

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

Автомобильный 4/2008 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



НА ПОЛЯХ
"1400" СЕРИЯ ИЗ ФРАНЦИИ
СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ
АВТОМОБИЛИ-САМОСВАЛЫ
ПРОМЫШЛЕННЫЕ ТРАКТОРЫ. ИСТОРИЯ
ГАЗ-56 – ВЗГЛЯД СКВОЗЬ ГОДЫ
КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ ФИРМЫ "MATCHBOX"
СЕРИЯ "MODEL OF YESTERYEAR"

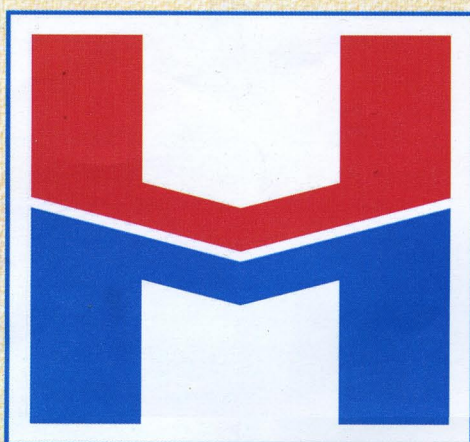
www
AUTOMODEL
RU

VM.M Co. Ltd.

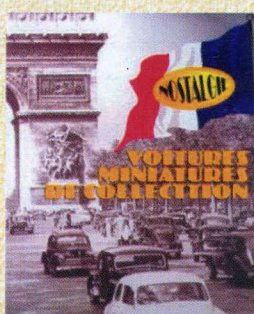
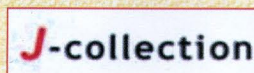
дистрибьютор № 1 в РОССИИ



NOREV



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



Premium Class XXs



ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ

Москва

Магазин № 1

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

Санкт-Петербург

МАШИНКИ

на Моховой 31
тел.: (812) 579-83-62

Лучший выбор
моделей
во всех масштабах

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 4/2008 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор
Александр Шкаев
e-mail: 246S1385@infoline.su
a_shkaev@mail.ru
shkaev@scale43.com
тел.: 8-916-041-36-87

Зам. гл. редактора
Надежда Макогонова

e-mail: makogonova@mtu-net.ru

Редакционный совет:

Александр Говоруха (Николаев)

e-mail: govorg1972@ukr.net

Олег Курихин (Москва)

Евгений Прочко (Москва)



Коллективный консультант:

Лидия Кожина

e-mail: kojina@pm.isf.ru

Валентина Аверина

e-mail: averina@polymus.ru

Набор и вёрстка

Любовь Полетаева

Фото

Юрий Мильман, Ольга Шкаева

Издатель

ООО «Благовест-В»

Адрес для переписки:

129347, Москва,

ул. Проходчиков, 4, оф. 131

Шкаеву Александру Вадимовичу

Тел. для справок: 8-916-041-36-87

<http://www.RussianScaleModels.com>

Журнал зарегистрирован в Государственном
Комитете РФ по печати

Свидетельство ПИ № 77-1671 от 15.02.2000 г.
Редакция не несёт ответственности за содержание
авторских статей и рекламных материалов.

Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авто-
ров статей.

Данное издание не может быть воспроизведено полно-
стью или частично без письменного разрешения изда-
теля. При цитировании ссылка обязательна.

© Автомобильный моделизм, 4(58)

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, 2008

СОДЕРЖАНИЕ

На полях, 2
«1400» серия из Франции, 4
Д. Лисин
Автомобили 1989 года – Fiat Tipo, Opel
Vectra/Vauxhall Cavalier и Volkswagen Passat
III (B3), 8
А. Бармасов
Моделистам на заметку, 11
Промышленные тракторы. История, 13
А. Круглов
Модели в Интернете, 16
История автомобилей в моделях, 17
Зарубежные новинки, 19
Отечественные новинки, 22
Сельскохозяйственные автомоби-
лосамосвалы, 23
А. Колеватов
ГАЗ-56 – взгляд сквозь годы, 28
М. Соколов
Каталог моделей фирмы «Matchbox» серия
«Model of YesterYear», 33
Справочная информация. Fiat в фотографиях
и моделях 35
Конкурс «Модель года», 38
Справочная информация. Каталог моделей в
масштабе 1:72, 39

Дорогие друзья и коллеги!

**Заканчивается подписка на второе по-
лугодие 2008 года. Подписка осуществляется
только через редакцию.**

*Редакция может гарантировать получе-
ние журнала только его подписчикам.*

*Стоимость подписки осталась прежней
– 390 руб. за полугодие.*

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

*Убедительная просьба, не затягивайте с
подпиской. Тираж в редакции заканчивается
через месяц после получения его из типографии.*

*К сожалению есть и малоприятные ново-
сти. С 1 июня 2008 г. почта повысила сто-
имость своих услуг на 30%, а до этого состо-
ялось очередное повышение стоимости услуг в
типографии. До конца года мы стоимость ре-
шили не изменять, а вот что делать с нового
года пока не знаем. Нам бы очень хотелось
знать ваше мнение о возможной стоимости
журнала. Пишите по e-mail или СМС.*

Надеемся, что Вы останетесь с нами.

ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» осуществляется *только через редакцию журнала* перечислением почтового перевода в **390 руб.** (за полугодие) или **780 руб.** (за год) для России и указанием в поле «Для письма»: «Подписка на __ полугодие» и своего почтового адреса. Отправка журнала – заказной бандеролью.

ПРЕДЫДУЩИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛОВ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ТОЛЬКО ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМУ СОГЛАСОВАНИЮ С РЕДАКЦИЕЙ

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

Для справки: стоимость одного номера за 2000 – 1-ю пол. 2003 гг. – **130 руб.** (с пересылкой по России). После согласования заказа при переводе денег необходимо сообщить в поле «Для письма» нужные номера, их количество и свой почтовый адрес, или послать эту информацию на электронный адрес.

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

В розницу старые и новые номера журнала можно приобрести:

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

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

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

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

магазин «Машинки» – ул. Моховая, д. 31

Воронеж: магазин «Моделист-конструктор» – ул. Комиссаржевской, д. 7, кинотеатр «Юность» (вход справа)

хобби-магазин «Масштабные модели» – ул. Вл.Невского, д. 44 (в помещении магазина «Мир дерева») торговый центр «Электроника», отдел «Автомодель» – ул. Кольцовская, д. 46

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

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

Интернет-магазины www.ritmopexx.ru; www.1001automodel.ru

УКРАИНА: 69006, г. Запорожье, Северное шоссе, д. 5, кв. 1. Никифоров В. (тел. 12-08-96), г. Полтава, тел. 2-46-59, Лаптев Олег

НА ПОЛЯХ

Вот уже несколько лет фирма Schuco выпускает серию старинных сельскохозяйственных тракторов в масштабе 1:43. Некоторые из них изготавливаются в виде диорам. Это вызывает оживлённый интерес к этим миниатурам, представляющим вечный порядок возделывания полей.

До того времени, как фирма Schuco начала изготавливать свои модели, копии сельскохозяйственных тракторов изготавливали только в масштабе 1:32. Эти копии своей отделкой и детализировкой больше походили на игрушки, чем на модели для коллекционеров. Всё изменилось с инициативой фирмы Schuco, которая не сомневалась в том, что можно применить технологии производства масштабных моделей автомобилей для изготовления моделей тракторов. Коллекционеры оценили идею фирмы незамедлительно. Надо сказать, что для своей первой модели Schuco особенно тщательно выбирала прототип. Им стал трактор Porsche Junior. Даже коллекционеры автомобилей его купили, поместив уважаемого предка на почётное место рядом со своими Porsche 356 и Porsche 917 или с современным Porsche Carrera. Действительно, спроектированный фирмой спортивных автомобилей Ferdinand Porsche, этот трактор изготавливался фирмой Mannesmann с 1949 г. в четырёх вариантах: Junior, Standard, Super и Master, которые оснащались одно-, двух-, трех- и четырёхцилиндровыми дизельными двигателями соответственно. Двигатели имели воздушное охлаждение. У моделей Schuco капот не открывается, но отсутствие боковых стенок позволяет видеть одноцилиндровый двигатель, воспроизведённый с многочисленными деталями. Красный цвет корпуса и жёлтые колеса соответствуют прототипу. Были изготовлены две версии модели. Вторая имела сиденье для сельскохозяйственного рабочего, изготовленное способом фототравления и размещалось на заднем крыле. Точностью и качеством своего изготовления модель подготовила почву для появления новой категории коллекционеров.

Почти все немцы

Всем понравилась продукция Schuco. Однако коллекционерам приходится мириться с тем фактом, что фирма изготавливает, за небольшим исключением, только немецкие трактора. К счастью, некоторые трактора поступали на экспорт, а некоторые из них даже копировались за пределами Германии, что и позволило их узнать коллекционерам других стран. Так случилось и с Lantz Bulldog, который широко используется и французскими сельскохозяйственными рабочими. Он был воспроизведён фирмой «La Societe Nationale Aeronautique du Centre» «птиелька в птиельку» под маркой Percheron (Першерон). Существуют две изготовленные фирмой Schuco модели в масштабе 1:43. Первая — классическая модель, раскрашенная методом тамповки с подробно детализированным местом управления. Вторая модель представляет собой Eilbulldog 55PS с закрытой кабиной. Над передними и задними колесами трактора расположены крылья, кабина имеет ветровое стекло, капот открывается назад вместе с сиденьем, рассчитанным на двух пассажиров. Трактор оснащён широким топливным баком и лебёдкой. Этот «быстрый» Bulldog (так его имя переводится с немецкого языка) был больше предназначен для дорожного использования, а не для аграрных работ. На обеих моделях воспроизведены механические элементы,



такие как оси и отвалы, но дизельный двигатель не видим. Трактор Hanomag R40 находится в той же категории. Фирма «Hanno-versche Maschinenbau AG» начала его производство в 1942. Трактор получил 4-цилиндровый дизельный двигатель, который был приспособлен ко всем типам горючего. В дорожной версии, в какой его воспроизвела Schuco, он имел скорость, немного выше скорости сельскохозяйственного варианта.

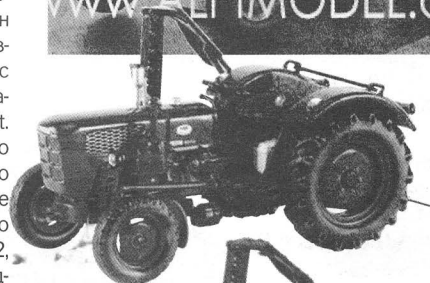
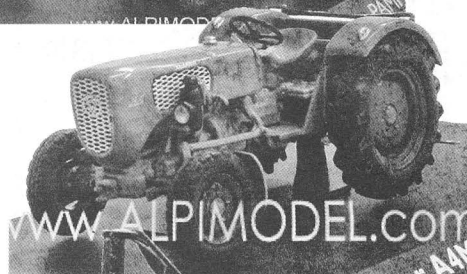
С другими моделями серии мы возвращаемся к тракторам, более соответствующим своему сельскохозяйственному назначению.

Фирма, созданная братьями Eicher начала свою деятельность в 1936 г. используя двигатели Deutz. Начиная с 1948 г. она начала изготавливать свои собственные двух-, трех- и четырёхцилиндровые дизельные двигатели. Schuco выбрал в качестве модели трактор ED16, который обладает всеми характеристиками моделей этой серии, с детальными двигателем и местом управления (здесь представлено все: педали и рукоятки переключения передач и тормоза). Место пассажира, изготовленное методом фототравления расположено на левом крыле. Другой трактор Eicher также существует в серии Schuco. Это более современный EM200. Он отличается своим передним мостом, на котором поперечная рессора заменяет традиционную ось.

Fendt — ещё одна фирма, производящая сельскохозяйственную технику, начала свою деятельность в 1928 г. Dieselfross, который имеет некоторые конструктивные решения, используемые в машинах Deutz или MWM, был трактором среднего размера, который в миниатюре воспроизведён с той же точностью, как и остальные модели, появившиеся в той же серии. Он выпущен в комплекте с трактором Farmer II, производство которого началось в 1960 г., первоначально с двигателями Fendt. Именно Farmer II имеет честь носить специальную «ливрею» — он окрашен в металлизированную бронзу. Эта модель изготовлена в ознаменование выпуска 100-тысячного трактора фирмы Fendt. Его также изготавливает Schuco. Трактор MAN 4S2, также хорошо известный в Германии, является одним из лучших представителей продукции «Maschinenfabrik Augsburg-Nurnberg», которая после II Мировой войны возобновила производство сельскохозяйственной техники и тракторов с двигателями мощностью от 25 до 45 л.с. Почти все трактора полноприводные. Модель трактора имеет очень тщательно выполненные, такие детали, как решётка радиатора, фары, пробка радиатора, место управления и пассажирские сиденья.

Выпуском трактора фирмы Ferguson положено начало изготовления моделей тракторов зарубежного производства. Трактора этой фирмы производились в Англии, США и во Франции. Schuco выпустила модель трактора TE20, который производился в Англии фирмой Standard с 1948 г.

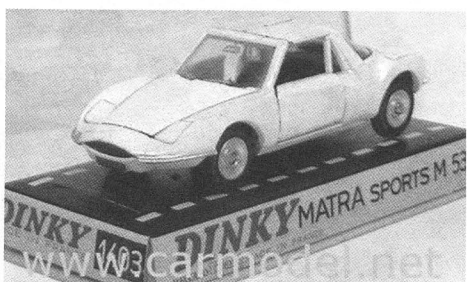
Трактор оснащён 4-цилиндровым двигателем водяного охлаждения объёмом 1966 см³. Миниатюра почти безукориз-





«1400» СЕРИЯ ИЗ ФРАНЦИИ

Дмитрий ЛИСИН
lischita@mail.ru

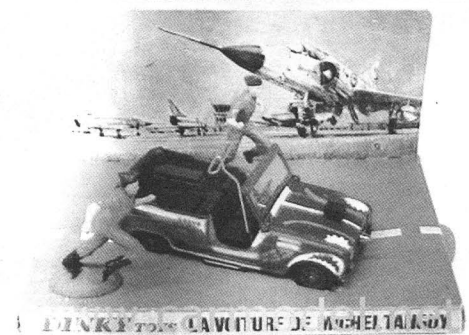


Наконец один из признанных российских и мировых раритетов Москвич-408 от «Dinky Toys» занял достойное место в моей коллекции. Я долго собирал информацию об этой модели, пыгался её приобрести, вёл множество переговоров, многие из которых закончились фиаско. Но цель достигнута, теперь и я с радостью поделюсь с коллегами тем, что я узнал о компании, которая создала эту интересную миниатюру, серии в которой она выпускалась, и чем всё это закончилось.

