны АЦ-10-260. Масштаб 1:35



Автотопливозаправщик АТЗ-9,3-260 на шасси КрАЗ-260



даточной коробки КрАЗ-255Б. Она имела электропневматическое управление переключением передач и блокировкой дифференциала посредством нажатия на клавишные переключатели, размещившиеся на панели приборов. Таким образом, автомобиль получил шестнадцать передач для движения вперёд и четыре передачи заднего хода. От раздаточной коробки приводилась также лебёдка, заимствованная у КрАЗ-255Б с наибольшим тяговым усилием 12000 кгс и тросом диаметром 22 мм рабочей длиной 55 м, расположенная под грузовой платформой. Для передачи крутящего момента от раздаточной коробки к задним ведущим мостам служил один карданный вал, а редуктор среднего ведущего моста сделали проходным. Если редукторы мостов задней тележки у предшественника КрАЗ-255Б вели свою родословную от ЯАЗ-214, то КрАЗ-260 оснастили полностью новыми узлами, не взаимозаменяемыми с прежними моделями. Для повышения проходимости межколёсные дифференциалы задних ведущих мостов снабдили устройствами принудительной блокировки с электропневматическим приводом. Интересно, что блокировались они только при нажатии на подпружиненную клавишу на панели приборов, исключая таким образом, вероятность перегрузок дифференциалов ведущих задних мостов. Передний ведущий мост с небольшими доработками использовали от КрАЗ-255Б, значительно повысив его долговечность. Для того, чтобы облегчить управление автомобилем применили новый рулевой механизм типа МАЗ-5336 со встроенным гидроусилителем, очень совершенный и надёжный агрегат, до сих пор применяемый на многих изделиях отечественного автопрома. Заново спроектировали тормозную систему, отвечающую повышенным требованиям безопасности, унифицировав основную массу аппаратуры тормозного привода с применяемой на грузовиках Камского автозавода. Кстати, одновременно с

разработкой тормозной системы КрАЗ-260 модернизировали и тормозной привод серийно выпускаемых КрАЗом автомобилей других семейств, также оснастив их унифицированной с КамАЗами тормозной аппаратурой. Правда, если двухконтурные тормозные системы КрАЗ-255Б1, КрАЗ-257Б1, КрАЗ-258Б1 (такие индексы получили модернизированные модели) сохранили стояночный тормоз с механическим приводом на трансмиссию, то на КрАЗ-260 использовали стояночный тормоз, воздействующий на колёса задних мостов снабдив их пружинными энергоаккумуляторами (как показал последующий опыт эксплуатации, не совсем удачная конструкция для автомобилей повышенной проходимости). Самым значительным внешним отличием стала новая цельнометаллическая кабина и переднее оперение, аналогичные по конструкции с автомобилями КрАЗ-250. Современный интерьер, мощный отопитель, удобная посадка водителя, легкие органы управления, хорошая обзорность и термошумоизоляция позволили на порядок поднять комфортабельность новой машины. Действительно, в сравнении с деревометаллической кабиной старых КрАЗов с примитивным спартанским оснащением и целым «кустарником» рычагов, втиснутым между сиденьями, кабина КрАЗ-260 казалась просто верхом совершенства, к тому же её передние опоры с гидравлическими амортизаторами значительно улучшили условия работы водителя. Кстати, в стандартную комплектацию автомобиля входил и радиоприемник, что было совсем уж необычно для армейского грузовика. В состав дополнительного оборудования, помимо лебёдки, входили также централизованная система регулирования давления воздуха в шинах, кран управления которой находился справа от сиденья водителя, два складных спальных места в кабине, тент платформы, комплект СМУ, трос и жёсткий буксир, две канистры на 20 л, шанцевый инструмент, возимый ЗИП, противооткатные упоры, огнетушитель ОУ-2. Кроме того, согласно требованиям основного заказчика предусматривалась возможность установки и места крепления специальных принадлежностей — шторок на все окна кабины, бачка для питьевой воды и медицинской аптечки, кронштейнов крепления двух автоматов, рентгенометра ДП-3Б, фильтровентиляционной установки ФВУА-15, прибора ночного видения ПНВ, радиостанции Р-123М с

блоком питания. При размещении ПНВ и радиостанции кабина становилась двухместной, а платформа автомобиля имела места для крепления шести санитарных носилок и кронштейны ящика комплекта ДК-4Д. КрАЗ-260 прошёл полный комплекс всесторонних испытаний, в том числе и на полигоне НИИ-21 в Бронницах, где показал явное преимущество по сравнению с предшественником КрАЗ-255Б. Так, его максимальная скорость возросла на 11%; скорости движения по грунтам с низкой несущей способностью увеличились на 14%, а по снежной целине и переувлажнённым грунтам даже на 23%. При этом на 20% увеличилась грузоподъёмность и на 6% снизился контрольный расход топлива, а ресурс до первого капитального ремонта удалось увеличить даже на 45%. КрАЗ-260 легко буксировал прицепы поной массой 10 т по всем видам дорог и местности, на дорогах с твёрдым покрытием мог тянуть прицеп массой в 30 т, а на аэродромах буксировал самолёты взлетным весом до 75 т. Полностью гружёный автомобиль преодолевал подъём в 30 град и брод глубиной до 1,2 м. Запас хода по контрольному расходу топлива составлял 900 км. Основным буксируемым прицепом для бортового автомобиля был определён прицеп типа 2-ПН-6М моделей МАЗ-8925 и МАЗ-8926. Помимо автомобиля с грузовой платформой предусматривался выпуск его шасси с нормальной базой и таким же индексом, а также длиннобазное шасси КрАЗ-260Г (колёсная база увеличена на 400 мм) для монтажа различного вооружения и техники инженерных войск. Для буксировки специальных полуприцепов МАЗ-938, широко используемых для размещения зенитно-ракетных комплексов ПВО, была разработана модификация седельного тягача КрАЗ-260В. Он мог буксировать полуприцеп ЧМЗАП-938Б1 (2-ПН-16) полной массой до 23 т по дорогам всех типов и бездорожью, а по усовершенствованным дорогам ЧМЗАП-938Б6 (1-ПНТ-25) общим весом до 27,5 т. КрАЗ-260В отличался от базовой модели отсутствием грузовой платформы, лебёдки самовытаскивания, рама в задней части была укорочена, а вместо заднего буксирного прибора применена упрощённая буксирная вилка. На лонжеронах рамы смонтировано седельно-сцепное устройство, колёса задней тележки прикрыты крыльями, изменены места раскладки ЗИП. Длиннобазный КрАЗ-260Г помимо удлиненной рамы имел несколько изменённый промежуточный мост, оснащённый специальным удлинителем, позволяющим уменьшить длину карданного вала и обойтись без дополнительной промежуточной опоры. Для народного хозяйства страны, согласно Постановлению Совета министров СССР № 390 от 5 ноября 1976 г. Управлению главного конструктора Кременчугского Автозавода совместно с НАМИ поручалось разработать на базе автомобиля повышенной проходимости КрАЗ-260 автомобиль-лесовоз КрАЗ-260Л. Вскоре были изготовлены опытные образцы по своей конструкции во многом аналогичные лесовозу КрАЗ-255Л, но дальше изготовление экспериментальных машин дело не пошло, а для лесной промышлен-



Седельный тягач КрАЗ-260В с полуприцепом МАЗ-938. Фото А.Говоруха



Автотопливозаправщик АЦ-10-260 на шасси КрАЗ-260 Кременчугского завода «Дормаш». Фото А.Говоруха

ности был разработан специализированный автомобиль-лесовоз КрАЗ-6437 с изменённой конструкцией ходовой части, где широкопрофильные односкатные шины были заменены обычными колёсами 320-508 с двойной ошиновкой мостов задней тележки. Для северных районов страны создавался КрАЗ-260С имеющий утеплённый моторный отсек и кабину водителя с двумя отопителями, работающими от системы охлаждения двигателя и независимым отопителем ОВ-65. Ветровые стёкла кабины оборудовались электрообогревом. Запас хода увеличили благодаря наличию двух топливных баков ёмкостью по 250 л каждый. Изменениям подверглись система питания дизеля, тормозная система и многие другие узлы, а все резинотехнические изделия и шины были выполнены в специальном морозостойком исполнении. Коснувшись опытных машин на базе КрАЗ-260 нельзя не упомянуть ещё одну очень интересную разработку — автопоезд полным весом 34 т в составе седельного тягача КрАЗ-260Д и полуприцепа с активным приводом колёс КрАЗ-9382. Общая масса специального полуприцепа разработанного на основе армейского МАЗ-938 составляла 23 т. Конструкция машины создавалась под руководством главного конструктора КрАЗа В.В. Таболина и начальника КБ Л.М. Шумахера. В конце 1976 — нач. 1977 гг. было изготовлено два таких автопоезда, испытания которых проводились с марта по ноябрь 1979 г. Пробеговые испытания включали в себя маршруты Кременчуг — Дмитров — Кременчуг, Чирчик — Ош, Ухта — Н. Оцесс, Кременчуг — Голая Пристань — Кременчуг. Пробеги автопоездов составила 32271 и 32279 км соответственно. Диапазон температур окружающего воздуха составляет от +32°C до -24°C. Проходимость активных автопоездов и средние скорости движения соответствовали одиночному автомобилю КрАЗ-260. Расход топлива на асфальто-булыжном шоссе составлял 71–75 л/100 км, на грунтовых дорогах удовлетворительного состояния 104–109 л/100 км, а на сыпучих песках даже 209–220 л/100 км. Результаты проведенных испытаний выявили недостаточную надёжность коробки передач, системы выпуска отработавших газов (часто ломались сильфоны), подвески силового агрегата, рулевого управления (наблюдался повышенный износ сухарей, уплотнителей наконечников, силового цилиндра гидросилей руля), электрооборудования (неоднократно выходили из строя реле поворотов РС-951, датчик электрического спидометра). Ввиду частых поломок фактически заново были изготовлены рамы полуприцепов и большие претензии возникли к широкопрофильным шинам ВИ-3 размером 1300x530-33. Из-за округлений боковых поверхностей грунтозацепов шин автопоезд очень плохо выходил из глубокой размокрой колеи и стоило немалых трудов вывести его на поверхность, прямо как в песне у В. Высоцкого. Военные признали наиболее целесообразным использовать для размещения вооружения стандартный полуприцеп МАЗ-938 с седельным тягачом КрАЗ-260В.