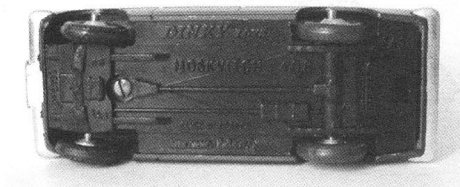
А началось всё ещё до Второй мировой войны, когда специалисты английской компании «Мессапо», находящейся в Ливерпуле, запустили серию аксессуаров для моделей железных дорог «Hornby», и назвали её «Dinky Toys». Никто из них даже и не подозревал, что «Dinky Toys» станет настолько популярной, что придётся открывать французское представительство. Но это произошло, и в 1933 г., в парижском пригороде Бобиньи, открылось французское представительство «Dinky Toys», которое многими коллекционерами чаще стало называться «Dinky France». Несмотря на принадлежность к английской фирме, представительство скоро стало полностью независимым предприятием в сфере формирования маркетинговой политики и всегда предлагало коллекционерам высококачественные масштабные модели, изготовленные иногда более искусно, чем продукция из «Туманного Альбиона».

Предприятие прекрасно развивалось, были выпущены копии автомобилей сотой, пятисотой и других серий, а в 1967 г. французская компания запустила новую серию автомобилей в масштабе 1:43, начиная с номера 1400, при этом никто даже не предполагал, что это будет началом конца. Впоследствии оказалось, что «1400 серия» была последней серией масштабных моделей, выпущенная «Dinky France». О ней и будет наш рассказ.

Все 33 оригинальных копии автомобилей «1400 серии», с указанием реального номера в каталоге и года выпуска приведены в табл. 1. Из неё видно, что некоторые каталожные номера пропущены, и это не случайно, т.к. модели, которые планировалось выпустить под пропущенными номерами, никогда не увидели свет. Некоторые коллеги могут возразить, что существуют масштабные модели «Dinky Toys», у ко-



торых нумерация в каталоге продолжает «1400 серию» и существуют модели с номерами, которые отсутствуют в приведенном в таблице списке. Это так, такие модели существуют, но они не могут быть добавлены к «1400 серии», так как это либо модели испанской компании «Pilen», кото-

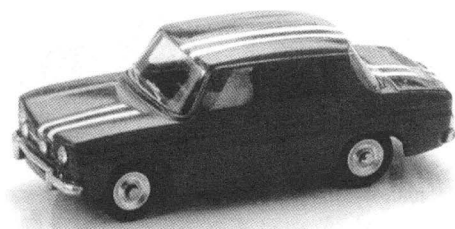


рая производила и продавала модели, нумеруя их так же, как нумеровались оригинальные модели «Dinky Toys». Либо продукция компании «Solido», масштабные модели которой, укомплектованные ужасными «быстрыми колёсами», выпускались в серии «Cougar» и в последние, самые трудные для англо-французской фирмы годы, также продавались как модели «Dinky Toys». Путаница возникла из-за того, что эти копии от «Solido» имели каталожные номера, приписываемые им членство в «1400 серии», но это не так. Мы не будем останавливать своё внимание ни на моделях «Pilen» ни на «Solido», так как нам наиболее интересны настоящие модели произведенные «Dinky France».

Первые две модели «1400 серии» являлись переизданием копий автомобилей, входивших в «500 серию» и не претерпели больших изменений. Модель Peugeot taxi была оснащена фарами в виде камушков и открывающимся люком в крыше, а у Alfa Romeo помимо таких же «бриллиантовых фар» были открывающиеся капот и багажник. Третья модель – Ford Galaxie 500 sedan была 100% новинкой. Модель была представлена в 1967 г., все четыре двери открывались, реалистично проработали покрывки колёс, а красные полупрозрачные задние фонари были прекрасно подогнаны в хромированную оправу. Копия этого Ford выпускалась в двух цветовых решениях тёмно-каштановом и светло-золотистом металлик. Четвёртая модель серии Matra M530 так же имела интересные технические решения, такие как опускающиеся и поднимающиеся фары, управлять которыми можно было с помощью маленького рычажка, расположенного на днище модели, и двумя люками на крыше, которые могли открываться по отдельности как на настоящем автомобиле.

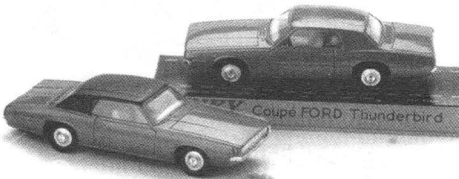
Миниатюра также предлагалась в двух цветовых решениях: белом или оранжевом.

В 1968 г. в серию добавили новые версии существовавших ранее миниатюр – Citroen ID19 break Люксембургского телевиденья и Jeep ремонтной службы. У Citroen над крышей находилась вращающаяся телевизионная камера с оператором, и открывался задний люк. Модель окрашивали в фирменные красный



Модели автомобилей компании «Dinky France» серии 1400, масштаб 1:43

Название модели	№ в каталоге	Год выпуска	Примечание
Peugeot 404 Taxi 07	1400	1967	Трудно найти
Alfa Romeo Giulia TI Rally	1401	1967	Трудно найти
Ford Galaxie Sedan	1402	1967	Иногда в продаже
Matra M530 coupe	1403	1967	Иногда в продаже
Citroen ID break «Radio-Tele-Luxembourg»	1404	1968	Трудно найти
Opel Rekord 1900 coupe	1405	1968	Иногда в продаже
Renault R4 Simpar «Tanguy»	1406	1968	Трудно найти
Simca 1100 berlina	1407	1968	Иногда в продаже
Honda S-800 coupe	1408	1968	Иногда в продаже
Chrysler 1800 berlina	1409	1969	Иногда в продаже
Moskvitch 408 berlina	1410	1968	Иногда в продаже
Alpine A310 coupe	1411	1971	Трудно найти
Jeep carro attrezzi/breakdown service	1412	1968	Трудно найти
Citroen Dyane	1413	1968	Иногда в продаже
Renault R8 Gordini	1414	1968	Иногда в продаже
Peugeot 504	1415	1968	Иногда в продаже
Renault R6	1416	1968	Иногда в продаже
Matra 3 litri Formula 1	1417	1969	Трудно найти
Ford Thunderbird coupe	1419	1969	Трудно найти
Opel Commodore GS coupe	1420	1970	Иногда в продаже
Opel GT 1900	1421	1969	Иногда в продаже
Ferrari 3 litri Formula 1	1422	1969	Трудно найти
Peugeot 504 cabriolet	1423	1969	Иногда в продаже
Renault R12TL	1424	1969	Иногда в продаже
Renault R12TL Gordini	1424G	1971	Трудно найти
Matra 630 Le Mans	1425	1969	Трудно найти
Alfa Romeo Carabo Bertone	1426	1970	Трудно найти
Peugeot 304	1428	1969	Иногда в продаже
Peugeot 404 break «Police»	1429	1970	Иногда в продаже
Fiat-Abarth 2000 coupe Pininfarina	1430	1970	Иногда в продаже
Ferrari 312P	1432	1970	Трудно найти
Surtees TS-5 Formula 5000	1433	1971	Трудно найти
Citroen Presidenziale	1435	1970	Очень трудно найти



и серый цвета люксембургского телевидения. Она имела два вида декали – с пол-

ным «Radio Tele Luxemburg», либо с сокращённым «RTL» наименованием принадлежности автомобиля. Jeer ремонтной службы окрашивался в красно-жёлтые цвета, и отличался от старой версии только наличием дополнительных аксессуаров, характерных для ремонтных автомобилей. В том же 1968 г. было представлено несколько абсолютно новых моделей. Первой из них стала прекрасная копия Opel Rekord coupe 1900 с очень реалистичными колёсными дисками, следующей достаточно необычная версия военного автомобиля Renault 4 Simpar 4x4, которым пользовались два, переживавших из комиксов, популярных в то время телевизионных персонажа – пилоты Tanguy и Laverdure. Далее в 1968 г. на суд коллекционеров были представлены 4 копии французских автомобилей: Simca 1100 (открывались капот и багажник, выпускалась только в цвете серый металлик), Renault 6 (открывались передние двери, капот, выпускалась только красного цвета), Renault 8 Gordini (абсолютно ничего не открывалось, цвет – синий, как на флаге Франции) и Citroen Dyane (открывались капот и багажник, цвет светло-серый). Они были, в отличие от модели Opel, оснащены классическими металлическими дисками, типичными для ранней продукции французского представительства. Помимо копий французских автомобилей среди новинок «Dinky France» 1968 г. были и две копии иностранных автомобилей. Это японская Honda S-800 (открывался только капот, цвет модели жёлтый) и впервые выпущенная на Западе копия советского автомобиля Москвич-408! Вот когда произошло это интересное событие. Причём так и не известно кто предоставил чертежи прототипа, и использовались ли они, а так же почему был выбран именно «Москвич». Но, безусловно, именно с 1968 г. и до настоящего времени за этой масштабной моделью гоняется множество наших соотечественников-коллекционеров. У копии «Москвича» открывался капот, а выпускалась она только в тёмно-красной цветовой гамме. Последней новинкой 1968 г. с проработанными колёсами, со всеми открывающимися элементами, включая задние двери, была прекрасная светло-голубая масштабная модель автомобиля Peugeot 504. Именно эту модель выпустила снова в 1977 г. испанская компания «Pilen» под каталожным номером 1452, но у неё уже ни одна дверь не открывалась. Также стоит вспомнить, что Peugeot 504 была первой моделью «Dinky France» выполненной в большом масштабе 1:18, но, к сожалению, она не имела большого коммерческого успеха.

В 1969 г. к «1400 серии» сначала была добавлена модель фантастического болида Matra MS80, на несколько изменённом про-



тотипе которого Джеки Стюарт (Jakie Stewart) выиграл чемпионат мира Формулы 1 этого года! Затем появился синий Opel GT1900 с открывающимися капотом, дверьми и отлично проработанным багажником, а позже и Ford Thunderbird coupe, производившийся в двух цветах – зеленый металлик и зеленый металлик с черной крышей. Отличительной особенностью модели Ford были задние фары, которые могли гореть от встроенных батареек. Сразу же после того как на Парижском Мотор Шоу в 1969 г. был представлен автомобиль Renault 12TL, появилась и его модель от «Dinky France» синего цвета. Однако у модели, кроме открывающихся передних дверей была неправильная решётка радиатора. Произошло это из-за того, что производители масштабной копии не были в курсе тех изменений у реального автомобиля, которые произошли в последний момент. После модели



Renault последовали: модель Peugeot 504 cabriolet, у которой не было ни одного открывающегося элемента, но были поворачивающиеся колёса, а затем две копии спортивных автомобилей – болид Формулы 1 Ferrari со спойлером и Matra 630 – участник гонок в Ле Манне (открывались передние двери и капот, цвет – синий).

Следующий 1970 г. порадовал коллекционеров тщательно проработанной копией автомобиля Alfa Romeo Carabo Bertone. От внимания сотрудников «Dinky France» не ускользнули ни нюансы окраски – зелёный металлик, ни дизайн колёсных дисков прототипа, но вот открывающиеся элементы полностью отсутствовали. Немного позже увидели свет копии Abarth 2000 Pininfarina (окрашивалась в оранжевый оттенок красного с белыми полосками, открывался задний люк, открывая доступ к имитации двигателя, и были использованы шины разного размера: впереди меньше, сзади больше, как у настоящего автомобиля), ночной Ferrari 312P (красного цвета с открывающимися передними дверьми), а также Peugeot 304 (белого цвета с открывающимися передними дверьми) и Chrysler-Simca 180 (открывались передние двери). К концу 1970 г. к «1400 серии» присоединились Peugeot 404 station-wagon Police с антенной на крыше и 6-цилиндровый Opel Commodore coupe (открывались передние двери и капот). Копия Peugeot получилась в результате переделки модели «500 серии», имевшей каталожный номер 525, а Opel – в результате переделки модели Opel Rekord 1900 coupe, и как следствие он имел неправильную решётку радиатора. Последней в 1970 г., была представлена впечатляющая модель автомобиля Citroen президента Французской Республики. Это была хорошо проработанная копия с усовершенствованным механизмом открывания дверей, эмблемой спереди и флагом на капоте, бархатной отделкой салона. Окрашивали модель в два тона бронзового металлика как и реальный прототип. Копия президентского Citroen вызвала большой ажиотаж в среде коллекционеров, не смотря на то, что её цена была очень высока (модель Peugeot 504 стоила в три раза меньше). Нет необходимости говорить, что сейчас эту модель очень трудно найти, а о её стоимости можно только догадываться. Определённо, выпуск копии Citroen не приближал французский филиал Dinky Toys к краху, но многим специалистам было уже известно, что знаменитый фирма испытывает серьезные финансовые трудности.

И как следствие, в 1971 г. каталог «1400 серии» пополнился только тремя миниатюрами: Formula 5000 Surtees, Renault 12 Cordini (горчично-жёлтого цвета с открывающимися передними дверьми) и Alpine Renault A-310 красного цвета с характерным задним стеклом, открывая которое, можно было более детально рассмотреть

отсек двигателя.

В течение 1972–1973 гг. знаменитая фирма из Бобиньи не добавил ни одной новой модели к «1400 серии», ограничившись лишь выпуском некоторых доработанных копий из других серий, которые уже были представлены в каталоге. В 1974 г., как было уже отмечено в начале нашего рассказа, было заключено соглашение с испанской компанией «Pilen», которая продавала некоторые модели под именем «Dinky Toys» до 1980 г. В 1981 г. компания «Solido» произвела несколько моделей «1400 серии» и в этом же 1981 г. для «Dinky France» всё закончилось окончательно.

Исчез ещё один интересный изготовитель масштабных копий автомобилей, а его продукция перешла в разряд антиквариата. Так что если вам интересны какие-то миниатюры из «1400 серии» «Dinky France» не упустите свой шанс!!!

Используемая литература:

1. Naboru Nakajama «Model cars of the world», Hoikusha, Japan
2. M.&S. Richardson «The Great book of Dinky Toys» New Cavendish Books, London
3. Bruno Libero Boracco «Dinky France 1400 series» Miniauto&Collectors magazine №2 2001
4. Материалы сети Интернет

СТАНИСЛАВ КИРИЛЕЦ

АВТОМОБИЛИ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

ИРО

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

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

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

Книгу можно заказать через редакцию журнала. Стоимость одного экземпляра с пересылкой по России 220 руб.