Нелегко складывалась конвейерная жизнь нового поколения КрАЗов. Если для освоения семейства дорожного КрАЗ-250 заново требовалось организовать выпуск практически только новой кабины и оперения, то полноприводный КрАЗ-260 и его модифи-

кации отличались большим количеством принципиально новых, невзаимозаменяемых с находящимися в действующем производстве узлами и агрегатами. Штучно, что называется «на колёнке», новые КрАЗы начали собирать в 1979 г. Через два года попробовали освоить серийное производство, которое, несмотря на все усилия заводчан и ругань военного руководства шло с немалым трудом. Сказывалось отсутствие специального оборудования, штампов, технологической оснастки, квалифицированных кадров и т.д. Нередко подводили и смежники. Так Ярославский моторный завод, освоив новую двухдиапазонную коробку передач, сдерживал поставки многотопливных двигателей ЯМЗ-238Л1, в результате чего часть машин выпускалась с дизелями ЯМЗ-238Н, имеющими турбонаддув и такие же характеристики, но работающими только на дизельном топливе. Автомобили получили марку КрАЗ-260А и отличались от базовой модели отсутствием бензоцетробежных насосов БЦН-1 и дополнительного топливного бака. Не сразу было освоено электрофакельное устройство ЭФУ «Термостарт» облегчающее запуск холодного двигателя при температурах до -30°C, и некоторые другие сборочные единицы. В свою очередь, ограниченные объёмы выпуска автомобилей КрАЗ-260 накладывали свой отпечаток на работу предприятий, занимавшихся установкой разнообразного оборудования на шасси этих машин и получивших директиву о разработке новых видов изделий используя монтажную базу перспективных семейств автомобилей Кременчугского завода. Так намеченные на конец 1981 г. государственные испытания нового понтонного парка «Амур», получившего впоследствии шифр ППС-84 оказались под угрозой срыва, по той простой причине, что КрАЗ не мог поставить новые шасси КрАЗ-260Г, на которые должны были монтироваться понтонные автомобили. Чтобы выйти из создавшегося положения в ноябре 1981 г. всю материальную часть парка «Амур» разместили на понтонных автомобилях КрАЗ-255Б1 и все же провели намеченный объём испытаний на реке Вуоксе на территории Ленинградского военного округа. 1 декабря лента моста соединила берега своенравной реки. Только к 1984 г. удалось более-менее наладить ритмичное производство новой техники, которой катастрофически не хватало. Ускоренному обновлению выпускаемых машин в производственном объединении «АвтоКрАЗ» в значительной мере препятствовала затянувшаяся реконструкция производства. Сказывалось недостаточное выделение капитальных вложений, нехватка материальных ресурсов, несогласованность действий. Неслучайно мартовский (1986 г.) пленум ЦК Компартии Украины (имеющей на тот период времени неограниченную

Радиолокационная станция ПВО на шасси КрАЗ-260



власть) высказал ряд критических замечаний о плохой работе Кременчугского автозавода. Масла в огонь добавило то обстоятельство, что в 1985 г. всего 10% моделей КрАЗ-250 и КрАЗ-260 было изготовлено к общему объёму выпуска (чуть менее 30 000 шт.). Следовательно, на долю КрАЗ-260 вряд ли приходилось 1500 шт., но с того времени выпуск автомобилей увеличился и к 1990 г. достиг 2286 шт. КрАЗ-260 и шасси, 490 седельных тягачей КрАЗ-260В и 498 шт. лесовозов КрАЗ-643701. Вместе с ростом производства совершенствовалась и конструкция машин. Изменениям подверглась система питания, система выпуска отработавших газов получила полноценный пушитель, а место гибких рукавов-сильфонов заняли компенсаторы, ресурс которых увеличился до 225 тыс. км. Повышена надёжность работы сцепления, изменены переключатели передач в раздаточной коробке и выключатель отбора мощности, усовершенствована система электрооборудования. Вместо колёс с шинами ВИ-3 стали устанавливаться более «зубастые» ВИД-201 с насыщенным рисунком средней части протектора и увеличенным гарантийным пробегом. Во внешнем виде машин изменилась конструкция зеркал заднего вида, исчезли боковые окна на задней стенке кабины, вме-

Машина М2 РЛС Гамма-С1Е на базе КрАЗ-260Г



Автомобиль-лесовоз с гидроманипулятором и прицепом на шасси КрАЗ-260. Карелия. Фото А.Июффе



Пусковые установки 5П85Т ЗРК С-300МПУ-1 с седельными тягачами КрАЗ-260В выпуска после 1990 г.

сто гнутых сварных усилителей передних крыльев появились штампованные, со скруглёнными углами. Поскольку порядком устаревший дизайн переднего оперения с массивными крыльями не отличался высокой долговечностью, были проведены мероприятия по модернизации оперения с целью снижения металлоёмкости, повышения надёжности и технологичности, а также обновления внешнего вида автомобилей. В конце 1980-х гг. на выставках новой техники был представлен ряд поисковых вариантов машин с новыми капотом, крыльями, облицовкой радиатора, вынесенным наружу воздушными фильтрами. Однако, в угоду технологичности и сокращению затрат в 1989 г. в конституцию серийного автомобиля внедрили только новые передние крылья. Место противотуманных фар в буфере заняли двухцветные передние фонари, а сами противотуманные фары ФГ-119В с круглыми жёлтыми рассеивателями заменили прямоугольными «галогенками» ФГ152а, разместив их под буфером автомобиля. Эти работы проводились уже под руководством нового главного конструктора Д.Л. Ястребова, а КраЗ-260М в таком виде сохранился на конвейере до наших дней.

На шасси КраЗ-260 было разработано и выпускалось большое количество различных специализированных автомобилей. Наряду с отдельными образцами техники и вооружения, монтировавшихся ранее на КраЗ-255Б и доработанными под установку на шасси КраЗ-260, было создано немало новых видов, предназначенных для размещения на шасси перспективных КраЗов. Поскольку, в сравнительно небольшой по объёму журнальной статье практически невозможно в полной мере отразить все разнообразие спецтехники на шасси КраЗ-260, заострим внимание лишь на некоторых, наиболее типичных образцах специализированных автомобилей. Инженерные войска получили современные понтонные пар-

ки ППС-84 и ПП-91 целиком смонтированные на автомобилях КраЗ-260Г с удлинённой базой. Кроме речных и береговых звеньев машины перевозят выстилку, буксирно-моторные катера БМК-225 и моторное звено МЗ-235. На таком же шасси монтируется мостостроительная установка УСМ-2, тяжёлые механизированные мосты ко-

лейного типа ТММ-3М и ТММ-3М1. Для обеспечения войск водой в полевых условиях служит опреснительная станция ОПС-5 предназначенная для очистки, опреснения и обеззараживания воды смонтированная в кузове-фургоне на шасси КраЗ-260, а для бурения скважин используется передвижная буровая установка ПБУ-200М. Кременчугский завод «Дормаш» — сосед КраЗа, разработал и освоил серийное производство автоопливозаправщика АТЗ-9,3-260 с цистерной ёмкостью 9300 л, насосом, фильтром, счётчиками, всасывающими и раздаточными рукавами, а также автоцистерны для транспортировки 10000 л топлива АЦ-10-260. 45-й Экспериментальный машиностроительный завод (г. Винница) производил специальную автоцистерну АЦК-5-260 для транспортировки и временного хранения меланжей. Химические войска широко использовали универсальную тепловую машину УТМС-85 предназначенную для дегазации, дезактивации и дезинфекции военной техники и местности, а также постановки дымовых завес. Рабочим органом машины являлся авиационный турбореактивный двигатель АИ-25ТЛ смонтированный на управляемой подвижной опоре. Ивановский завод автомобильных кранов выпускал автокран с гидравлическим приводом рабочих органов КС-3576 на шасси КраЗ-260 грузоподъёмностью 10 т. Машина предназначалась для грузозно-разгрузочных и строительно-монтажных работ с обычными и разрядными военными грузами. Войска ПВО использовали в основном седельные тягачи КраЗ-260В. Они входили в состав зенитно-ракетных комплексов С-200 последних модификации, С-300ПТ, С-300ПМУ и др. изделий. На базе автопоездов с тягачом КраЗ-260В монтировались буксируемые пусковые установки 5П85Т, 5П851, специальные автопоезда 5Т58 транспортировали антенное хозяйство и кабины управления радиолокационных станций, вспомогательное оборудование и аппаратуру. На шасси КраЗ-260 использовалась заряжающая машина 5Т99М, а также радиолокационная станция «Гамма-С1Е» предназначенная для управления системами ПВО. В комп-



Седельный тягач КраЗ-260Д для буксировки активных полуприцепов (зеркала старой конструкции)



Войсковой экскаватор ЭОВ-4422 на шасси КраЗ-260. Опытный образец



Седельный тягач КраЗ-260Д с активным полуприцепом КраЗ-9382



лект станции входили три машины с установленным оборудованием: М1 с антенно-поворотными устройствами, М2 с аппаратурой управления и М3 с запасным имуществом и принадлежностями. Помимо военного назначения автомобильное шасси КраЗ-260 использовалось и в мирных целях. В конце 1980-х гг. Прилуцкий завод «Пожмашина» разработал пожарный рукавный автомобиль АР-2(260Г) модели 215-00,02 и пожарную насосно-рукавную станцию НРС-110(260Г) модели 258. Большое распространение получили специальные установки для обслуживания нефтегазового комплекса и другая техника. С развалом Советского Союза спрос на украинские автомобили стал постепенно падать. Российская Армия уже не покупала машины в таком количестве. Да и многие гражданские потребители пересмотрели свои взгляды на роль автомобиля КраЗ-260. За вездеход из «самостийной Украины» приходилось платить валюту, как за машины из дальнего зарубежья, хотя кременчугский грузовик был весьма далёк от идеала. Не всегда высокое качество сборки, как и некоторые конструктивные недоработки не способствовали продвижению на внешний рынок, в то время как внутренние потребности на автомобили такого класса были весьма ограничены. К недостаткам КраЗ-260 можно отнести сложный и ненадёжный электропневматический привод управления раздаточной коробки, гораздо логичнее было бы ограничиться более простым пневмоприводом, как поступили с блокировкой межосевого дифференциала на автомобилях КамаЗ. Не взаимозаменяемые редукторы ведущих мостов тоже не вызывают восторга у потребителей. Капризная тормозная система с громоздкими энергоаккумуляторами, которые часто отламывает при движении по бездорожью, а также значительное время, затрачиваемое на растормаживание колёс задней тележки можно отнести к неудачным техническим решениям, хотя справедливости ради необходимо признать, что конструкторы КраЗа проводят большую работу по дальнейшему совершенствованию производимой техники и с начала 1990-х гг. часть машин оборудуется модернизированной тормозной системой с пневматическими тормозными камерами вместо энергоаккумуляторов и стояночным тормозом с механическим приводом по типу КраЗ-255Б1. Решающим значением в конкуренции Кременчугского автозавода с западными производителями всегда была дешевизна его машин, поэтому в 1995 г. удалось заключить контракт на поставку трёхсот грузовиков КраЗ-260 для армии Индии, т.к. близкие по классу полноприводные автомобили MAN почти в три раза дороже КраЗа. Вместе с тем, даже по такой цене нынешний КраЗ-260 и его аналог КраЗ-6322 с более мощным дизельным двигателем ЯМЗ-238Д, не по карману многим потенциальным российским потребителям, а свободную нишу КраЗа на российском рынке тяжёлых полноприводных грузовиков всё активнее занимает продукция отечественных производителей КраМаЗа, БАЗа, УралАЗа, и кто знает, что ожидает могучий украинский автомобиль с броской запоминающейся внешностью на «толстых» шинах в недалёком будущем.

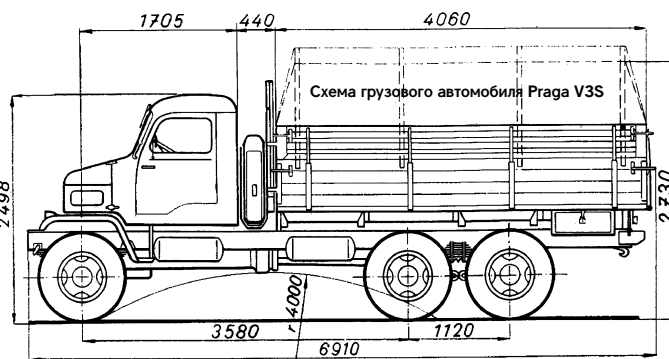
PRAGA - НЕ ТОЛЬКО ГОРОД



Выставочный экземпляр бортового Praga V3S в Москве



Михаил СОКОЛОВ (г. Барнаул),
Фотографии Л. Сусливчиуса, М. Шелепенкова,
И. Тимофеева, А. Гайдамака, автора и из архива автора



Это ещё и марка автомобилей, уникальных и единственных в своем роде. И хотя наиболее выдающийся её представитель — легендарный трёхосный грузовик, на «родном» предприятии выпускался недолго, его «жизнь» успешно продолжалась на нескольких других конвейерах в общей сложности около полувека. И до сих пор этот вездеход пользуется огромным авторитетом и уважением у водителей нескольких поколений.

В далёкие теперь уже 1970-е гг. в СССР большим праздником для детворы было посещение чехословацкого Луна-парка. Обилие невиданных доселе аттракционов и гарантированные утешительные призы — «ковбойские» жевательные резинки магнитом притягивали сюда сотни мальчишек и девочек. Среди всего этого праздника моё внимание привлёк грузовик-фургон настолько дикий и своеобразный, что, увидев лишь раз, его уже невозможно было забыть или с чем-то спутать:

Крохотный, будто игрушечный, капотик; высоко посаженная необычная кабина с дверцами, открывавшимися назад; все мосты ведущие, причём, что особо поразило — балки осей располагались гораздо выше ступиц! (Сейчас-то понятно, что эту метаморфозу дают колёсные редукторы, но тогда...). Четырёхконные колёсные диски и плоские ступицы роднили машину с немецкими IFA W50 (довольно распространёнными в СССР), но нигде не было ни названия, ни фирменного знака, позволившего бы установить марку этого «чуда». Грузовик неброского серого цвета был столь необычен и колоритен, что долго затем не выходил из головы, невольно заставляя допытываться до «истины», что же это за машина?

В то время всё богатство автомобильного мира ограничивалось у нас несколькими отечественными моделями, до боли примелькавшимися глазу. Такое однообразие нарушалось лишь кое-какой стариной, не успевшей зареветь в утиль, да партиями зарубежных машин, в основном из тогдашних социалистических стран. Но если Tatra, Skoda или грузовики IFA встречались на отечественных дорогах довольно часто, то эти дикий и красивый грузовик были весьма редки. И далеко не сразу я узнал, что носят они гордое и красивое имя древней и вечно юной чешской столицы — Праги. А помогла в этом маленькая заметка из популярного тогда журнала «Техника—молодежи» (№ 12/1977 г.) под заголовком «Автозаводу «Прага» — 70 лет» с кратким изложением истории предприятия и снимком той самой дикий и красивой машины: Прага-V3S — автомобиль для пересечённой местности».

Как все начиналось

Автомобильная марка Praga имела солидную и яркую биографию. Сто лет назад, в марте 1907 г. Первый чешско-моравский машиностроительный завод в Праге, объединившись с компанией Ф. Ринхоффера, стал называться «Пражским автозаводом». Его первой продукцией была 2-цилиндровая «коляска», изготовленная по лицензии французской фирмы Sharon. А уже четыре года спустя грузовик Praga V был признан лучшим в соревнованиях по горным трассам протяжённостью 2000 км, организованных военным ведомством Австро-Венгрии. В 1920–1930-е гг. автозавод «Прага» (в ту пору — автомобильное отделение концерна SKD) стало крупнейшим в стране автопредприятием и выпускало столько же автомобилей, сколько все остальные вместе взятые автозаводы. Кроме грузовиков, «Прага» славилась своими легковыми автомобилями, колёсными и гусеничными тракторами, мотоциклами...

В годы 2-й мировой автозавод был загружен заказами для Вермахта, а за два



Экземпляры Praga V3S первых выпусков, изготовленные ещё на самом пражском автозаводе. У себя на родине они активно использовались в лесной промышленности. Фото 1950–1960-х гг.



Один из многочисленных вариантов КУНГов на шасси Praga V3S

месяца до Победы почти полностью разрушен.

Автомобильное производство пришлось перенести в другие корпуса в пражском районе Высочаны (Vysočany Praha). В сентябре 1945 г. возобновилась сборка довоенных грузовиков серии «RN», затем «ND» и «RND». История же замечательной модели V3S началась в 1948 г., когда завод был национализирован, и на первый план вышла задача создания грузовика высокой проходимости для бездорожья. Причин тому было несколько. Это и нужда в многоцелевом армейском грузовике с началом «холодной войны», и отсутствие гражданской машины подобного класса в ЧССР: довоенная Praga RN 4x2 обладала довольно посредственной проходимостью, а выпускавшиеся в то время полноприводные Tatra 111 и Tatra 128 использовать как многоцелевые, ввиду их малочисленности, большой стоимости и отправки большинства из них на экспорт, было затруднительно.