Автомобили 1989 года – Fiat Tipo, Opel Vectra/Vauxhall Cavalier и Volkswagen Passat III (B3)



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



Fiat Tipo

Первое место в европейском конкурсе «Автомобиль 1989 года» с 356 баллами занял итальянский FIAT Tipo.

Оригинально стилизованный переднеприводный Fiat Tipo пришёл на смену FIAT Ritmo/Strada. Производство началось в январе 1988 г., но на брюссельский салон он опоздал. Впервые он был представлен на Женевском автосалоне весной 1988 г. По параметрам FIAT Tipo близок к VAZ-2109. Внешне Tipo напоминает Fiat Uno, и создавался как конкурент Volkswagen Golf. У Fiat Tipo двухобъёмный пятидверный кузов, который выделяется необычной, как бы приподнятой задней частью с двумя боковыми окнами.

Задняя дверь выполнена целиком из пластмассы и заходит на боковые панели и крышу. Вместе с тем передняя часть машины решена в традиционном для Fiat стиле — с низкими прямоугольными фарами, массивным бампером-спойлером и скромным оформлением решётки радиатора с характерными пятью наклонными хромированными полосками. Автомобиль со своими округлыми боковинами выглядит довольно низким и широким. Его формы положительно повлияли на аэродинамику ($C_x = 0,31$). Обращает внимание на себя очень малая высота порога пятой двери.

Fiat Tipo выпускался в многочисленных вариантах с разными типами силового агрегата и трансмиссий. Среди них «сверхэкономичный» четырёхцилиндровый бензиновый двигатель «Файр» рабочим объёмом 1108 см³, который делали на полностью роботизированном заводе. Кроме него, предлагались бензиновые двигатели большего рабочего объёма, причём в разном исполнении — с карбюраторным питанием и непосредственным впрыском, с обычной или электронной системой зажигания, с каталитическим нейтрализатором отработавших газов, а также два дизеля. Стандартной была пятиступенчатая коробка передач.

Подвеска всех колёс независимая, передняя — типа McFerson с отрицательным плечом обкатки колёс. Передние тормоза дисковые, их привод — гидравлический диагональный с антиблокировочным устройством. Рулевой механизм реечный, у некоторых моделей с гидравличес-

ким сервоусилителем. В конструкции кузова 70% использованного листа — оцинкованный. Ещё одна особенность Fiat Tipo — установка нового щитка и цифровыми приборами и указателями.

А вот как одной фразой охарактеризовал Fiat Tipo 1.4 английский автомобильный журнал Autocar and Motor: «Хэтчбек 1990-х годов». Fiat Tipo 1.9 turbodiesel удостоился такой характеристики: «Хороший дизель, но очень негибкий». Fiat Tipo 1.6DGT был назван «лидером в своём классе».

В 1990 г. на базе Fiat Tipo выпустили 4-дверный седан Fiat Tempra, а затем 5-дверный грузопассажирский универсал.

В 1995 г. гамму малого класса Fiat Tipo заменило новое удачное семейство Fiat Bravo/Brava.

В 1987 г. на салоне в Белграде была представлена новая разработка югославского партнёра Fiat — завода Crvena Zastava в Kragujevac — 5-дверный Yugo Florida, предназначенный для экспорта в Северную Америку. Год спустя Yugo Florida пошёл в серийное производство. Его кузов, напоминающий Fiat Tipo, был разработан итальянской фирмой Ital Design, хотя в конструкции шасси доминировали решения от Fiat 128. Как и все Zastava/Yugo он оснащался карбюраторными моторами рабочим объёмом 1116, 1302 и 1372 см³ мощностью от 60 до 71 л.с. В ноябре 1989 г. Yugo Florida начал продаваться в Великобритании под именем Yugo Sana.

Масштабные модели Fiat Tipo:



Fiat Tipo 1989 Bburago 4179
Fiat Tipo rally 1989 Bburago 4134



Fiat Tipo 1.1 1988 Carabinieri DeAgostini
Fiat Tipo ACI Giocher t05

Fiat Tipo Carabinieri Giocher t03
Fiat Tipo Guardia Di Finanza Giocher t08
Fiat Tipo 5-doors 1989 Carabinieri Edison 803321

Fiat Tipo Polizia Giocher t02



Fiat Tipo Polizia Municipale Como Giocher t07
Fiat Tipo Polizia Municipale Torino Giocher t06
Fiat Tipo Taxi Giocher t04

Fiat Tipo SX Scorta cellulari Polizia Penitenziaria
- Le auto Autoparco pp01ft0080



Opel Vectra/Vauxhall Cavalier

Второе место в европейском конкурсе «Автомобиль 1989 года» с 261 баллами заняли автомобили концерна General Motors Opel Vectra/Vauxhall Cavalier, сменившие в 1988 г. Opel Ascona.

С 1984 г. программа Vauxhall стала полностью идентичной продукции Opel за исключением названий и комплектаций, т. к. Vauxhall имеет правостороннее управление. Совсем недолго Opel Vectra назывался на Британских островах Vauxhall Cavalier.

А вот как одной фразой охарактеризовал Vauxhall Cavalier (он же Opel Vectra) английский автомобильный журнал Autocar and Motor: «Неплохая машина, но не такой большой шаг вперёд».

Новое поколение моделей Opel Vectra с 1996 г. производилась с 4- и 5-дверными кузовами седан, хэтчбек, универсал.

Масштабные модели Opel Vectra/Vauxhall Cavalier:
Opel Vectra 4-doors sedan light blue metallic Gama 1161
Opel Vectra Gama 1162
Opel Vectra sedan Trix-Mahgold GmbH
Opel Vectra хэтчбек Trix-Mahgold GmbH

Volkswagen Passat III (B3)

Третье место в европейском конкурсе «Автомобиль 1989 года» занял с 194 баллами немецкий Volkswagen Passat третьего поколения.

В начале 1980-х гг. (на 52-м Женевском автосалоне) Volkswagen показал экспериментальную «модель 2000 года».

Сегодня видно, насколько мало общего у современных моделей Volkswagen и той «модели 2000 года», а вот черты Passat следующего (то есть третьего) поколения в том концепт-каре проглядывались. Создавая Passat третьего поколения, Volkswagen радикально изменил форму кузова — из несколько легкомысленного и спортивного хэтчбека Passat превратился в солидный седан доста-



точно строгих форм. Ещё продолжая выпуск Passat предыдущего (второго) поколения, Volkswagen провёл исследование рынка, и пришёл к неожиданному выводу — консервативные и практичные немцы (в отличие от французов, которые однозначно отдавали предпочтение хэтчбеку перед всеми другими типами кузовов) покупали Passat с кузовом хэтчбек не из-за его преимуществ, а скорее из-за недостатков Passat с кузовом седан (Santana), при этом трёхдверный хэтчбек был снят с производства ещё раньше. В результате было решено исключить «чистый» хэтчбек из программы производства, сосредоточив усилия инженеров на проектировании двух типов кузова — строгий четырёхдверный седан (впрочем, несколько напоминающий хэтчбек из-за большого среднего и малого заднего объёмов) и не менее строгий пятидверный универсал. С тех пор выбор кузовов уменьшился — все Passat стали либо четырёхдверными седанами, либо пятидверными универсалами (Variant).

Когда Passat третьего поколения (модель «35i») впервые был представлен публике в феврале—апреле 1988 г., автолюбители немедленно разделились на два лагеря: одни, безусловно, поддержали стиль оформления передней части автомобиля, другие категорически не воспринимали этот «лысый» передок в духе американской моды того времени (это оригинальное решение, использованное Джеком Телнаком, шеф-дизайнером Ford of Europe, на модели Sierra, поразило публику — радиатор закрыт обтекателем из ударопоглощающего стекловолокна — «лыжей», как его называют в России).

Volkswagen Passat был представлен на Женевском автосалоне 1988 г. сразу в нескольких модификациях и с различными двигателями. Несмотря на то, что почти не изменились наружные габариты новой модели, путём лучшего использования внутреннего пространства у седана удалось увеличить багажник до 0,495 м³. Сразу предлагались пять двигателей от 1600 до 2000 см³, включая шестнадцатиклапанный карбюраторный двигатель и дизель с наддувом. Самый мощный вариант (2000 см³, 16 клапанов, 100 кВт/5800 об/мин) достигал скорости 206 км/ч с ускорением с 0 до 100 км/ч за 9,9 с. Самой экономичной, разумеется, была модель с дизелем с наддувом с расходом топлива по ЕЭК 4,4/6,2/6,8 л на 100 км.

Эта машина завоевала особую популярность во всём мире. Причины: надёжность, долговечность, а также высокая вместимость салона и багажника, и относительно невысокая цена (по крайней мере, в сравнении с «одноклассниками» — Mercedes (190 и C-class) и BMW 3-й серии). В отличие от Passat первых двух поколений (унифицированных с Audi 80) Passat третьего поколения представляет собой достаточно оригинальную разработку.

Кузов получился на славу (коэффициент сопро-

тивления всего 0,29). Если же оценивать прочие потребительские качества Volkswagen Passat, то здесь мнение однозначно — автомобиль удался. Салон этого компактного седана сегмента D получился весьма просторным, сзади можно сидеть даже закинув ногу на ногу. Багажник объёмом до 820 л при сложенной спинке заднего сиденья также один из вместительнейших в классе. Кондиционер и вентиляция салона удобны и эффективны. Шумоизоляция прекрасная: на большой скорости почти не слышно ни двигатель, ни элементы кузова. Обзорность, к сожалению, несколько ограничивают широкие стойки, задние подголовники, а зеркала охватывают слишком малую площадь, хотя и широко расставлены. Богато оформлена панель приборов с чёткими черно-белыми шкалами. У моделей последнего выпуска с 1993 по 1994 г. она стала ещё более «навороченной». Довольно тщательно подобраны материалы отделки салона. Мягкое виниловое покрытие панели приборов и толстая ткань (или даже кожа) отделки дверей приятны.

Задняя подвеска оригинальной схемы — с продольными рычагами, поперечным торсионом и балкой с корректирующими опорами. Тормоза с прецизионно дозируемым усилием на педали дополняют картину. На более мощных моделях вместо барабанных задних тормозов стоят дисковые, а спереди — дисковые вентилируемые.

Без преувеличений, получился действительно отличный семейный автомобиль среднего класса, сделавший заявку на более высокий сегмент рынка.

А вот как одной фразой охарактеризовал Volkswagen Passat английский автомобильный журнал Autocar and Motor: «Трекрасный автомобиль, который нет причин осудить».

Кроме четырёхдверного седана, в модельный ряд Passat входит пятидверный универсал Variant (в России его называют «сарай»). Он так же комфортабелен, как и седан, а его багажник более вместителен: от 465 до 1500 л при разложенных задних сиденьях.

Уровней оснащения в гамме Passat три — CL, GL и GT. У Volkswagen всё ещё существует понятие базовая комплектация, но каждый желающий может выбрать дополнительное оборудование из обширного списка в несколько десятков страниц. В сентябре 1989 года гамму дополнил полноприводный вариант Syncro с трансмиссией, оснащённой вискомуфтами.

Уже в 1988 г. гамму двигателей Passat составляли четырёхцилиндровые 1,6-литровые: 72-сильные — RF и инжекторные 1F, 75-сильный EZ/ABN; 1,8-литровые инжекторные 90-сильный RP; 107-сильный PF, 112-сильный PB, 136-сильный KR и компрессорный 160-сильный PG, устанавливавшийся и на модели Syncro; 2,0-литровый 136-сильный 9A, а также экономичный 1,6-литровый 80-сильный дизель RA/SB, который в мае 1989-го дополнили 1,9-литровым 68-сильным дизелем 1Y.

В 1989 г. появилась версия Syncro с полным приводом.

К 14 июня 1989 г. было произведено 250000 Passat третьего поколения.

Маломощный карбюраторный двигатель RF сняли уже в июле 1989 г., а такой же, но с центральным впрыском 1F — годом позже. Одновременно с ним «ушли» силовые агрегаты PF и PB, а ещё годом поз-

же RP. Наилучшим же вариантом «за свои деньги» является 16-клапанный 2,0-литровый двигатель 2E, устанавливаемый с марта 1990 года. В августе того же года добавился влился 1,8-литровый 75-сильный инжекторный ДАМ, в октябре — шестичилиндровый 2,8-литровый VR6 (AAA), с которым максимальная скорость Volkswagen Passat достигла 218 км/ч, а разгон до 100 км/ч составил 10,4 с. Зато и расход топлива в городе доходит до 14,5 л/100 км. В апреле 1991 г. появился 1,8-литровый 75-сильный турбодизель ААЗ с катализатором, в августе 1,8-литровый 90-сильный инжекторный ABS. Эти двигатели ставили на ранние Passat третьего поколения.

В 1991 г. появился ставший знаменитым компактный шестичилиндровый двигатель VR6 — первым его установили на обновлённый Passat третьего поколения. Новая гамма двигателей: бензиновые 1,8 л (75 л.с.), 1,8 л (90 л.с.), 2,0 л (115 л.с.), 2,0 л 16 кл. (136 л.с.), 1,8 л (160 л.с.), 2,8 л VR6 (174 л.с.), дизель 1,9 л (68 л.с.), турбодизель 1,6 л (80/75 л.с.).

Масштабные модели Volkswagen Passat III:



Volkswagen Passat 1988 Polizei Schabak 1017



Volkswagen Passat 1993 Schabak 1044

Volkswagen Passat Gama ga1177

Volkswagen Passat Variant 1988 Schabak 1016

Volkswagen Passat Variant 1988 2-series blue black met Schabak 1015

Volkswagen Passat Variant 1988 2-series dark silver met Schabak 1015

Volkswagen Passat Variant 1993 2-series black Schabak 1049

Volkswagen Passat Variant 1993 2-series blue met Schabak 1049

Volkswagen Passat Variant GT 1988 Siku 1076

Volkswagen Passat Variant Rijkspolitie white orange Gama 1178

Volkswagen Passat Variant Schabak 1014

Volkswagen Passat Variant station wagon "ADAC" Gama 1144

Volkswagen Passat Variant Polizei Gama 1143

Volkswagen Passat Variant Taxi Schabak 1019



енна: подробно детализированный двигатель хорошо воспроизведены гидравлическая система поднятия механизмов и типичная для Ferguson система управления. Модель трактора окрашена в серый цвет оригинала.