Создание трёхосного вездехода поначалу тормозилось отсутствием технического задания на машину, которое было оформлено военным ведомством только в 1951 г. Поэтому сроки его реализации оказались очень малы: на всю конструкторскую разработку было дано четыре месяца. И, надо отдать должное создателям грузовика — заводскому конструктору Ланчу и сотруднику Пражского автомобильного института Корбелу, которые с честью вышли из цейтнота и прессинга «сверху», и в рекордно короткое время, почти без проб, создали практически нетленный образец грузовика-вездехода. Его первый прототип был закончен уже 19 февраля 1952 г. А вскоре построили и испытали ещё два опытных образца, после чего автомобиль буквально «с ходу» пошёл в серийное производство.

«Другой такой на свете нет»

2 апреля 1953 г. на заводе, переименованном к тому времени в «Завод Прага им. Клемента Готвальда» (Praga ZKG), собрали первые серийные экземпляры V3S. Машина и впрямь получилась весьма интересной и своеобразной. Она комплектовалась рядным 6-цилиндровым дизелем Tatra T912, мощностью 98 л.с. при 2100 об/мин, который вёл свою родословную от 12-цилиндрового двигателя Tatra 111, а проще говоря, представлял собой его «половинку». Как и на Tatra, он имел воздушное охлаждение, поэтому шум его работы характеризовался довольно высоким тембром, таким «тенорком с хрипотцой», в отличие от отечественных «дизелей». Располагался он тоже не совсем обычно — за передней осью машины, поэтому большая его часть находилась, практически в кабине, закрытая кожухом, простиравшимся от панели управления до сидений. Доступ к двигателю предусматривал как открытие маленького переднего капота, так и откидывание всей кабины (покоившейся на трёх «подушках») на 90 град.

Крутящий момент через сухое однодисковое сцепление передавался на 4-ступенчатую КПП, которая вместе с 2-ступенчатой раздаточной коробкой создавала комбинацию из восьми передач переднего и двух заднего хода, позволявших оптимально использовать тяговые свойства двигателя в самых различных дорожных условиях. От РК усилия распределялись через карданные валы на три ведущих моста (передний — отключаемый). Сдвоенные колёса на задних осях и сравнительно малый вес автомобиля предупреждали его проваливание на мягком или размокшем грунте. Установленные на всех мостах колёсные редукторы (отчего Praga в определенных ракурсах смахивала на трактор) позволили ощутимо увеличить дорожный просвет (400 мм) для сравнительно небольших колёс (диски под восемь спилок типа ЗИЛ-130) тем самым ещё более улучшить проходимость. Для этого же предусматривалась и блокировка дифференциала. Интересно были решены ступицы — фланцы полуосей: круглые, плоские без спилок и прочих выступающих частей, к каким мы привыкли. Praga оснащалась шинами размера 8,25-20 с протекторами преимущественно типа «вездеход». Одноконтурная пневматическая тормозная система на машинах первых лет выпуска вскоре уступила место 2-контурной.

Клёпанная лонжеронная рама, допускавшая значительную деформацию при кручении, вместе с рессорной подвеской колёс делала машину исключительно гибкой при движении по сильно пересечённой местности. Передний мост кроме рессор комплектовался гидравлическими рычажными амортизаторами двухстороннего действия. Цельнометаллическая 3-местная кабина Praga, изначально спроектированная для беспотной Tatra 805, была с некоторыми изменениями



Об армейском предназначении машины говорили и люк в крыше, и зарешеченные фары, да и весь спартанский и функциональный внешний вид Чехословакия нач. 1960-х гг. Praga V3S



Некоторые экземпляры Praga V3S попадали и в СССР, как, например, вот этот бортовой, заснятый в Литовской ССР в нач. 1980-х гг.



На шасси Praga V3S выпускалось большое количество разнообразной специальной техники



Широкое распространение получили ассенизационные цистерны на шасси Praga V3S



А ещё более широкое применение нашли вот такие типовые цельнометаллические фургоны различного назначения

ями успешно применена для V3S — в связи с этим становится понятным и странный «изгиб» низа дверей, тк. у «805-й» там начинались колёсные ниши. Обогрев кабины производился регулируемым подводом тёплого воздуха к стеклам. Автомобиль оборудовался 12-вольтовой системой электрооборудования и 24-вольтовой пусковой системой. Одно или два запасных колеса устанавливались вертикально за кабиной на кронштейнах. Стандартная бортовая платформа объёмом 4,45 куб. м комплектовалась надставными бортами для лёгких объёмных грузов и брезентом, натягивавшимся на четыре дуги, закрепляемых на высоте 1530 или 1720 мм. По заказу на автомобиль устанавливалась горизонтальная лебёдка с тросоукладчиком, приводившаяся в действие от РК и имевшая максимальное тяговое усилие на 55-метровом тросе — 3000 кгс.

Praga V3S, имевшая габаритные размеры 6910x2310x2510 мм и базу 4140 мм, была рассчитана на перевозку до 3330 кг грузов по пересеченной местности, и до 5330 кг — по шоссе. На качественных дорогах с твёрдым покрытием и без больших подъёмов полезную нагрузку можно было увеличить до 6200 кг. Масса буксируемого прицепа составляла 4000 кг на бездорожье, 5500 кг на шоссе, а в коротких рейсах допускалась и до 8000 кг.

Грузовик с очень тяговитым дизелем, удачно подобранными передаточными числами и оптимальной развесовкой по осям, поражал своей проходимостью и надёжностью. О нём говорили: «Где не пройдёт V3S, не пройдёт даже танк». Доля веса, приходившаяся на передний мост, как с нагрузкой, так и без нагрузки, оставалась почти одинаковой (2,3—2,4 т). К тому же, Praga могла преодолевать брод глубиной 0,8 м, вертикальное препятствие высотой 0,3 м, ров шириной 0,7 м и крутые подъёмы до 37 град. Автомобиль развивал кратковременную максимальную скорость до 60 км/ч и «крейсерскую» около 50 км/ч (а большей на бездорожье и не требуется) и расходовал 25—32 л горючего (зимой — до 37 л) на 100 км. Топливный бак на 160 л обеспечивал машине запас хода около 530 км.

И боец, и жнец, и первопроходец...

Практически сразу же начались поставки V3S и в армию Чехословакии, и в народное хозяйство страны. На базе Praga создали 32-ствольную артиллерийскую установку калибра 130 мм и самоходную зенитную установку M53/59 со спаренной 30-мм автоматической пушкой полной массой 9500 кг и запасом хода 650 км. На шасси V3S для армии строили варианты с КУНгами, радиостанции, дизель-генераторные установки, передвижные госпитали, ну а бортовые грузовики этой модели использовались для транспортировки грузов и личного состава. Армейские модификации отличались зарешеченными фарами, габаритными прутиками по бокам бампера, а многие имели люк в правой части крыши кабины.

Существовало и множество «ражданских модификаций». На базе Praga V3S выпускались различные спецмашины: лесовозы, подъёмные краны AD-060 и AD-080, 3500-литровые цистерны, различные фургоны, лаборатории и т.д., работавшие на стройках, пищевых предприятиях, в сельском хозяйстве, лесной промышленности, рыболовецких кооперативах и многих других отраслях.

Автомобиль-самосвал Praga V3S-S отличался от базового автомобиля цельнометаллическим (или деревометаллическим) кузовом объёмом 2,6 куб. м, грузоподъёмностью в 4,5 т и предназначался для работы преимущественно в карьерах с наиболее тяжёлыми дорожными условиями.

Национальное предприятие «Kagosa Oaasi Praga V3S весьма распространённые ассенизационные цистерны для откачки и вывоза нечистот из канализации (с глубины до 6 м). Для разбрызгивания содержимого на поля, автомобили оснащались разметывающим устройством, работавшим от избыточного давления в цистерне.

Наконец, не будет ошибкой упомянуть и появившийся в 1956 г. двухосный 5—6-тонный вариант 4x2 — S5T, созданный на основе V3S и максимально с ним унифицированный. Эта модель сама затем стала базой для многих модификаций, в частности — бескапотного седельного тягача с кабиной от Skoda, также поставлявшегося в СССР.

Вездеход V3S оказался незаменимым транспортным средством в самых разнообразных путешествиях. В 1956—1957 гг. Praga успешно прошла маршрут в 4000 км от Пекина до Лхассы, пролежавший по пустыне Гоби и горным перевалам на высоте до 5300 м над уровнем моря. За этим «боевым крещением» последовали весьма масштабные экспедиции естественноисторического отдела Чешского национального музея в Иран, Африку, Южную Америку и экспедиция работников Моравского музея из Брно в Австралию.

Да и на экспорт Praga, начиная с конца 1950-х гг., поставляли в страны с самыми разными условиями: В Польшу V3S служили в качестве лесовозов и долгое время считались там лучшими машинами для лесозаготовок. В Венгрии и Болгарии Praga эксплуатировались преимущественно в сельском хозяйстве. Несколько сотен бороздили пространства Сирии, Пакистана и Вьетнама, где эксплуатировались в условиях бездорожья и тропического климата. Во всех этих государствах, несмотря на разнообразие требований к машинам и неизменно тяжёлые условия работы, Praga V3S стабильно получала высокую оценку потребителей.

Кстати, экзотическая внешность Praga способствовала появлению машины и на экране. Можно вспомнить фильм «Ночь над Чили», где V3S показаны в роли армейской латиноамериканской техники, а так же некоторые чехословацкие ленты, бывшие и в отечественном кинопрокате.

Ещё одним своеобразным рекордом Praga стало количество её предприятий-

Они-то и стали основными вариантами, поставлявшимися в СССР. Литовская ССР, сер. 1970-х гг.



Praga V3S, обслуживавшая чехословацкий цирк на гастролях в СССР. Барнаул, район ул. Малахова, май 1979 г.



На этом кадре особенно выразительно видна необычайная полукапотная компоновка автомобиля. Барнаул, май 1979 г.



Ну как было не сфотографироваться на фоне такой экзотики! Барнаул, май 1979 г.

Два последних на Алтае флюорографических кабинета на шасси Praga V3S незадолго перед списанием. Машины выпуска кон. 1970 — нач. 1980-х гг. с колёсными дисками уже нового типа. Барнаул, ул. Сизова, июль 1992 г.



Те же машины перед отправкой на лом. Осень 1994 г.

изготовителей. Так как «родной» пражский автозавод к 1964 г. перешёл полностью на выпуск КПП, то производство нужных и популярных грузовиков Praga с 1961 г. постепенно стали передавать в другой район Праги — Летняны (Letňany), на завод AVIA, где их собирали до конца 1980-х гг. Также V3S производили и на ремонтном заводе сельскохозяйственной техники в Прага-Выноре, а на заводе BAZ в Братиславе их сборка велась до 31 марта 1991 г, когда производство семейства V3S официально было прекращено. Но даже после этого на военном авторемонтном заводе VOP 016 PRELOUC ещё продолжали сборку V3S из хранящихся на военных складах комплектов деталей. Фактически, выпуск этих машин для армии продолжался до 2003 г., т.е. в общей сложности — полвека!

Естественно, за это время автомобиль просто не мог не претерпевать конструктивных изменений. Даже внешне первые Praga значительно отличались от последующих. На их капотах присутствовала не только надпись «Praga», но и эмблема над ней, исчезнувшая с передачей производства на AVIA, а нижняя, «подкапотная» часть облицовки передка имела аналогичные капотным (но более короткие) овальные выштамповки, от которых затем тоже отказались. В 1978 г. модернизированный автомобиль с улучшенными ходовыми качествами получил обозначение V3S M1. Вторая модернизация V3S M2 состоялась в 1982 г., а всего их последовало шесть (M1—M6). Модернизированные Praga отличались иными колёсными дисками с изменённым профилем самой дисковой части и некоторыми другими новшествами. Последние версии имели увеличенные рабочий объём двигателя (8,1 л), мощность в 110 л.с. и усилитель рулевого управления, а их фары располагались прямо в бампере. Более того, армейские Praga 1990-х гг. уже комплектовались дизелями AVIA водяного охлаждения, а по желанию заказчика на них могли ставить и усовершенствованные бескапотные кабины AVIA.

Сколько же всего было изготовлено экземпляров V3S? Ясности нет. Согласно чешскому «Мотор-ревью», уже в 1969 г. общее число выпущенных машин превысило 71 000 шт. Возможно — опечатка, поскольку у нас чаще всего фигурирует цифра в 61 646 шт., выпущенных до 1985 г. Но ведь сборка их продолжалась много дольше, поэтому реальное количество этих машин может колебаться в пределах от 70 до 100 с лишним тыс. шт.

В стране Советов

Наши соотечественники впервые могли увидеть «Прагу» ещё в 1954 г. на выставке чехословацкой техники. Впоследствии познакомиться с этими замечательными машинами было возможно ещё на целом ряде подобных выставок в Москве, или при посещении чехословацких Луна-парка и цирка, гастролировавших по городам СССР в 1960—1970-е гг. Осуществлялись и небольшие экспортные поставки этих машин в нашу страну. В Советский Союз в 1970—1980-е гг. поставлялись передвижные лаборатории и медицинские флюорографические кабинеты. Последние, самые распространённые, использовались в основном до начала-середины 1990-х гг. Век V3S у нас в стране, к сожалению, был не особенно длинным, в основном из-за отсутствия соответствующего ухода и запчастей. Уже неходовые Praga затем где-то использовались как стационарные флюорографические установки, а нередко их кузова со спецоборудованием просто переставлялись на шасси отечественных машин. Кроме флюорографических кабинетов на шасси V3S в СССР в небольшом количестве поставлялись мобильные ремонтные мастерские. Изредка мелькали у нас и бортовые Praga. Например, в 1970-е гг. небольшая их партия эксплуатировалась в Туле и Тульской области.

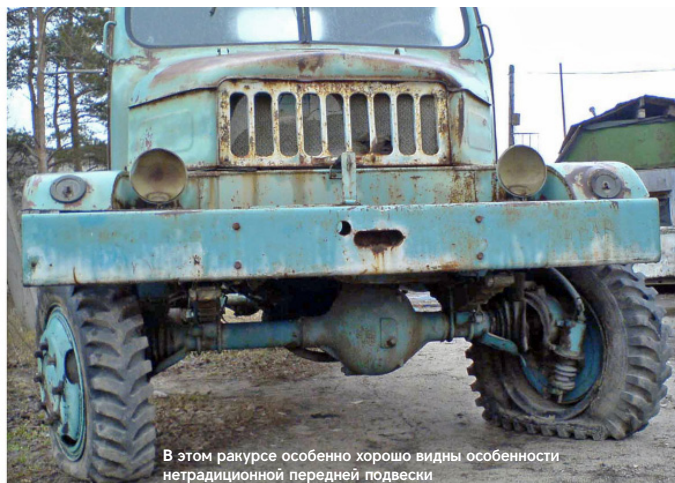
Интересно также, что ещё в ноябре—декабре 1961 г. Лабораторией горного автотранспорта леса Кавказского филиала ЦНИИМЭ проводились сравнительные испытания лесовоза MA3-501 и закупленных в ЧССР лесовозов Tatra 111 и Praga V3S (с одноосным горным ростпуском 1-Р-8Тм). Машины работали в Горяче-Ключевском леспромхозе на вывозе хлыстов по грунтовой дороге с крутыми подъёмами, спусками и поворотами в период ежедневных дождей и ночных заморозков. Сравнительно лёгкая и маневренная Praga в сумме показала второй по значимости результат, уступив Tatra в грузоподъёмности, но обойдя в экономичности.



Ходовой экземпляр флюорографии на шасси Praga V3S. Москва, кон. 1990-х гг.



Большинство их тех, кто ещё хоть как-то «живы», являют собой примерно вот такое грустное зрелище. Фото 2007 г.



В этом ракурсе особенно хорошо видны особенности нетрадиционной передней подвески



Как видите, под капотом у Praga V3S находятся в основном лишь вспомогательные механизмы, а сам двигатель располагается под кабиной, и частично даже за кабиной



Вид на средний и задний мосты и привод к ним



Задняя подвеска и рама



Вообще же повстречать V3S в Советском Союзе можно было где угодно: и в Прибалтике, и в Европейской части России, и на Севере, и в Сибири, а отдельные экземпляры попадались даже в горных районах Таджикистана. Но «львиную долю» таких машин составляли всё же медицинские фургоны с передвижной флюорографией, имевшиеся во многих городах. В частности, в Барнауле на протяжении почти трёх десятков лет пять автомобилей Praga V3S, раскрашенных в жёлто-синие цвета, сменяя друг друга, обслуживали население города и всего Алтайского края. Последние два экземпляра, приписанные к туберкулёзному диспансеру на ул. Сизова, были списаны и сданы на лом в 1994 г. Интересно, что капот одной из них был вскоре использован при создании джипа-реплики в стиле «виллиса», созданного на базе ГАЗ-69 одним из местных умельцев. Подобная участь постигла очень многие V3S, попавшие в нашу страну. И сейчас в основном лишь кое-где «на задворках» попадаются облезлые полураскуроченные остовы — «призраки» этих машин.

И всё же на обширном пространстве бывшего Союза ещё порой можно встретить и некоторые исключения из этого общего правила: один экземпляр Praga был приобретён Национальным автомобильным музеем (Санкт-Петербург), другой имеется в железнодорожном музее в г. Переславле-Залесском, а кое-где эти машины даже продолжают исправно трудиться.

Разумеется, жаль, что для нас эта в высшей степени интересная и оригинальная машина осталась, в общем-то, малоизвестной, зато у себя на родине Praga V3S — своеобразный аналог нашего армейского «долгожителя» ЗИЛ-157К — популярна до сих пор. Многие экземпляры трудятся и поныне. К тому же чехи бережно сохраняют образцы старой техники, поэтому уж там-то, надо думать, жизнь этого неповторимого и заслуженного автомобиля наверняка будет продолжаться не только в фотографиях и воспоминаниях.

Подобные соревнования, где Praga V3S и сейчас показывает свои прекрасные ходовые качества, на её родине проводятся регулярно и собирают множество зрителей



Подобные соревнования, где Praga V3S и сейчас показывает свои прекрасные ходовые качества, на её родине проводятся регулярно и собирают множество зрителей



Один из последних вариантов Praga V3S с фарами, «упрятанными» в бампер



Ещё один, совсем «свежий» призрак легендарной Praga V3S. Новосибирск, район аэропорта Толмачёво. Фото 2011 г.