Сцены из сельской жизни

У городского жителя редко имеется возможность встретить вне ярмарок и салонов тракторы, снабженные дополнительным оборудованием или «запряженные» в какое-нибудь приспособление. В Schuco это хорошо поняли и в 2004 г. начали изготавливать модели с дополнительным оборудованием. Так произошло с первым трактором Fendt Dieselross, выпущенным в 1930 г., модель которого была воспроизведена с отделкой «оловом», придавшей ему вид маленького художественного произведения. Модель укомплектована полностью металлическими колёсами, косилкой в вертикальном положении и плугом. Fendt Favorit 3 со всеми ведущими колёсами, спереди оснащён гидравлической лопатой. Понимая очевидность того, что будет смотреться очень функционально и интересно, Schuco воспроизвела даже гидравлические шланги, соединённые домкратами. Также существует и другая довольно любопытная диорама с моделью трактора Fendt. На другой диораме трактор Deutz F1 M414 с дизельным двигателем объёмом 1199 см³ и мощностью 11 л.с. помещён со сложённой в вертикальном положении боковой косилкой. Кроме этих моделей почти все тракторы выпускают с дополнительным сельскохозяйственным оборудованием. Porsche Diesel Junior K представлен с борона на дисках, а Ficher ED16 укомплектован плугом с двумя лемехами. Очевидно, что это оборудование изготовлено с той же точностью, что и тракторы, которые являются их современниками. Что касается MAN 4S2, то он выпущен ограниченной серией в 2000 шт. Но фирма Schuco пошла ещё дальше, предложив коллекционерам настоящие маленькие диорамы, представляющие собой сценки из жизни сельского населения. Представленная на подставке картина включает трактор, сельскохозяйственное оборудование и фигурки, которые создают каждый раз реалистичный ансамбль и, без сомнения, придают шарм созданной композиции. Первая миниатюра — это модель трактора Nanomag R40, расположенного в лесополосе, что соответствует его настоящему предназначению. Трактор не отличается от базовой версии, что видно по окраске и наличию крыши на кабине. Диорама рисует картину выгрузки брёвен, для чего задействована задняя лебёдка трактора. Прицеп и водитель украшают диораму. Что вы предпочитаете больше, заготавливать бревна или косить сено? Schuco предлагает трактор Fendt Favorit с трактористом и тремя фигурками, собирающими граблями и вилами сено в специальных стогах. Эти диорамы были выпущены тиражом 2000 шт. Необходимо отметить, что Schuco выпускает также некоторые сельскохозяйственные орудия, предназначенные для агрегатирования с этими тракторами, в особенности с Fendt, Lanz и MAN. Эти миниатюры воспроизводят транспортные средства доставки или сервиса и продаются либо отдельно, либо в комплекте с трактором. Все эти модели тракторов и других транспортных средств и сельскохозяйственных орудий имеют соответствующее оформление тамповкой, которое соответствует их прототипам.

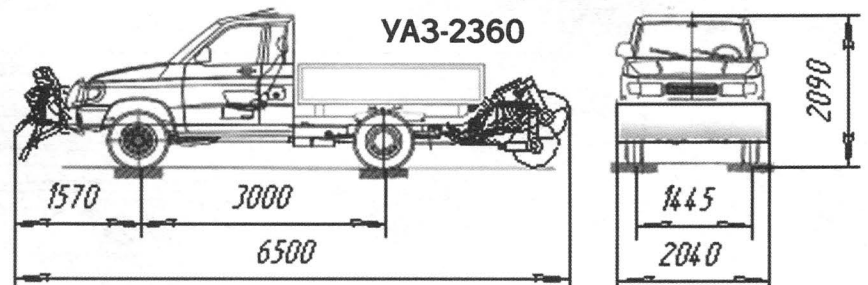
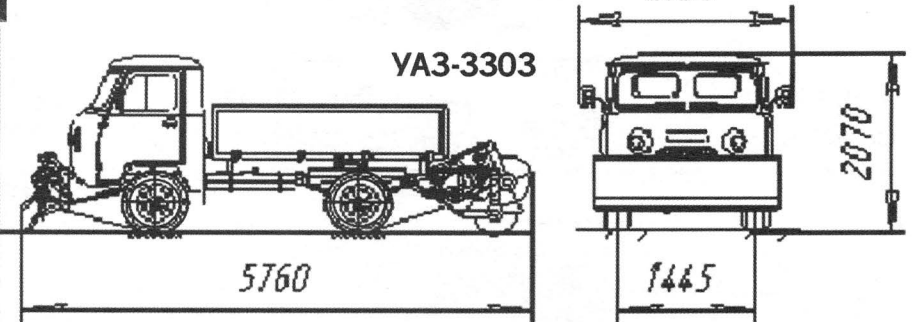
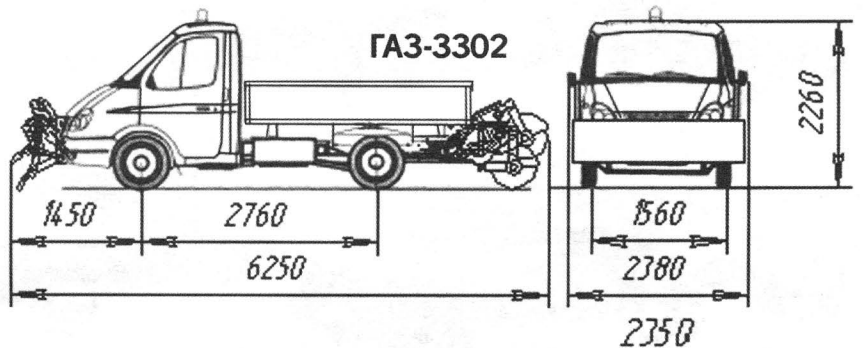
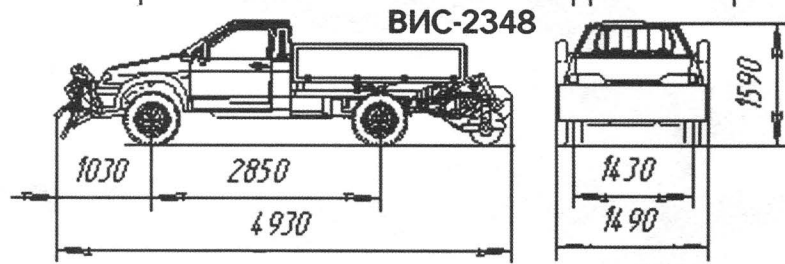
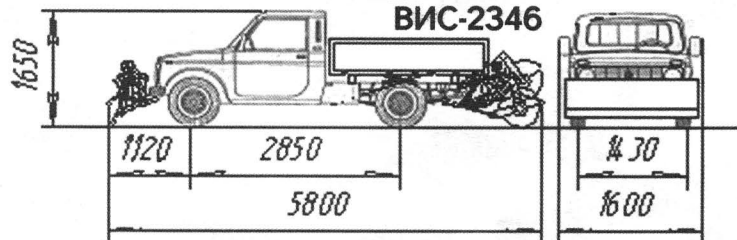
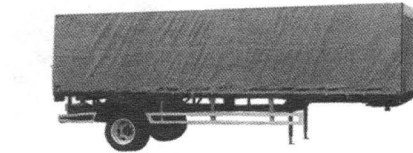
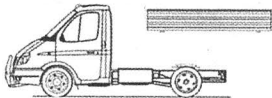
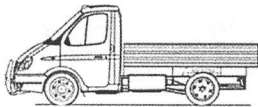
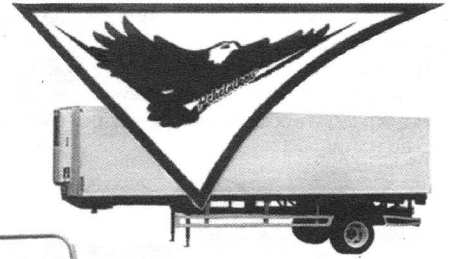
За фирмой Schuco последовали и другие, организовавшие изготовление моделей тракторов и другой сельскохозяйственной техники в масштабе 1:43. Но об это в другой раз.



ПОВОЛЖСКАЯ АВТО-АВИО-СУДОИНЖИНИРИНГОВАЯ ГРУППА «ТЕХНИКСРОСМОТОРС»

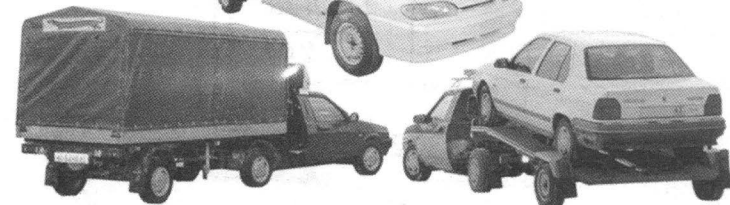
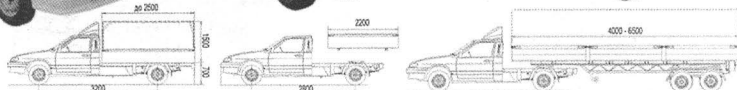
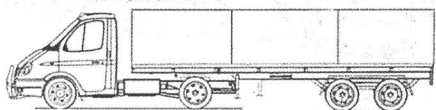
Компания «Техникс Рос Моторс» образована в 1992 г. на базе лаборатории кафедры ТГУ «Автомобили и тракторы» г. Тольятти. За это время было разработано большое количество концептуальных моделей автомобилей, навесного автомобильного оборудования, полуприцепов, надстроек и т.п. для коммунального хозяйства и спецтехники.

В настоящий момент компания занимается изготовлением полуприцепов для автомобилей ВИС, ГАЗ, УАЗ, Hyundai, BAW, Great Wall и других отечественного и импортного производства грузоподъемностью до 3,5 т, а

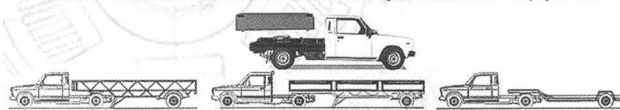


также их переоборудованием в автомобили специального назначения.

Компания неоднократно участвовала в различных выставках. Разработки были отмечены различными наградами в области экономичности и функциональности.



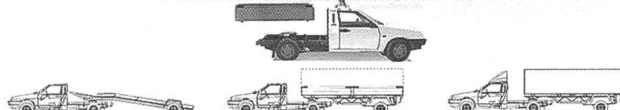
Автомобили двойного назначения со съемной грузовой платформой может использоваться как ПИКАП или ТЯГАЧ с разными типами полуприцепов



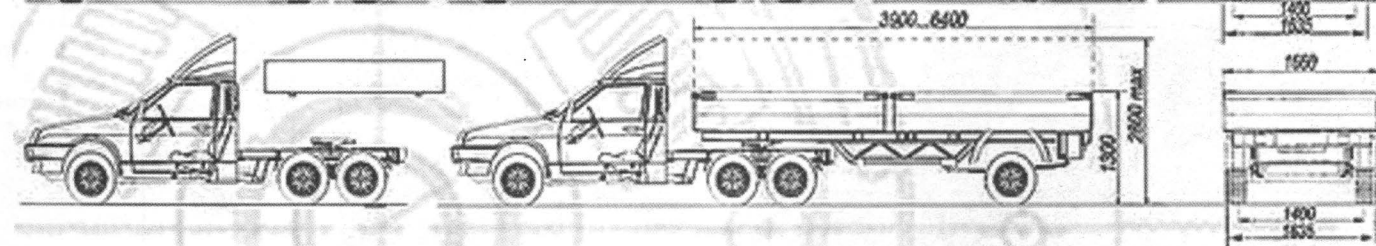
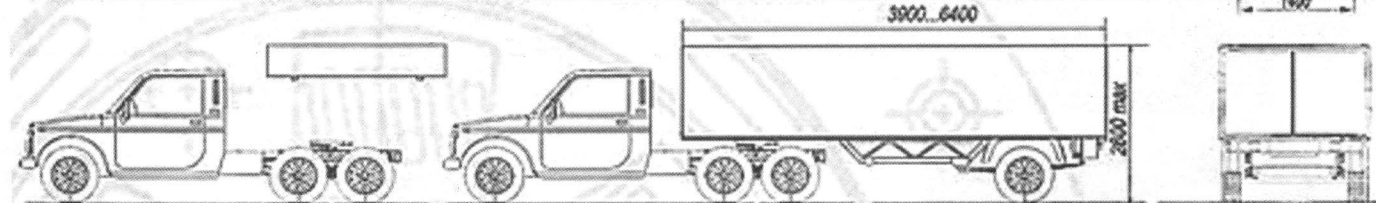
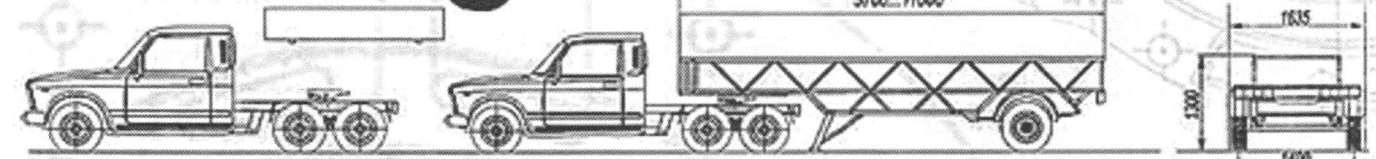
ВИС 23454 со съемной грузовой платформой



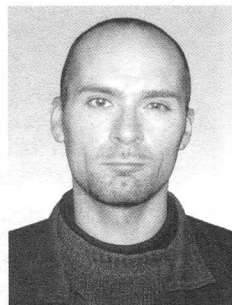
ВИС 23464 со съемной грузовой платформой



ВИС 23474 со съемной грузовой платформой



ПРОМЫШЛЕННЫЕ ТРАКТОРЫ. ИСТОРИЯ



Антон КРУГЛОВ (Ульяновск),
Фото из архива автора, А. Крылова
и www.techstory.ru



ВВПС-321-9 на базе трактора Д-804ПГ

На Брянском заводе дорожных машин трактор агрегатировали с поворотным бульдозером Д-522 (размер отвала 4430x1200 мм, вес с трактором — 17,85 т); бульдозером Д-521 с неповоротным отвалом, где наличие винтовых раскосов позволяло менять угол резания (размер отвала 3360x1350 мм, вес с трактором — 16,96 т);



Струг-метатель Д-524 в работе



Д-543 на базе трактора Д-804ПГ

рыхлителем Д-527 задней навески (число зубьев рыхлителя — пять, наибольшее заглубление — 700 мм, ширина рыхления — 2000 мм, вес с трактором — 16,27 т), а так же выпускался корчеватель-древовал Д-526 с максимальным усилием корчевателя в 18 т, древовала — в 15 т. Все вышеперечисленные машины полностью гидрофицированы. Ко всему прочему этот же завод изготавливал к трактору прицепные скреперы Д-213А с тросовым управлением и Д-523 с гидравлическим. Ёмкость ковша у обоих скреперов — 10 м³. С шапкой до 13. Ходовая часть опиралась на шины размерностью 14.00-20. Число колёс — 6 (два спереди и четыре сзади).