Эта питерская Praga V3S, переоборудованная в «техпомощь», до сих пор исправно трудится. Фото 2010 г.

САМЫЕ КРАСИВЫЕ АВТОМОБИЛИ В ИСТОРИИ

5. Lamborghini Miura



Lamborghini Miura 1966 blue Minichamps 430103009

Lamborghini Miura 1966 viper green Minichamps 430103004



Lamborghini Miura 1966 yellow Minichamps 430103005

Lamborghini Miura 1966-1971 gold Minichamps 430103001

Lamborghini Miura 1969 gold Minichamps 436103000

Lamborghini Miura 1971 light green Eagle Collectibles/Eagle's Race ega04638

Lamborghini Miura Concept — Los Angeles Motorshow 2006 ballon white metallic lim ed 100ps Looksmart Is172i



Lamborghini Miura Concept green Hot Wheels P4881



Lamborghini Miura Concept yellow Hot Wheels P4882



Lamborghini Miura Coupe 1966 blue Minichamps 430103007

Lamborghini Miura Del Prado Car Collection 02

Lamborghini Miura green Universal Hobbies 4638

Lamborghini Miura Illustra Lamborghini Miura Jota 1970 orange MR Collection - Serie Bosica 7B

Lamborghini Miura Jota 1970 red MR Collection - Serie Bosica 7A

Lamborghini Miura many colours 1/43M Joal 125



Lamborghini Miura SV 1971 RIO slo17

Lamborghini Miura SV 1971 yellow Edison Giocattoli 800421

Lamborghini Miura SV 1971 yellow Minichamps 436103650



Lamborghini Miura Del Prado Car Collection 02

Lamborghini Miura P400 Gubskih WorkShop

Lamborghini Miura P400S Jota Spider Silver Looksmart Is287

Lamborghini Miura red 1/43MB Sakura 1

Lamborghini Miura roadster 1968 RIO R9



Lamborghini Miura roadster Bruxelles 1968 black Looksmart Is269b



Lamborghini Miura roadster Bruxelles 1968 light blue metallic Looksmart Is269a

Lamborghini Miura S 1968 RIO R8

Lamborghini Miura SMTS c18

Lamborghini Miura spider SMTS c19

Lamborghini Miura spider ZN75 Looksmart Is270

Lamborghini Miura SV 1971 blue Minichamps 400103650



Lamborghini Miura SV 1971 red/gold Looksmart Is353a



Lamborghini Miura SV 1971 yellow/silver Looksmart Is353b



Lamborghini Miura SV capots ouvrants MR Models MR oc01a



Lamborghini Miura SV orange Auto Art 54542

Lamborghini Miura SV red Auto Art 54543

Lamborghini Miura SV yellow Auto Art 54541

6. ASTON MARTIN DB4 / DB5 / DB6

Aston Martin DB4 1958 SMTS CL26.0
Aston Martin DB4 1960 black Vitesse Classic cars v087d
Aston Martin DB4 1960 british racing green Vitesse Classic cars v087a
Aston Martin DB4 1960 dark blue Vitesse Classic cars v087c
Aston Martin DB4 1960 red Vitesse Classic cars v087b
Aston Martin DB4 1961 dark maroon met Sun Star Vitesse 20500
Aston Martin DB4 1961 red Sun Star Vitesse 20501
Aston Martin DB4 Bertone JET 1961 KITs ABC brk164
Aston Martin DB4 BTCC racing 1961 Vitesse Classic & Modern Cars 98154



Aston Martin DB4 cabriolet Provence Moulage PR0443
Aston Martin DB4 cabriolet SMTS cl27.0
Aston Martin DB4 Competition light green white Corgi Toys 309



Aston Martin DB4 Coupe 1958 green metallic IXO clc144
Aston Martin DB4 Provence Moulage pr0346



Aston Martin DB4 silver birch Sun Star Vitesse 20502
Aston Martin DB4 SMTS cl26



Aston Martin DB5 1963 For Lords and Playboys silver grey Vitesse millennium vml014

Aston Martin DB4 Zagato #14 Le Mans 1962 Provence Moulage pr0461
Aston Martin DB4 Zagato Montlhery 1964 Provence Moulage pr0428
Aston Martin DB4 Zagato SMTS ssr105
Aston Martin DB4 Zagato #19 Le Mans 1963 blue Pinko by Gamma 156
Aston Martin DB4 Zagato 1963 racing green Sun Star Vitesse 20551
Aston Martin DB5 1963 beige metallic Vitesse Classic cars v088b
Aston Martin DB5 1963 blue Sun Star 1003
Aston Martin DB5 1963 dark green Sun Star 1001
Aston Martin DB5 1963 dark maroon metallic Vitesse Classic cars v088c
Aston Martin DB5 1963 light metallic grey Vitesse Classic cars v088a
Aston Martin DB5 1963 dark red Sun Star 1002
Aston Martin DB5 1963 dark red Vitesse Classic cars v98079
Aston Martin DB5 1963 red metallic Vitesse Classic cars v088d
Aston Martin DB5 1963 silver grey metallic Vitesse Classic cars v98029



Aston Martin DB5 1964 british racing green Minichamps 400137262
Aston Martin DB5 1964 dark green Sun Star Vitesse 20601
Aston Martin DB5 1964 light blue met Sun Star Vitesse 20600
Aston Martin DB5 cabriolet (Volante) 1965 SMTS cl11.0
Aston Martin DB5 cabriolet Provence Moulage PR0405



Aston Martin DB5 combi Provence Moulage PR0267
Aston Martin DB5 coupe SMTS cl10



Aston Martin DB5 Del Prado Car Collection 05
Aston Martin DB5 diorama from the James Bond 007 Motion Picture "Goldfinger" damaged version diorama after work has done silver / dark gray interior 1964 Q-Minatures - James Bond Movie Vehicles VF



Model Cars JBC012
Aston Martin DB5 James Bond "Goldfinger" Minichamps 430013720



Aston Martin DB5 James Bond "Casino Royale" left hand drive Minichamps 436137260
Aston Martin DB5 James Bond "Casino Royale" left hand drive gold plated Minichamps 436137261



Aston Martin DB5 #77 Paris-Peking 1998 Vitesse vcc012/99012
Aston Martin DB5 Provence Moulage pr0144
Aston Martin DB5 Schuco Junior 27214
Aston Martin DB5 SMTS ssc110
Aston Martin DB5 Solido 130
Aston Martin DB6 1966 SMTS cl29.0
Aston Martin DB6 1967 Provence Moulage pr1317
Aston Martin DB6 cabriolet (Volante) 1966 SMTS cl30.0
Aston Martin DB6 coupe SMTS cl 29
Aston Martin DB6 Shooting break 1965 Provence Moulage pr1354
Aston Martin DB6 Volante drop head 1965 Provence Moulage pr1336
Aston Martin DB6 Volante SMTS cl30

КИММЕРИЯ МАШТАБНЫЕ МОДЕЛИ

WWW.KIMMERI.COM

НАШИ МАГАЗИНЫ:

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

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

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



ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН масштабных автомобилей мира

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

Всегда большой выбор моделей на любой вкус!



1:43

Более 10 способов оплаты!

Доставка в любую точку мира!

Индивидуальный подход к каждому клиенту!

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

ЛОКОТРАНС 2012

Годовая подписка 2012. №№ 1-12 1920 руб.
Первое полугодие 2012. №№ 7-12 960 руб.

РАСПРОДАЖА ОСТАТКОВ ТИРАЖА

Комплект журналов 2010 г. №№ 1-12
+ Календарь "Моделизм-2010" 1300 руб.

Комплект журналов 2011 №№ 1-6
+ Календарь "Моделизм-2011" 960 руб.

Для заказа журнала достаточно указать указанную стоимость (включены почтовые расходы по России), сделав почтовый перевод 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 своего заказа. Например: (ЛТ1-12/2012). Обязательно проверьте правильность написания доставочного адреса у оператора почтовой связи.

Дополнительная информация:
e-mail: lokotrans@mail.ru

* Цена на подписку ЛТ-2012 г. действует до 1 января 2012 г.

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.

ном состоянии в коробке и КамАЗ-4310 камуфлированный. Тел. в Ярославле 8-915-998-57-31, Алексей

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

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

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



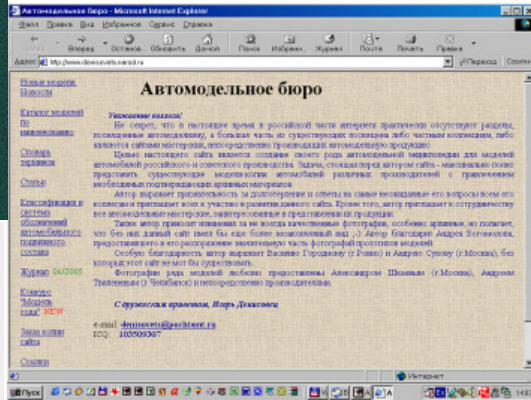
КОМПАКТ-ДИСК

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

1. Полноцветная версия журнала «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2010 г.
2. Каталог моделей, выпущенных в 2010 г. в формате PDF
3. Фотографии с московских автомобильных выставок 2010 г. в формате PDF
4. Adobe Acrobat Reader

Системные требования: Pentium 200; ОЗУ — 32Мб; ОС — Windows 95/98/ME/2000/XP; разрешение — 800x600; CD-ROM.

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



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

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

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

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

ПОДПИСКА на I полугодие 2012 г. 3 номера

с доставкой по России — 330 руб.

с доставкой в страны СНГ — 510 руб.

с доставкой в дальнее зарубежье — 12 евро

Оплата производится почтовым переводом

В графе "Сообщения" указать 1-3/12

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

- Продаю диск с фото ретроавтомобилей (отечественных и зарубежных) Тулы, Москвы, Калуги на выставках Автопром 2006, 2008 в Туле на CD. Стоимость диска 160 руб. с доставкой по России. Денис Денисов. 300012, тула, ул. Н.Руднева, 25/13-5, в графе «сообщение» указать «ретро 1», тел. +79105584086, e-mail: pant@klax.tula.ru
- Продам модели: КАВЗ-3270 «Газовая служба 04» (Компаньон) в отличном состоянии

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

- КУПЛЮ
- ПРОДАМ
- ОБМЕНЯЮ
- РАЗНОЕ

Почтовый адрес _____

АВТОМОДЕЛИЗМЫ. ГЕОМЕТРИЯ И ГАРМОНИЯ

Михаил ХРАМОВ

e-mail: mach64@mail.ru

43. ВАЗ-2104 «Жигули». Не могу назвать себя большим любителем кузова универсал, но «ноль-четвёртая» очень порадовала. Отличные фары (ну почему нельзя было сделать такие на ВАЗ-2107?), шикарные трёхцветные задние фонари, четыре брызговика. Окантованы все окна! И опять не могу понять, почему нельзя было так же окрасить чёрным боковые окна отличного Москвич-2141. Недостатков немного, причём часть из них наследственные:

от ВАЗ-2107 – отсутствие прорезей на капоте;

оттуда же – искажённая форма перехода от лобового стекла к крыше;

от всех ВАЗов – слишком высокая крыша. Эту особенность можно было немного замаскировать, обозначив подоконный молдинг (как на том же ВАЗ-2107, хотя там это сделано несколько грубовато). Тем более что именно так и должно быть;

не добавляют правдивости и полностью чёрные ручки и замки боковых дверей, опять же, на «ноль-седьмой» было лучше. Да, на белом фоне серебристая краска плохо видна. Но разве обязательно было делать именно эту машину белой?;

нет шильдиков на задних крыльях;

неаккуратно окрашен фонарь освещения заднего номерного знака, который, к сожалению, опять очень плохой;

ручка крышки багажника отлита правильно, но окрашена минималистской точкой. Ещё несколько удивила эдакая «полка», закрывающая багажный отсек. Но всё вместе выглядит отлично. Не последнюю роль играет и очень хорошее качество сборки. Поэтому и оценка – отлично.

44. ЗИЛ-41047. Мне опять радость – ещё одна чёрная машина, да ещё и самая большая из легковых. И опять с цельнометаллическим кузовом, что тоже можно записать в плюс. Естественно, что без ошибок не обошлось:

снова нет эмблемы на капоте;

окраска облицовки радиатора теряет очень заметную особенность – чередование парных светлых и одиночных тёмных полос;

очень большой передний свес, что весьма заметно;

подоконная линия получила ненужный наклон, который хорошо заметен;

нет перегородки в салоне;

заднее стекло слишком низкое, да ещё и излишне опущенное. Из мелочей отмечу излишне крупные колёса (уже было) и отсутствие решёток на переднем бампере. Да, ещё несколько удивило написание буквы «Л» на переднем «номере», тем более, что на части моделей буква нормальная. Кстати, сложилось впечатление, что модель разрабатывалась совсем не теми людьми, которые разрабатывали родственный ЗИЛ-114. Поединок с аналогом А42 производства Тантала по традиции выигран, хотя и не с таким уж и подавляющим преимуществом. Тот тоже хорош, и если бы не огромные щели в дверях. В общем, и целом – причин снимать баллы у меня нет, все недостатки не фатальные, оценка высшая – эталон.

45. СМЗ-СЗД. Я не любитель мотоциклов. И не сторонник их наличия в автомобильной серии. Но эту модель я поставил в своё собрание с большим удовольствием. Всё очень правильно, пропорционально и очень гармонично. Кстати, и цвет очень хороший. Я помню, что больше всего было белых и бледно-голубых, но выбранный колер намного удачнее. Придираться вообще не к чему. Но несколько мел-

ких ошибок я всё же опишу:

на мой взгляд колёса немного маловаты. И ещё эти колпаки – я ни разу не видел СЗД с колпаками на колёсах;

стёкла в дверях цельные, а должны быть разделены на две части;

слишком маленький козырёк над задним стеклом; форма заднего центрального фонаря неправильная. Но всё это просто мелочи, особенно если учесть, что сделать модель маленькой машины намного сложнее. Опять нет причин снимать баллы – просто не за что. Поэтому в итоге оценка – эталон.

46. Москвич-412ИЭ. Очень неоднозначная и противоречивая модель. Безусловно – одна из легендарнейших машин. Но почему надо было делать модель не на основе кузова от Москвич-2140, а из Москвич-408? Возможно, ту форму берегут на будущий Москвич-2140СЛ, но лично я как-нибудь без этой явно «не легенды» обошёл бы. А уж если бы сильно прищипило, то сделал бы сам или заказал на стороне. Ну да ладно, займёмся основной темой – геометрией. Начну с того, что мы получили очередной клон третьего типа – «наследник», чего не было аж с 36 номера, то есть почти полгода. А посему смотрим, какие замеченные недостатки исправлены, а какие – нет:

колёса исправили и это радует;

облицовка радиатора и так была не очень, так новая ещё хуже. Мало того, что она слишком высокая, так ещё и плоская, хотя должна иметь небольшую, но заметную выпуклость. Габаритные фонари слишком длинные, а между ними вообще сплошное безобразие. В результате модель имеет «лицо», имеющее крайне мало общего с оригиналом;

слишком длинный и узкий лючок за капотом;

осталась неправильная форма всех окон и очень грубый козырёк над задним, но проёмы лобового и заднего стёкол хотя бы обвели краской. Уже хорошо;

появилась надпись на крышке багажника;

мало того, что не исправили слишком длинный передний номерной знак, так ещё и задний раздули почти в два раза;

салон никто и не думал менять, поэтому «косыя» крупный – у Москвич-412, даже без «ИЭ», рычага на руле не было никогда;

и последний по списку, но не по важности новый недостаток – вся задняя часть. Номер я уже отметил. Теперь задний бампер. Он очень сильно смещён назад и вниз, потому что под ним появился внушительный и неизвестно кому приснившийся выступ. А над ним и под задними фонарями две «шишки» из того же источника. И последнее – задние фонари. В принципе, задумано было неплохо. Я даже готов был простить крашенные треугольники указателей поворота, но... Грустно всё это. В общем, не вижу оснований ни снимать, ни добавлять баллы по сравнению с прародителем. Всё то же самое. И сравнение с моделью от Тантала так же проиграно, хотя и совсем немного. Итоговая оценка – не очень хорошо.

47. РАФ-977ДМ «Латвия». Ещё одно жесточайшее разочарование. Рядом с идеальным РАФ-2203 будет стоять эта, извините, каракатица. И тем обиднее, что кроме геометрии, всё остальное выше всяких похвал. Очень хорошо подобран цвет, да и такого качества не было давно, даже выбирать не надо было. Но вернёмся к форме. Когда появились первые фотографии, уже было ясно, что передняя часть искажена. Но на виде в три четверти не было видно, насколько это искажение сильное. Когда появились

снимки в ортогональных проекциях, а особенно один над другим вид сбоку оригинала и модели, страшный диагноз подтвердился. Впечатление от «натуральной» модели ничего не изменило, да и список недостатков ещё пополнился:

лобовое стекло. Оно от ГАЗ-М21 и не везёт ему уже третий раз. Да, его форма не такая простая, но где же ваши знаменитые суперсканеры и высокоматематические 3D-модели? Как можно с таким оснащением сделать один и тот же объект три раза и все по-разному? И все три – неправильно. Если честно, больше похоже на то, что это рисовал карандашом дрожащей с похмелья рукой слесарь дядя Вася;

стекло неправильной кривизны ещё и установленное со слишком большим наклоном;

это потянуло за собой искажение оконных проёмов передних дверей, из-за чего они стали чуть длиннее, чем следует;

сопряжение верхней части лобового стекла с крышей – очень крупный промах, который радикально портит вид. И сама крыша кажется слишком плоской из-за невнятного жёлоба по периметру. Хорошо хоть, догадались не красить её в белый цвет, было бы ещё хуже;

ну, и главное «средоточие зла» – форма передней части. Не буду называть её ни сферической, ни цилиндрической, ни очень уж сложной. Но тот, кто нарисовал и сделал это, явно не видел оригинал, а имел только мелкие изображения. Вот и весь сканер. Не добавляет копийности и слишком акцентированный уступ на уровне форсунок омывателя, которые, кстати, получились излишне крупными;