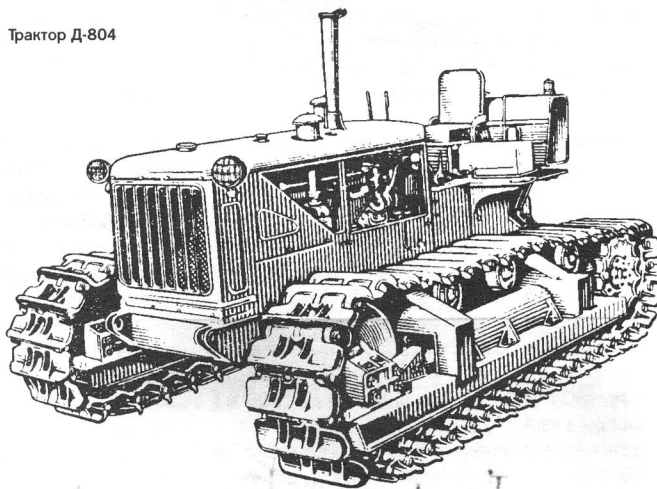


Трактор Д-804М с рабочим оборудованием трубоукладчика

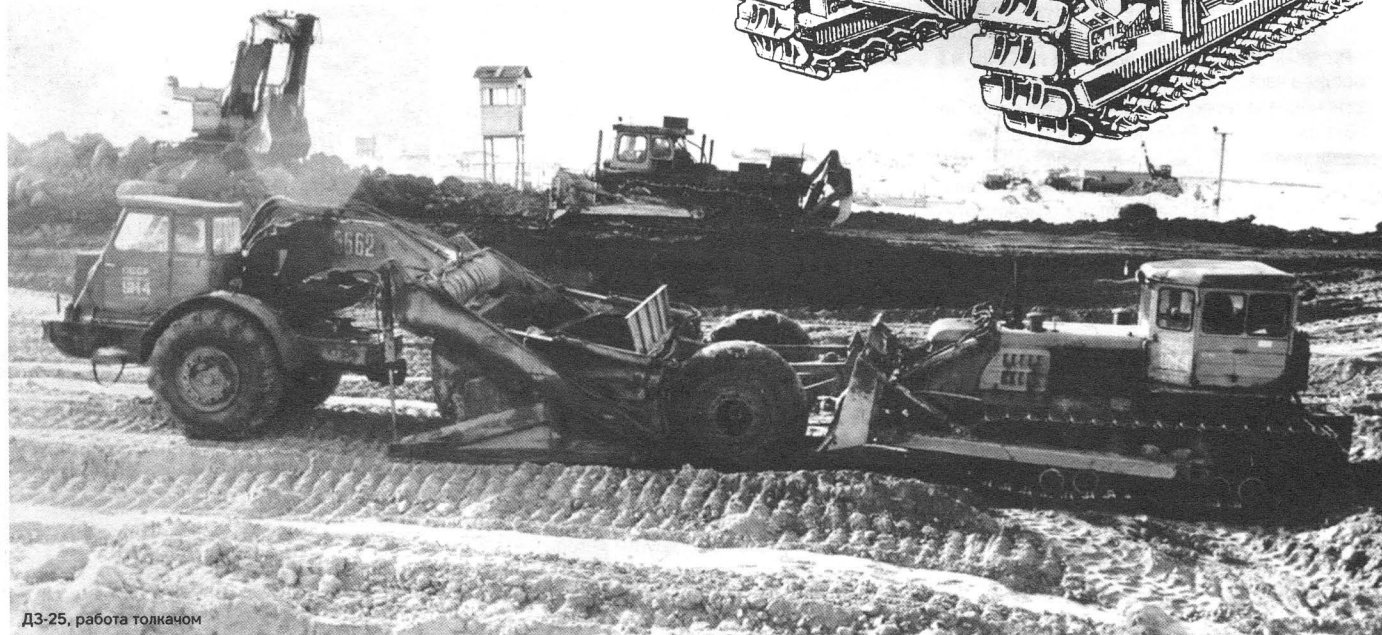


Рыхлитель Д-576С

Трактор Д-804



Дмитровский экскаваторный завод агрегатировал с трактором Т-140 роторный экскаватор ЭТР-

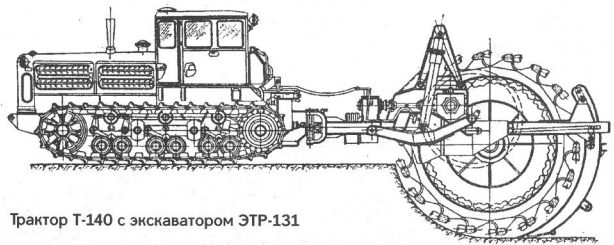


ДЗ-25, работа толкачом

Е-140 на скреперных работах



Бульдозер ДЗ-35 на базе трактора Т-180



Трактор Т-140 с экскаватором ЭТР-131

131. Это довольно интересная машина непрерывного действия, предназначенная для рытья траншей, в том числе и в мерзлых грунтах. Она имела следующие характеристики: размеры отрываемой траншеи — 1300х230 мм, производительность — до 436 м³/час, диаметр ротора по зубьям — 3420 мм.

Коростеньский завод «Октябрьская кузница» изготавливал к трактору марки БАЗ интересную машину — струг-метатель Д-524. Данная машина выполняла землеройные работы линейного характера при рытье каналов и для создания насыпей при возведении железных и автомобильных дорог. Трактор выполнял функции тягача, а струг имел свой независимый привод от дизеля 2Д12Б мощностью 300 л.с. Глубина каналов могла достигать 5 м! Вес машины с трактором — 30 т. Производительность — до 1000 м³ породы в час!

Не менее интересную машину на базе того же трактора выпускал Рыбинский завод дорожных машин (ныне всем известный «Раскат»). Это роторный снегоочиститель Д-382, производительностью до 850 м³ снега. Кратко его можно охарактеризовать такими данными: ширина очищаемой полосы — 3000 мм, наибольшая высота срезаемого снежного покрова — 2000 мм, диаметр ротора — 1200 мм, вес с трактором — 19,4 т. Система управления — гидравлическая.

Ленинградский механический завод монтировал на трактор вибродавливающий погрузитель свай ВВПС-32/19, производительностью до 20 свай в смену. Вес машины — 30 т.

Челябинский завод дорожных машин им. Колосенко устанавливал на тракторы БАЗ бульдозерное оборудование марки Д-275 с канатно-блочным управлением и неповоротным отвалом (оснащался открывками-уширителями отвала) и бульдозер Д-290 с таким же управлением (с по-

мощью лебёдки Д-265Б), но с поворотным отвалом. Размеры отвала — 4480х1270 мм. Ко всему этому можно добавить, что огромное количество тракторов были переделаны и оснащены другими рабочими органами непосредственно на местах эксплуатации местными рационализаторами. Здесь же не лишним будет упомянуть, что с 1956 г. трактор сменил литеру «Т», скорее всего по политическим соображениям, витавшим в то время над страной, и стал именоваться Т-140.

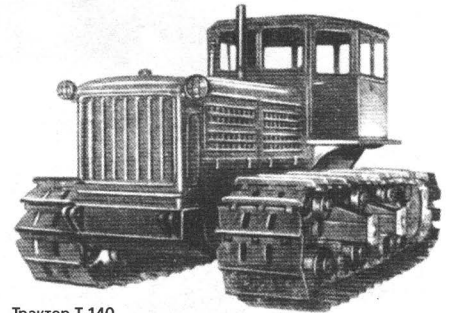
Но ещё долго тракторы с литерой «Т» в народе называли просто «Эски», особенно это касалось потомков С-80.

В истории брянских тракторов есть ещё один очень интересный момент. Это модификация трактора Т-140 под индексом Д-804. Весьма специфическая машина! Первоначально трактор Д-804 был ориентирован под монтаж трубоукладочного оборудования, впоследствии появилась модификация под оборудование фронтального погрузчика. И, тем не менее, именно как трубоукладчик трактор Д-804 вошёл в историю. Основными отличиями от

базового трактора являлась разнесенная колея, увеличенная база и установленная на жёсткой раме жёсткая подвеска ходовой части. Всё это способствовало повышению грузоподъёмности и поперечной устойчивости. Кабина на трактор Д-804 не устанавливалась. В серию трактор пошёл в 1960 г. Очерский машиностроительный завод монтировал на трактор трубоукладочное оборудование грузоподъёмностью 25 т. Наибольший вылет стрелы — 5,5 м. Вес машины с трактором — 34300 кг.

Очередным этапом в истории брянских тракторов стала модификация с установкой нового, более мощного дизеля Д-180, унифицированно с челябинским дизелем Д-108. Произошло это в 1964–1965 гг. Как и прежде мотор имел шесть рабочих цилиндров, но при этом развивал мощность в 175 л.с. при 1100 об/мин. Рабочий объём всех цилиндров — 20,28 л. С этого момента тракторы БАЗ получили обозначение Т-180 (базовая модель). Как и предыдущие, тракторы нового семейства окрашивались в тускло-серый цвет, свойственный почти всем гусеничным тракторам того периода. Производство осуществлялось стапельным способом, что сказывалось на издержках и объёмах выпуска. В семейство трактора Т-180 так же вошли трактор Т-180Г (гидрофицированный), Д-804М (под трубоукладчик) и Д-804ПГ (под монтаж фронтального погрузчика). Стоит отметить, что на модификацию ПГ в отличие от Д-804М устанавливалась кабина. На тракторе Д-804М со временем (в 1979 г.) также появилась кабина. Отличить гидрофицированный трактор от обычного было довольно легко по внешнему виду. Лобовая часть облицовки двигателя имела резкий угол наклона к горизонтали. Да и оформление было другим — горизонтальные ребра вместо вертикальных. По бокам имелись монтажные крышки для установки гидро-

цилиндров. Всё это образовывало некую силовую конструкцию, предохраняющую радиатор от повреждений. Масса трактора Т-180 — 15850 кг, а трактора Т-180Г — 16680 кг. Масса Д-804М равнялась 17500 кг, а масса Д-804ПГ — 19450 кг. Колея — 2040 мм, у Д-804 — 2500 мм. База — 2319 мм, у Д-804 — 2580 мм. Ширина гусениц — 580 мм. У Д-804М — 700 мм, а у Д-804ПГ соответствовала базовой. Габариты трактора Т-180: 5295х2700х2800 мм. Модель Т-180Г отличался длиной — 5420 мм. Габариты Д-804ПГ: 5420х3080х2890 мм. Управление тракторами осуществлялось с помощью пневматической сер-

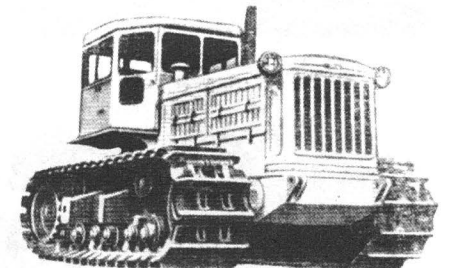


Трактор Т-140

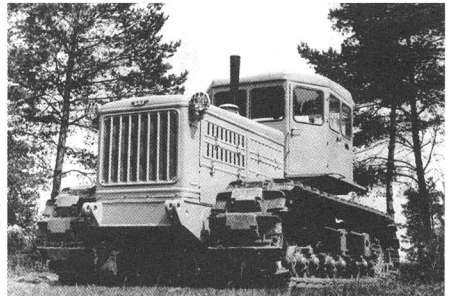
Трактор Т-180



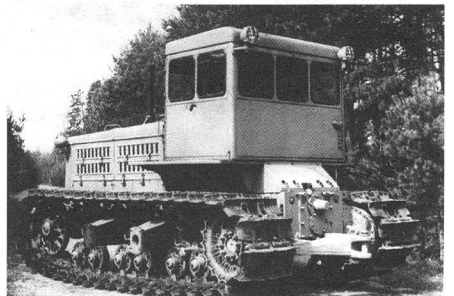
Трактор Т-180

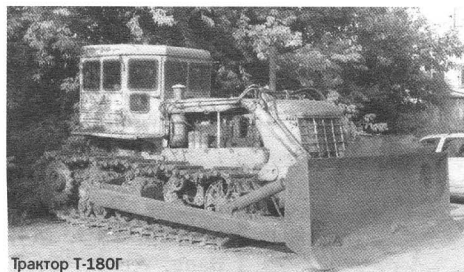


Трактор Т-180



Трактор Т-180





Трактор Т-180Г



ЭТР-132 в работе



Трактор Т-180Г (конец 1960-х гг.)



Трактор БА3 на скреперных работах

восистемы, чему способствовал установленный под капотом компрессор. Для работы в условиях тумана или в ночное время тракторы оборудовались фарами ФГ-12Б, обеспечивавшие силу освещения в 50 св. каждая. Фары монтировались над лобовыми стёклами кабины (у трактора Д-804М на капоте). В кабине был установлен плафон. Базовая модель и модификация «Г» опирались на гусеницу через эластичную торсионно-балансирную подвеску. Топливный бак имел ёмкость равную 325 л. В бак гидросистемы трактора Т-180Г заливало 100 л масла.

Кроме основных модификаций Т-180 имел

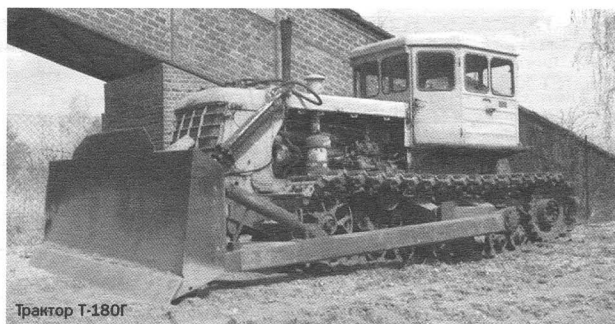
Трубоукладчик Д-804МХЛК в работе



также модификацию Т-180С для эксплуатации в условиях пониженных температур и Т-180КС — карьерная модификация трактора Т-180С. В отличие от базовой модели КС имел усиленную раму из стали 09Г2 толщиной 10 мм (против 8 мм у Т-180), увеличенный дорожный просвет в 550 мм, скальные гусеницы повышенной прочности с укороченными на 150 мм траками и бронированное днище. Данная модель агрегатировалась с рыхлителями ДП-22С, ДП-16С(Д-711С) и Д-576С. Спереди на них навешивались бульдозерные отвалы марки Д-575С. Для нормального запуска дизеля в условиях севера на тракторы ставился предпусковой обогреватель марки ПЖД-600.

Как и тракторы С-140 новое семейство тракторов БА3 стало оснащаться огромным количеством рабочего оборудования. Перечислим некоторые. Интересен погрузчик Д-543 с гидравлическим приводом. Основным рабочим органом которого являлся двухчелюстной ковш ёмкостью 2,5 м³ и грузоподъёмностью 5 т. Кроме него в комплект входили обычный ковш, ковш увеличенной ёмкости, лесной захват и монтажный крюк. Производительность с погрузкой в транспорт доходила почти до 200 м³ в час. Изготавливал погрузчик Брянский завод дорожных машин. На этом же заводе тракторы оснащались бульдозерным оборудованием (ДЗ-24, ДЗ-24А, ДЗ-25 и ДЗ-35). В 1966 г. появляется опытный образец грейдера-элеватора Д-616. Это полуприцепная машина к трактору Т-180Г производительностью до 800 м³/час. Дмитровский экскаваторный завод прицеплял к трактору Т-180 экскаватор ЭТР-132. Привод экскаватор получал от ВОМ трактора. А на базе Д-804М Очерский машзавод продолжал монтировать трубоукладчики моделей Т-3560 и ТГ-351, оба грузоподъёмностью 35 т. Конструкцию этих машин разрабатывало СКБ «Газстроймашина».

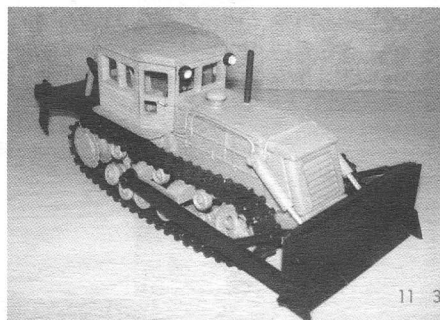
К сожалению, с середины 1970-х гг. темпы производства тракторов семейства Т-180 стали падать, чему способствовало появление новейших тракторов ЧЗПТ. Да и сам завод — автомобильный — рассматривал производство тракторов как обузу и над дальнейшим развитием темы не работал. В итоге в начале 1980-х гг. из ворот завода вышел последний трактор, и вопрос был окончательно закрыт. Стоит добавить лишь, что под конец своего существования тракторы окрашивали в жёлтый цвет. Но в эксплуатации встречались и оранжевые (автор лично наблюдал такой в 1983 г.) и синие и двухцветные. Все это, скорее всего, было творчеством эксплуатационников. Сейчас уже с трудом можно встретить тракторы марки БА3. Собрать материал в подробностях тоже представляет собой определённые трудности — сказывается секретность завода БА3, поставлявшего (и постав-



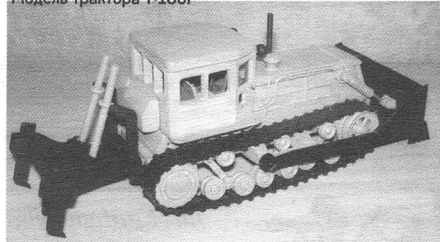
Трактор Т-180Г

ляющего) в армию стратегические колесные тягачи.

Автор выражает благодарность за помощь и поддержку А.В. Колеватову, С.А. Скачкову, А.Н. Буздину, Л.М. Таракановой и будет признателен за отзывы читателей, объективную критику и поправки.



Модель трактора Т-180Г



МИР АВТОМОБИЛЕЙ

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

ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА

Адреса магазинов:

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

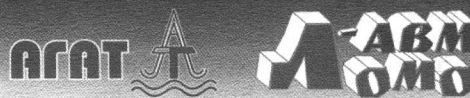
тел.: 8-903-118-58-65

e-mail: auto-model@rambler.ru

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



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



ALPIMODEL car models sale, miniatures, trucks, Minichamps, Looksmart, Brumm, Ixo, BBR, Spark, Ferrari, Po - Microsoft Internet Explorer


Файл Правка Вид Избранное Сервис Справка

Назад Поиск Избранное Медиа


Адрес: http://www.alpimodel.com

View shopping cart Help Email Sito italiano

Last updated: July 27, 2008 - 16:15 CET

FAST and SAFE worldwide shipping with  **HIGH QUALITY SCALE MODELS - WORLDWIDE SHIPPING** Online since year 2000

NEW MODELS
New models
Special Offers
Special Offers
Manufacturers
Categories
Car brands
Ambulance
Can-Am
Classic Cars
Classic Race
Coupe
Daytona
DTM-BTCC-CIVT-IGTC



In stock!
Alfa Romeo 8C Competizione Frankfurt 2007 (Yellow)
LOOKSMART 1/43
Item# LSM.LS303B
Price: Euro 97.15
(US\$ 152.27)
+ sales tax (Vat) for European Community countries
Add to shopping cart

ПУСК

Итальянский интернет-магазин располагающий большим количеством моделей в масштабах 1:43 и 1:18 производства Minichamps, Schuco, IXO, M4, Bang, Abrex, Best, Bizarre, Brumm, Ebbro, Edison, Eligor, Norev и др. (всего более 60). Языки сайта – английский и итальянский. Поиск информации осуществляется по категориям: изготовители моделей, изготовители автомобилей, санитарные, классические, фигурки, пожарные и т.д. и т.п. Есть помощь и учебник. Оплата осуществляется картами Master Card, Visa и Duners Club

Voiture miniature Diecast - Autos Miniatures Tacot - Microsoft Internet Explorer

Файл Правка Вид Избранное Сервис Справка


Назад Поиск Избранное Медиа

Адрес: http://www.tacot.com


tacot *Tacot automobiles miniatures vous souhaite la bienvenue!*


Accueil Neuf / Nouveautés Ancien / Collector Documentation

Recherche mot-clé
Recherche réf. Tacot
Mon panier est vide


Ferrari
308 GTB
Miber - 1/87
Réf. 51563 4,50 €
Horaires :
• Lundi - Vendredi : 14h30 - 18h30
• Samedi : 10h - 12h et 14h30 - 18h
Nuremberg 2008
Nouveautés Nuremberg 2008

Tacot Autos Miniatures
Bienvenue chez Tacot, le spécialiste en autos miniatures depuis 1979 !
Sur notre site, nous vous proposons plus de 30000 modèles, tous en stock et prêts à être expédiés, **ce que nous n'avons pas, nous ne vous le proposons pas !**
Les ajouts sur le site sont quotidiens, plus de 400 nouveautés par mois, le seul site d'Autos Miniatures à vous proposer autant de nouveautés.
Consultez également la rubrique **Ancien / Collector**, pour dénicher d'anciens modèles recherchés.
NOUVEAU : retrouvez de nombreux modèles en **réassortiment** !
L'équipe Tacot


Alpine
A 110 Gendarmerie 1971
Hachette
1/43 - Monté métal
Réf. 55136 - 26/04/2008
13,50 € Prix normal
9,55 € Prix tacot


Citroën
Acadiane Michelin
Altaya
1/43 - Monté métal
Réf. 54513 - 03/04/2008
13,50 € Prix normal
9,55 € Prix tacot

Petits Prix... thème Tour de France cycliste. faites le Plein à bon comtel

ПУСК

литература. Языки сайта – французский, английский, немецкий, испанский и, что примечательно – русский. Поиск информации может осуществляться так же по 4 категориям: масштаб, изготовители моделей, изготовители автомобилей, назначению (пожарные, спортивные и т.д. и т.п.). На сайте публикуются материалы об ежегодной выставке игрушек в Нюрнбурге. Можно подписаться на рассылку новостей. Каждые 2 месяца выходит журнал, содержащий материалы с описаниями моделей, фирм-изготовителей и каталог с новинками.

Французский интернет-магазин располагающий большим количеством моделей в масштабах 1:43 и 1:18 производства Minichamps, Schuco, IXO, M4, Bang, Abrex, Best, Bizarre, Brumm, Ebbro,

Edison, Eligor, Norev и др. (всего более 70). Много моделей ручной работы. Ежемесячно появляется до 400 моделей. Информация расположена в трех разделах: новые модели, комиссионные модели и

Редакция сообщает, что по независимым от неё причинам в статье Д.Лисина полностью использован материал статьи из журнала «Техника и Вооружение» № 7/1998 г. «Свет далёкой звезды» Е.И.Прочко.

ABARTH 595

В 1957 г. Fiat выпустил свою известную микролитражку Fiat 500, которая благодаря низкой цене и достаточно полной комплектации имела большой успех. «Abarth» решила немедленно использовать возможности новой машины. Так в 1963 г. появился Abarth 595. Модификации двигателя имели увеличенный диаметр поршня (с 67,5 до 73,5 мм) и степень сжатия (с 7,0 до 9,5), распределительный вал и выхлопная система также были изменены. Картер двигателя стал алюминиевым, вместо карбюратора Weber 261MB был установлен Solex 28PBV. Это привело к увеличению мощности, а максимальная скорость возросла с 95 до 130 км/ч. Затем появилась 32-сильная модификация Abarth 595SS и модель Abarth 689 (689 см³), обе с карбюратором Solex 34PBIC.

Fiat Abarth 595 #212 Mugello Tour de Corse Camp. Italiano Carpin carpin03

Fiat Abarth 595 1963 Brumm r406

Fiat Abarth 595 road white CB Modelli cbm23

Fiat Abarth 595SS #354 silver 1/43 Mercury 14

Fiat Abarth 595SS 1964 Brumm r407

Fiat Abarth 595SS 1964 red Vitesse Classic cars V042

Fiat Abarth 595SS Bianco/Celeste/Giallo CB Modelli cbm23a

Fiat Abarth 595SS Gr.2 #174 1977 Tolmezzo/Verzegnis Arena Modelli arem260

Fiat Abarth 595SS Gr.2 #174 1977 Tolmezzo/Verzegnis KIT Arena Modelli arek260



ABARTH 850TC

В 1961 г. «Abarth» заключил очень важный контракт с концерном Fiat. Последний обязался поставлять фирме из Турина свои стандартные автомобили, но без ряда узлов, переделка и установка которых входили в компетенцию «Abarth». Это были передние тормоза, карбюраторы, системы выхлопа и охлаждения. Первым итогом соглашения стала спортивная Abarth 850TC, самая знаменитая машина фирмы со знаком скорпиона на эмблеме. Она базировалась на шасси Fiat 600. Рабочий объем стандартного 633-кубового 4-цилиндрового двигателя был поднят до 833 см³, питание осуществлялось карбюратором Solex 32RVU. Другие модификации включали передние дисковые тормоза и дополнительный водяной радиатор под передним бампером.

На базе этого автомобиля было создано несколько специальных модификаций, рассчитанных на конкретные соревнования. Например, Abarth 850TC Corsa, Abarth 850TC Nurburgring и Abarth 850TC Nurburgring Corsa, которые на протяжении долгого времени доминировали в своем классе. По заказу на них устанавливали 5-ступенчатую коробку передач, а на серии Corsa — дисковые тормоза на всех колесах.

Fiat Abarth 700/850S #49/50/60 Le Mans 1960 Provence Moulage pr1121

Fiat Abarth 850 #50 Le Mans 1960 Exem lm018

Fiat Abarth 850 1300 Sport Coupe 1968 4-headlights dark blue Progetto K pk296a

Fiat Abarth 850 client 1966/1967 red Exem r1050

Fiat Abarth 850/1000TC street car 1964 Glamour glp56

Fiat Abarth 850/1600 OT Record Glamour glp68

Fiat Abarth 850S #49 Le Mans 1960 Exem rlm030

Fiat Abarth 850S #49 Le Mans 1960 Progetto K

Fiat Abarth 850S #50 Le Mans 1960 Exem rlm031

Fiat Abarth 850S #50 Le Mans 1960 Progetto K

Fiat Abarth 850S #60 Le Mans 1960 Provence Moulage pr1006

Fiat Abarth 850TC Monza 1966 BV Modelli Barnini BVK81

Fiat Abarth 850TC Monza 1966 Progetto K pk0120

Fiat Abarth 850TC Nurburgring 1961 Progetto K pk0124

Fiat Abarth 850TC Nurburgring 1962 Brumm r305

Fiat Abarth 850TC Nurburgring 1962 Progetto K pk0129

Fiat Abarth 850TC Rally Monte Carlo 1964



сборная првзвд

ALPINE A-110

Это элегантное купе стало символом марки «Alpine». Его форму разработал французский дизайнер Марсель Юбер (Marcel Hubert). Основой является прочная рама с центральной балкой. Кроме неё и оригинального пластмассового кузова все остальные агрегаты разработаны и выпущены на заводах «Renault». После того, как «Alpine» стала филиалом этого концерна, её модели стали официально называться Alpine Renault, позднее Renault Alpine. На Alpine A-110 устанавливались различные 4-цилиндровые двигатели Renault рабочим объёмом от 955 до 1796 см³. Самой популярной стала модификация с 1,3-литровым мотором. По заказу она снабжалась двумя двухкорпусными карбюраторами Solex C-40PHN, увеличивающими мощность до 95 л.с. и скорость до 210 км/ч. Были у Alpine A-110 и свои слабости: низкий тесный салон, неудобный рычаг переключения передач, а также повышенная шумность. Однако высокая скорость и устойчивость движения компенсировали эти недостатки. Несмотря на заднее расположение двигателя, автомобиль практически был лишен минусов этой компоновочной схемы. Alpine A-110 был призёром и победителем многих соревнований. В ралли Монте-Карло 1970 г. эти автомобили заняли второе и третье места. Всего было выпущено около тысячи машин.