стеклоочистители установлены слишком низко. Потому что щётки слишком повернуты относительно поводков. И почему они, как и зеркала, чёрные?;

решётка с габаритными фонарями сделана очень хорошо, то же могу сказать про эмблему, но где тогда надпись «Latvija»?;

все боковые окна имеют слишком большой радиус закругления углов. То, что все проёмы обведены – хорошо. Но то, что чёрным и очень толсто – для боковых окон плохо, стойки кажутся слишком тонкими;

не замкнут периметр проёма боковой двери пассажирского салона;

слишком широкая задняя дверь. Что привело к неправильным пропорциям заднего окна и слишком широко расставленным задним фонарям, которые, надо признать, сделаны очень хорошо. Несмотря на то, что я не любитель подобных решений;

колёса. Мало того, что они просто до безобразия большие, так это впечатление усиливается ещё и их «одноцветностью». То, что снизу периметр кузова покрасили белым – очень хорошо, но лучше бы покрасили диски;

это уже не геометрия, но даже если не разбирать модель, видно, что салон вопреки традициям сделан очень примитивно и даже топорно. Очень напоминает изделие завода «Двигатель». Я намеренно не упоминал его раньше и избегал сравнения. Это разные планеты, даже разные галактики. Цвет только похож. Там о геометрии тоже можно не вспоминать, но вот изгиб лобового стекла там передан точнее. Мне очень хотелось иметь эту модель, поэтому не очень просто давать оценку. После долгих размышлений решил поставить на одну доску с ГАЗ-М22 и ЗиС-101А. С учётом всего изложенного выше, оценка – средние.



Mercedes Actros
Car Carrier
red
номер MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Car Carrier
Sleepdienst Nederlands
yellow, beige интерьер
панель приборов beige
номер сзади SC C46
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Car Carrier
Sleepdienst Holland
номер MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Car Carrier
Soccorso Stradale Italy
yellow, beige интерьер
номер MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Car Carrier
Soccorso Stradale Italy
Orange, beige интерьер
панель приборов beige
номер сзади MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Car Carrier
SOS Car Recovery UK
yellow, beige интерьер
панель приборов black
баранка black
номер сзади MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Car Carrier
Wegenwacht Belgium
beige интерьер
номер MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Car Transporter
silver, номер MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Fire Engine Belgium
red, beige интерьер
панель приборов beige
баранка black
номер сзади/сзади MB
AC1
выхлопная труба black
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Fire Engine Brandkaren
Sweden
red, beige интерьер
панель приборов beige
номер сзади SC C46
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Fire Engine Brandweer
Nederlands
red, beige интерьер
панель приборов beige
номер сзади MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Fire Engine Brannvesenet
Norway
red, beige интерьер
панель приборов beige
баранка black
номер сзади SC 046
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Fire Engine Feuerwehr
red, beige интерьер
номер сзади MB AC1
Schuco



Mercedes Actros
Fire Engine Pelastuslaitos
H31 Finland
red, beige интерьер
панель приборов beige
номер сзади SC C46
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Fire Engine Pump
Brandweer Holland
номер MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Fire Engine Pump
Feuerwehr German
номер MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Fire Engine Pump Fire UK
номер MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Fire Engine Pump
Shoubou-sha Japan
номер MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Fire Engine Pump Straz
Poland
номер MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Fire Engine Roskilde
Brandvaesen
red, beige интерьер
панель приборов beige
баранка black
номер сзади SC C46
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Fire Engine Shobo Cho
Japan
red, beige интерьер
баранка black
номер сзади MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Fire Engine UK
red, beige интерьер
номер сзади MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Fire Engine Vigili Del Fuoco
red, beige интерьер
панель приборов beige
баранка black
номер сзади MB AC1
выхлопная труба black
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Fire Engine Pump
Pompiers France
номер MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Fire Engine Pump
Pompiers Belgium
номер MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Rescue Truck Vigili del
fuoco Italy
номер MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Tanker "EuroGas"
silver, номер MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Trailer "Ghipsfrisch"
green
номер MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Trailer
red
номер MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Truck "Super"
red
номер MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Turnable Ladder
Brandkaren Sweden
red, beige интерьер
панель приборов beige
номер сзади SC C46
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Turntable Ladder
Brandweer Holland
номер MB AC1
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Turnable Ladder
Brandweer Nederlands
red, beige интерьер
панель приборов beige
номер сзади MB AC1
007 на крыше
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Turnable Ladder
Brannvesenet Norway
red, beige интерьер
панель приборов beige
баранка black
номер сзади SC 046
Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros
Turnable Ladder
Feuerwehr Ladder
red, beige интерьер
номер сзади MB AC1
Schuco Junior



Mercedes Actros
Turntable Ladder
Feuerwehr German
номер MB AC1
Hongwell (Cararama)

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



Mercedes Actros Turntable Ladder Fire UK номер MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros Turntable Ladder Pompiers Belgium номер MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros Turntable Ladder Pompiers France red, beige интерьер номер MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros Turntable Ladder Shoubou-sha Japan номер MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros Turntable Ladder Straz Poland номер MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros Turntable Ladder Vigili del fuoco Italy номер MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros Turntable Ladder Fire Brigade UK red, beige интерьер номер сзади MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros Turntable Ladder Pelastuslaitos H31 Finland red, beige интерьер панель приборов beige номер сзади SC C46 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros Turntable Ladder Pompiers Belgium red, beige интерьер / панель приборов beige / баранка black . номер сзади/сзади MB AC1 / выхлопная труба black Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros Turntable Ladder Roskilde Brandvaesen red, beige интерьер панель приборов beige баранка black номер сзади SC C46 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros Turntable Ladder Shobo Cho Japan red, beige интерьер баранка black номер сзади MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros Turntable Ladder Vigili Del Fuoco red, beige интерьер панель приборов beige баранка black номер сзади MB AC1 выхлопная труба black Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros 3-axe Polizei Germany white, beige интерьер панель приборов beige номер сзади MB AC1 рисованные указатели поворотов Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros 3-axe dump truck red, номер MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros 3-axe Dump truck yellow, номер MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros 3-axe Police UK white, beige интерьер номер сзади MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros 3-axe Tanker "Shell" white номер MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros 3-axe Truck silver номер MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros 3-axe van "Euro Leasing" white, номер MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros 3-axe van "Knight of Old" blue, номер MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros 3-axe van "Tucher" blue, номер MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros 3-axe van "Pepsi" white with "Pepsi" Logo номер MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros 3-axe van "Rcnhut" yellow, номер MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros 3-axe van blue номер MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros 3-axe van white номер MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros 3-axe van "Gerthet" blue, номер MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Actros 4-axe Truck-Mixer yellow номер MB AC1 Hongwell (Cararama)



Mercedes Atego race truck #11 Hasseroder Team 1999 yellow Saico SA-14301-02



Mercedes Atego race truck #3 DKV M Racing Team 1999 white Saico SA-14301-01



Mercedes Atego race truck #6 Mobil Atkins Team 1999 silver Saico SA-14301-03



Mercedes Atego race truck #6 Tiger Racing Team 1999 red Saico SA-14301-04



Mercedes Atego race truck #7 Warsteiner Team 1999 white Saico SA-14301-05



Mercedes Atego race truck #8 M-Racing Team 1998 white Saico SA-14301-06



Mercedes C-class black, dark grey интерьер лс.номер C-class Real-X rx020[A01]



Mercedes C-class black Realty (Yodel Real-X Part-6)



Mercedes C-class silver metallic, grey интерьер номер сзади Mercedes Benz M-Tech 6

САПС



www.1001automodel.ru



www.1001automodel.ru

ГАЗ-ММ бортовой открытая кабина без дверей защитный САИС



ГАЗ-ААА бортовой защитный САИС 43177



ГАЗ-МММ бортовой защитный с тентом САИС



www.1001automodel.ru



ГАЗ-МММ бортовой защитный САИС 43178



ГАЗ-МММ бортовой открытая кабина без дверей защитный САИС



www.1001automodel.ru



www.1001automodel.ru

ГАЗ-СА3-35-03 самосвал синий/серый САИС



ГАЗ-СА3-35-04 самосвал синий/серый САИС 43136



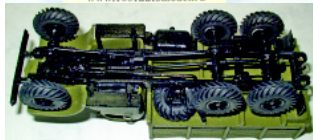
ГАЗ-СА3-53В самосвал голубой САИС



www.1001automodel.ru



www.1001automodel.ru



ЗИЛ-157 бортовой защитный (модель выпускается с 2003 г.) САИС 43155А



www.1001automodel.ru



www.1001automodel.ru

ЗИЛ-157 бортовой с тентом защитный САИС 43155Б



ЗИЛ-157 КУНГ защитный САИС



ЗИЛ-157КВ + ТЗМ ПР-11А комплекса С-75 Волхов с ракетой 13Д



ЗИЛ-164 бортовой защитный САИС



ЗИЛ-164 бортовой с тентом защитный САИС



ЗИЛ-164АН + ОДА3-822 автопоезд САИС



ЗИЛ-5301 «Бычок» бортовой синий/серый САИС