Alpine Renault A110 #89 Rally Monte Carlo 1968 Vinatier/Jacob Trofeu 817
Alpine Renault A110 1300 #61 Le Mans 1968 Trofeu tf0806
Alpine Renault A110 1300G 1968 Trofeu tf0801
Alpine Renault A110 1600S #6 Rally Monte Carlo 1972 J.C.Andruet Trofeu tf0807y
Alpine Renault A110 1600S 1973 blue metallic Universal Hobbies 5407
Alpine Renault A110 1600S berlinetta Trofeu tro802
Alpine Renault A110 1600S Gr.3 Rally Monte Carlo 1973 J.Henry/Thierry 1st Trofeu 823
Alpine Renault A110 1600S Rally Maroc 1973 1st Trofeu tro808
Alpine Renault A110 1600S Rally Maroc 1974 J.P.Nicolas/Delf Trofeu 821
Alpine Renault A110 1600S Rally Monte Carlo 1971 1st Trofeu tro803
Alpine Renault A110 1600S Rally Monte Carlo 1972 Trofeu 807
Alpine Renault A110 1600S Rally San Remo 1970 J.L.Thierier/Callewaert 1st Trofeu 820
Alpine Renault A110 1600S Rally TAP 1971 "Winston" 1st Trofeu tro804
Alpine Renault A110 1300 #51 Le Mans 1968 Trofeu tro805
Alpine Renault A110 1800 Tour De Course 1972 J.C.Andruet/Biche 1st Trofeu 822
Alpine Renault A110 1800S #15 Rally San Remo 1975 Therier Trofeu tro818
Alpine Renault A110 1800S Defense Rally Monte Carlo 1973 "Mondiale" Trofeu tro814
Alpine Renault A110 1800S Rally Monte Carlo 1973 1st Trofeu tro810
Alpine Renault A110 1800S Rally Monte Carlo 1973 O.Anderson/J.Totd 2nd Trofeu tro815
Alpine Renault A110 1800S Rally Nicolas 1973 Trofeu 813
Alpine Renault A110 1800S Rally Safari 1974 Trofeu 812
Alpine Renault A110 1800S TAP Rally 1973 1st Trofeu tro811
Alpine Renault A110 1963-76 fMinichamps
Alpine Renault A110 1970 red orange Solido
Alpine Renault A110 1971 Gendarmerie Minichamps 430113690
Alpine Renault A110 blue Norev 59
Alpine Renault A110 Monte Carlo 1973 Solido 1904
Alpine Renault A110 Rally Monte Carlo 1976 M.Mouton/Conconi Trofeu tro816
Alpine Renault A110 Rally Portugal 1973 1800 J.L.Thierier/J.Jaubert Ixo Junior cixj000028
Alpine Renault A110 Universal Hobbies

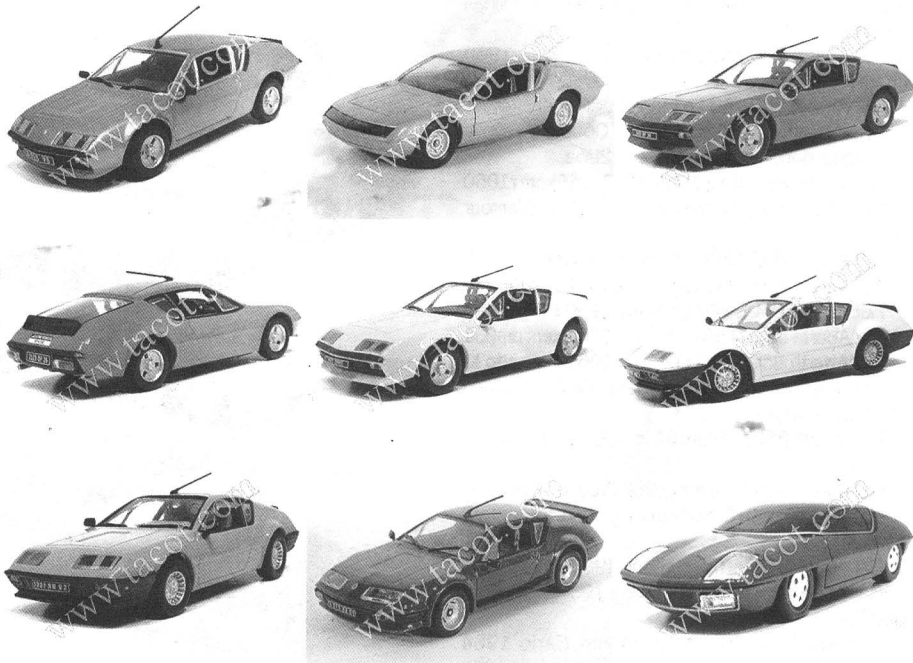


ALPINE A-310

Этот автомобиль был впервые показан на Женевском автосалоне 1971 г. и получил хорошие отзывы специалистов. Он был предназначен, в первую очередь, для любителей быстрой езды с достаточным опытом вождения. На первых автомобилях стоял форсированный 1,6-литровый двигатель от легкового Renault 16TX.

Использование 6-цилиндрового мотора резко улучшило динамические качества автомобиля. Новый двигатель был изготовлен из лёгких сплавов, имел объём около 2,7 л, два верхних распределительных вала и мощность 150 л.с., который позволял разогнать автомобиль до 225 км/ч. Однако водитель Alpine A-310 испытывал серьёзные трудности. Автомобиль при прохождении поворотов и торможении двигателем попадал в трудно контролируемый занос. Чтобы преодолеть этот недостаток на задние колёса устанавливали шины размером 205/70 (спереди — 185/70). Впрочем, эти же проблемы приходилось решать и главному конкуренту Alpine — немецкому Porsche.

Alpine Renault A310 #432 Tour de France 1976 JPS 170
Alpine Renault A310 #73 Le Mans 1978 Behar JPS jp0125
Alpine Renault A310 1972 blue Ixo
Alpine Renault A310 1972 Solido 1814
Alpine Renault A310 1976 copper Minichamps 400113500
Alpine Renault A310 blue Norev 871
Alpine Renault A310 blue Norev n0000022
Alpine Renault A310 Fleischmann Tuning Coupe 1989 Alezan KITs al0070
Alpine Renault A310 Gendarmerie Minichamps 400113590
Alpine Renault A310 Le Mans 1977 JPS kp007
Alpine Renault A310 Le Mans 1978 JPS kp108
Alpine Renault A310 many colours Norev 218
Alpine Renault A310 Pack GT dark blue GTS gts05.0
Alpine Renault A310 Pack GT red GTS gts05.2
Alpine Renault A310 Pack GT white GTS gts05.1
Alpine Renault A310 red Dinky France 1411
Alpine Renault A310 V6 1985 alpine blue Jouef jou01622
Alpine Renault A310 V6 1985 silver metallic Jouef jou01620
Alpine Renault A310 V6 Gr.5 1977 Calberson JPS kp165
Alpine Renault A310 V6 Gr.5 Tour de Corse 1977 Calberson JPS jp0177
Alpine Renault A310 V6 Gr.5 Tour de France 1976 JPS jp0182
Alpine Renault A310 V6 Gr.5 Tour de France 1976 JPS kp170
Alpine Renault A310 V6 GT 1985 Pack red Jouef jou01610
Alpine Renault A310 V6 GT 1985 white Jouef jou01611
Alpine Renault A310 V6 JPS jp0272
Alpine Renault A310 V6 JPS kp266
Alpine Renault A310 V6 Pack GT red Universal Hobbies 1610
Alpine Renault A310 V6 Pack GT white met Universal Hobbies 1611
Alpine Renault A310 V6 pre-painted KIT JPS jpskp266
Alpine Renault A310 V6 Rally Cross Usine 2-versions KIT Mini Racing mrk627
Alpine Renault A310 V6 Rally Du Var 1977 JPS kp137
Alpine Renault A310 V6 red Diapet g70
Alpine Renault A310 V6 white Diapet 1201416



ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

Фото www.rimonech.ru, www.scaleworld.ru, www.1001autodel.ru, www.toto-aut.net.ru, редакции, Сергей Логвиненко (Киев), Виктор Алексеев и фирм-изготовителей



ПЗУ-1М (Сиротко)



YAZ-451 Автохолодильник (Лаборатория минимodelей)



YAZ-451 фургон «Промышленные товары» (Лаборатория минимodelей)



Москвич-2140SL (Херсон-моделс)



ЗИЛ-4906 с краном (Сиротко)



YAZ-451 микроавтобус (Лаборатория минимodelей)



GAZ-24 «Волга» (IST Models)



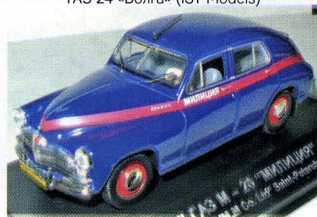
Москвич-2140SL медпомощь (Херсон-моделс)



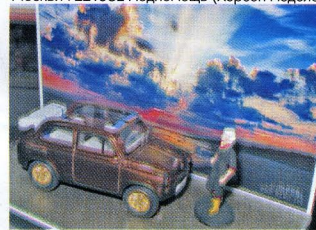
ЗИЛ-4906 (Сиротко)



БАЗ-5921 СС-21 (Сиротко)



GAZ-M20 «Победа» милиция (IST Models)



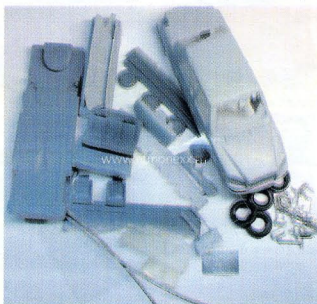
ЗАЗ-965А (Киев)



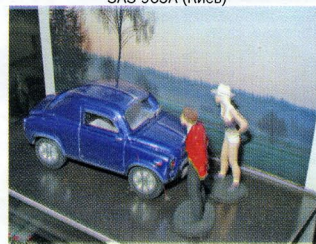
MAZ-500 (AD-Modum)



БАЗ-5922 Точка (Сиротко)



Москвич «Иван Калита» (КИТ)



ЗАЗ-965А (Киев)



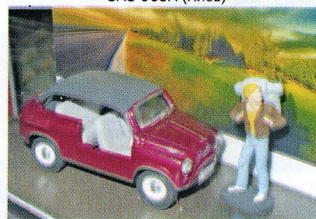
MAZ-504А опытный (AD-Modum)



БАЗ-5921 СС-21 (Сиротко)



КАЗ-608 (Студия КАН)



ЗАЗ-965А (Киев)



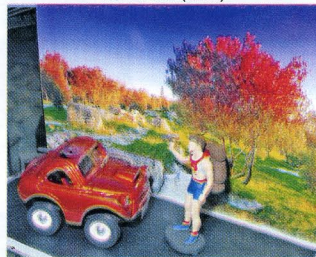
MAZ-508B5 1-я версия опытного (AD-Modum)



БАЗ-5922 Точка (Сиротко)



Москвич-422 (Студия КАН)



ЗАЗ-965А (Киев)



MAZ-5440 (A-Masters)



БАЗ-5937 ОСА-АК (Сиротко)



ЗАЗ-966В (Студия КАН)



КрАЗ-255 «Огнеопасно» (Россия-Украина)



ПАЗ-657 + ПАЗ-658 (Лаборатория минимodelей)



ПЗУ-1 (Сиротко)



ЗАЗ-968А (Студия КАН)



BM-132 на базе ЗИС-5 (ИИИ)



ЗАЗ-968М (Студия КАН)

СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ-САМОСВАЛЫ



Андрей КОЛЕВАТОВ,
г. Орлов, Кировской обл.

Фото и рисунки из архива автора



Фото 1. Автомобиль-самосвал ЗИЛ-ММ3-554 с поднятой платформой



Фото 2. Самосвальный автопоезд в составе ЗИЛ-ММ3-554 и прицепа ГКБ-819

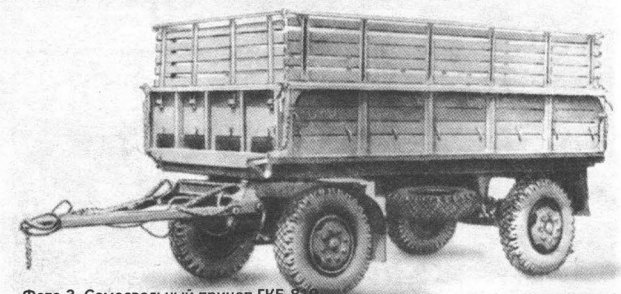


Фото 3. Самосвальный прицеп ГКБ-819



Фото 4. Автомобиль-самосвал ЗИЛ-ММ3-554. На крыле автомобиля хорошо виден Знак качества. 1975

Переходя к рассмотрению очередного этапа развития сельскохозяйственных автомобилей-самосвалов характерного для десятилетия 1970–1980 гг., следует заострить внимание на двух наиболее значимых для этого периода событиях: освоении серийного выпуска долгожданного самосвала ЗИЛ-ММ3-554 и началу разработки принципиально новой кон-

цепции специализированного сельскохозяйственного автомобиля-самосвала повышенной проходимости совместными усилиями заказывающего управления Госкомсельхозтехники и исполнителями в лице предприятий Министерства автомобильной промышленности при участии ведущего отраслевого института НАМИ. Однако, обо всём по порядку.

В 1970 г. опытные образцы сельскохозяйственных самосвалов ЗИЛ-ММ3-554 успешно прошли государственные приёмочные испытания и были рекомендованы к серийному производству, которое намечалось на 1972 г. Для изготовления узлов и деталей нового самосвала на Мытищинском машиностроительном заводе было создано пять механизированных участков. Инструментальный цех завода изготовил более тысячи наименований штампов, приспособлений, мерительного, режущего и вспомогательного инструмента. Первые серийные самосвалы ЗИЛ-ММ3-554 (фото 1) начали сходить с конвейера автосборочного цеха в ноябре 1972 г. Для сельского хозяйства страны это явилось важным событием, тк. впервые на село стали поступать комплектные автопоезда в составе самосвального автомобиля-тягача ЗИЛ-ММ3-554 и прицепа-самосвала ГКБ-819

(фото 2), что позволяло существенно поднять эффективность перевозок сельскохозяйственных грузов и вместе с тем снизить себестоимость тоннокилометра. Самосвальная платформа ЗИЛ-ММ3-554

с трёхсторонней разгрузкой и объёмом кузова 5,0 м³ (внутренние размеры 3340×2300×650 мм) могла оснащаться дополнительными бортами для перевозки легких грузов, в результате чего её полезный объём увеличивался

вдвое. Грузоподъёмность автомобиля 4 т определялась существующими ограничениями на ось 6 т, но при работе на дорогах, допускающих увеличенную осевую нагрузку могла быть увеличена до 4,5 т. Прицеп-самосвал ГКБ-819 (фото 3) с объёмом кузова 6,4 м³ (внутренние размеры 4300×23×650 мм) Ставропольского завода автоприцепов имел грузоподъёмность 5 т. Таким образом, автопоезд по дорогам удовлетворительного качества перевозил до 9,5 т груза. Конструкция машины, доведенная более чем за десятилетний период подготовки производства, оказалась на редкость удачной, а учитывая особенности базового шасси ЗИЛ-130Б2 вполне надёжной, долговечной и неприхотливой в эксплуатации, что в свою очередь положительно оказалось на использовании самосвала в условиях сельской местности. Не случайно, в 1975 г. решением Государственной аттестационной комиссии автомобилю ЗИЛ-ММ3-554 (фото 4) был присвоен Государственный знак качества. Разумеется, Мытищинский самосвал был далеко не безупречен, но по основным показателям технико-характеристики он в наибольшей мере соответствовал особенностям сельскохозяйственного производства на тот период времени.

В связи с прекращением производства в 1975 г. на Горьковском автомобильном заводе базового шасси ГАЗ-51А и освоением выпуска автомобиля того же класса грузоподъёмности ГАЗ-52-04, в Саранске вместо устаревшего ГАЗ-93Б на конвейер поставили сельскохозяйственный самосвал СА3-3505 грузоподъёмностью 2,4 т (фото 5). В качестве базы использовалось горьковское шасси ГАЗ-52-02. А конструкция гидросистемы, самосвального оборудования и платформы в целом соответствовали предшественнику ГАЗ-93Б. Возникает закономерный вопрос, так ли уж необходим был выпуск малотоннажного самосвала СА3-3503 (фото 6) сельскохозяйственного назначения, в то время как на село в нужных коли-



Фото 5. Автомобиль-самосвал СА3-3505. Самосвальная платформа старого типа. Фото М.Соколов



Фото 6. Автомобиль-самосвал СА3-3503 сельскохозяйственного назначения на шасси ГАЗ-52-02. Кузов нового типа

чествах поступали 3,5-тонные ГАЗ-СА3-53Б, 3,2-тонные ГАЗ-СА3-3502 с предварительным подъёмом платформы или 4-тонные ЗИЛ-ММ3-554 при работе с прицепом способные перевозить 9,5 т сельскохозяйственных грузов? Разумеется, при эксплуатации СА3-3503 на вспомогательных работах с использованием ручного труда и средств малой механизации, при небольших объёмах перевозок, применение 2,4-тонного, дешёвого в производстве и не расточительного в эксплуатации, простого по конструкции самосвала в небольших количествах было экономически оправдано. Однако эти машины мало подходили для перевозок массовых сельскохозяйственных грузов, а объёмы их выпуска в большей степени удовлетворяли производителей по выполнению планового задания, нежели реальные потребности тружеников села. Правда, при централизованном распределении техники вопросы её эффективного использования не стояли столь остро и небольшие манёвренные «СА-Зики» в добровольно-принудительном порядке поставляли в колхозы и совхозы, компенсируя их количеством недостаток более грузоподъёмных специализированных транспортных средств. Исходя из основных технических характеристик СА3-3503 (объём кузова 3,2 м³, внутренние размеры платформы 2660x2000x590 мм, полезная нагрузка 2,4 т при собственной массе 2,75 т, максимальная скорость 70 км/ч) и главным образом доставшегося в наследство от ГАЗ-51А недолговечного, малонадёжного рядного 6-цилиндрового карбюраторного двигателя максимальной мощностью 75 л.с., порядком к тому времени устаревшего. Массовые поставки на село таких малопроизводительных самосвалов вряд ли можно признать экономически целесообразными.

В тоже время необходимо отдать должное, что заводы отрасли к концу 1970-х гг. провели серьёзную модернизацию выпускаемой продукции. Так, Саранский завод автосамосвалов, а за ним и Фрунзенский завод в 1979 г. внедрили в производство усовершенствованный автомобиль-самосвал ГАЗ-СА3-53Б (фото 7) и хотя индекс машины остался неизменным, модернизированные самосвалы получили новую укороченную платформу (фото 8) уменьшенной с 3730 до 3516 мм длины кузова. Однако для сохранения полезного объёма высоты бортов кузова увеличили с 588 до 620 мм, что положительно сказалось на прочности и долговечности самосвал-

ной платформы, а, кроме того, улучшило продольную устойчивость автомобиля. Масляный насос гидроподъёмника НШ-32Д заменили более совершенным НШ-32-2Л, доработали основание платформы, значительно упростили его конструкцию. Модернизировали надрамное устройство, в частности его переднюю и заднюю балки, а также надрамник. Существенно изменили цилиндр. Если на ГАЗ-СА3-53Б гидроподъёмник крепился через цапфы на качающейся нижней опоре, а подвод масла в гидроцилиндр осуществлялся через подвижное соединение и отверстие в цапфе, то с 1979 г. применили новый гидроцилиндр со сферическими верхней и нижней опорами. Такое решение не только упростило конструкцию узла и сделало его более надёжным, но и значительно снизило его массу, а также уменьшило трудоёмкость изготовления. Проведение мероприятия позволило к 1980 г. поднять качество выпускаемых автомобилей с одновременным снижением их себестоимости и повышением долговечности.

Аналогичные мероприятия по совершенствованию выпускаемых сельскохозяйственных самосвалов провели и на Мытищинском машиностроительном заводе. Поскольку это предприятие являлось крупнейшим производителем оборонной продукции и вагонов метро, то оно располагало остродефицитными запасами конструкционных материалов и передовыми технологиями работы с ними, и естественно, предпринимало меры по внедрению таких технологий в изделия гражданского назначения. Так, в 1974 г. про-

ходили испытания автомобиль-самосвалы ЗИЛ-ММ3-554 оснащённые брызговиками задних колёс, выполненными из стеклотехника, в 1976 г. разработали конструкцию усовершенствованной модификации ЗИЛ-ММ3-554АЛ (фото 9) с платформой, изготовленной из алюминия сплава, масса которой была снижена на 200 кг в сравнении с обычной серийной стальной платформой. В 1978 г. изготовили опытно-промышленную партию из 25 самосвалов с алюминиевыми плат-



Фото 7. Автомобиль-самосвал ГАЗ-СА3-53Б модернизированный с новой укороченной платформой



Фото 8. Автомобиль-самосвал ГАЗ-СА3-53Б с трёхсторонней разгрузкой кузова, надставными бортами и укороченной платформой. 1981



Фото 9. Автомобиль-самосвал ЗИЛ-ММ3-554АЛ с платформой из алюминия сплава



Фото 10. Автомобиль-самосвал ЗИЛ-ММ3-554М первых выпусков. 1978



Фото 11. Серийный автомобиль-самосвал ЗИЛ-ММ3-554М с поднятой платформой и низкими бортами. 1983



Фото 12. Автомобиль-самосвал ЗИЛ-ММ3-554М с платформой, оборудованной высокими надставными бортами. 1980



Фото 13. Опытный образец КамАЗ-55102

формами, однако получить фонды на необходимое для серийного производства количество алюминиевого сплава не удалось, да и производственные возможности завода не позволяли освоить выпуск та-



Фото 14. Автомобиль-самосвал КамАЗ-55102 первых выпусков

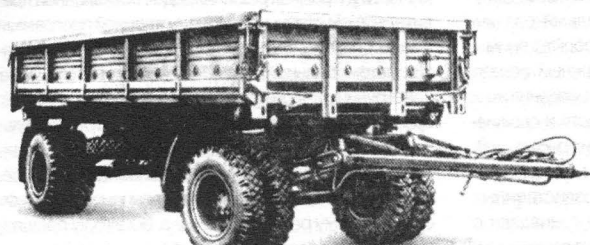


Фото 15. Самосвальный прицеп ГНБ-8527 грузоподъемностью 7 т



Фото 16. Автомобиль-самосвал КамАЗ-55102 поздних выпусков



Фото 17. Самосвал со сменным кузовом и системой «Мультилифт» КамАЗ-5513



Фото 18. Механизм «Мультилифт» СЛ-12 на шасси автомобиля КамАЗ-5522



Фото 19. Автомобиль-самосвал со сменным кузовом КамАЗ-5522

них самосвалов в прежних объёмах, поэтому в 1983 г. сделали ещё 15 автомобилей-самосвалов ЗИЛ-ММЗ-554АЛ, но о серийном производстве речи уже не велось. 18 декабря 1978 г. на конвейер поставили модернизированный вариант ЗИЛ-ММЗ-554М (фото

10) с новой самосвальной платформой усиленной конструкции. Объём кузова увеличился с 5 до 6 м³ за счёт более высоких бортов (777 мм вместо 650 мм у ЗИЛ-ММЗ-554). Изменилось также управление запорами заднего борта. Кроме того, для увеличения объёма кузова до 7 м³ при перевозке зерна автомобиль-самосвал ЗИЛ-ММЗ-554М начали комплектовать дополнительными низкими сплошными деревянными бортами (фото 11), которые прикладывались к каждой машине, также как и высокие решётчатые дополнительные борта (фото 12) для перевозки легковесных грузов с объёмной массой до 0,4 т/м³ (измельчённая зелёная масса, сенаж, силос, корнеплоды с ботвой, капуста кочанная и т.д.). Гидравлическую часть самосвала и его надрамное устройство оставили без изменений. Грузоподъёмность самосвала возросла до 5,5 т, а нагрузка автомобиля полной массой 10,85 т на дорогу через заднюю ось увеличилась до 7,9 т, что не совсем благоприятно отразилось на проходимости машины по слабым грунтам и отрицательным воздействием на дорожное покрытие и плодородный слой почвы при движении по полю. В конце апреля 1979 г. автомобилю ЗИЛ-ММЗ-554М присвоили Государственный знак качества.

Анализируя опыт использования сельскохозяйственных автомобилей-самосвалов не трудно прийти к выводу, что в период 50-х—70-х гг. прошлого века было характерно применение машин малой и средней грузоподъёмности при полном отсутствии специализированных сельских самосвалов грузоподъёмностью свыше 5 т. А ведь такие машины могли бы резко повысить эффективность транспортировки сельскохозяйственных грузов на большие расстояния, сократить время уборки урожая, на порядок увеличить производительность труда на вывозке минеральных удобрений и органики. К сожалению, достигнутый на тот период уровень развития отечественной автомобильной промышленности не позволял обеспечить сельское хозяйство страны необходимым типажом автомобилей-самосвалов разных классов грузоподъёмности и в первую очередь большегрузными машинами. Минский и Кременчугский автомобильные заводы поставляли свою продукцию для нужд промышленности, строительства и транспорта. Уральский автозавод львиную долю автомо-

билей делал для Министерства обороны. Существенную часть всех заводов отнимали экспортные поставки. На этом фоне агропромышленному комплексу в лучшем случае приходилось довольствоваться лишь скромными объёмами грузовиков общетранспортного назначения, которые не играли заметной роли в транспортном обеспечении села. Не случайно, при разработке семейства перспективных автомобилей нового Камского автозавода сразу закладывалась модификация сельскохозяйственного самосвала грузоподъёмностью не менее 7 т и возможностью буксировки самосвального прицепа той же грузоподъёмности. Таким автомобилем-самосвалом стал КамАЗ-55102 с прицепом ГНБ-8527 (фото 13) освоённый на Нефтекамском заводе автосамосвалов в декабре 1980 г. КамАЗ-55102 создавался на базе бортового автомобиля КамАЗ-5320 и имел с ним много общего по агрегатам шасси. Цельнометаллическая платформа полезным объёмом 7,9 м³ (внутренние размеры 5335×2320×635 мм) имела трёхстороннюю разгрузку (фото 14) и комплектовалась двумя типами надставных бортов: низкими деревянными высотой 180 мм для перевозки зерна (в этом случае объём платформы увеличивался до 10,12 м³) и высокими металлическими сетчатой конструкции высотой 620 мм для транспортировки зелёной массы, силоса, сенажа и т.п. (объём платформы с такими бортами 15,8 м³). В комплект автомобиля входили также тент-полот для укрытия груза и съёмные резиновые уплотнители. Автомобиль-тягач имел гидро-, пневмо- и электропроводы для подключения соответствующих систем буксируемого прицепа ГНБ-8527 (фото 15) производства Красноярского завода автомобильных и тракторных прицепов. Самосвальный прицеп с двухсторонней разгрузкой грузоподъёмностью 7 т оснащённый платформой внутренними размерами 5340×3210×640 мм (полезный объём 7,9 м³) и, так же как и автомобиль КамАЗ-531-2 (фото 16) комплектовался двумя типами надставных бортов и тент-пологом. Автопоезд в составе автомобиля-самосвала и самосвального прицепа общей грузоподъёмностью 14 т позволял резко повысить производительность труда при транспортировке массовых сельскохозяйственных грузов. Он был востребован в агропромышленном комплексе, но весьма скромные объёмы его выпуска порядка 7—9 тысяч в год (для сравнения — выпуск промышленных строительных самосвалов КамАЗ-5511, КамАЗ-55111 на Нефтекамском заводе автосамосвалов составлял 30 тыс. в год) не позволяли в полной мере удовлетворить потребности сельского хозяйства в таких машинах. Ведь речь об автомобилях КамАЗ следует упомянуть о весьма перспективной опытной конструкции автомобиль-самосвалов со сменными кузовами и системой «Мультилифт» — КамАЗ-5513 (фото 17) и КамАЗ-5522 (фото 18) (различались автомобили длиной базы и соответственно размерами кузовов). Эти автомобили с набором кузовов можно было с успехом использовать на внутрихозяйственных перевозках грузов в условиях Нечерноземной зоны с большим количеством мелкоконтурных полей. Оставленные на краю поля сменные кузова могли загружать



Фото 20. Автомобиль-самосвал САЗ-3502 с предварительным подъёмом платформы загружает зерном кузов автомобиля КамАЗ-5522

Фото 21. Транспортировщик ТШН-2,5А на базе ГАЗ-СА3-53Б



Фото 22. Корморазвозчик КА-30 на базе ГАЗ-СА3-53Б



Фото 23. Раздатчик кормов РКА-8 на базе ГАЗ-СА3-53Б



Фото 24. Автомобиль специальный мод. 3510 на базе ГАЗ-СА3-53Б



Фото 25. Работа кормоуборочного комбайна КСК-100А в паре с автомобилем Урал-5557



ся зерном прямо от комбайнов или посредством самосвала с предварительным подъемом платформы СА3-3502 (фото 20), после чего транспортировать автомобилем с системой «Мультилифт» на сушиль-

но-сортировочный комплекс. Проведенные испытания на ряде машиноиспытательных станций и предварительные расчёты показали, что машины КамАЗ со сменными кузовами могли бы вдвое сократить потребность в автомобилях-самосвалах грузоподъемностью 4 т и сэкономить значительное количество топлива. Однако освоение их производства неоправданно затянулось, а нагрянувшие затем ветры перестройки и последовавшие изменения в экономике поставили под сомнение использование этого класса машин в сельскохозяйственном производстве.

На фоне насыщения предприятий агропромышленного комплекса сельскохозяйственными автомобилями-самосвалами различных типов нельзя обойти вниманием ещё один важный аспект особенностей использования этих транспортных средств и сложившейся спецификой их работы, как правило, наиболее массовые перевозки сельскохозяйственных грузов по времени совпадали с периодами сезонного осенне-зимнего и весенне-летнего бездорожья, что существенно ограничивало подвижность имеющихся в сельском хозяйстве самосвалов обычной неполноприводной схемы, а иногда делало их работу невозможной. Весьма актуальной проблемой становилась и возможность использования автомобилей-самосвалов в составе уборочного комплекса, к примеру, на заготовке кормов, когда автомобиль способен длительное время двигаться по полю со скоростью зерноуборочного комбайна при этом

оказывая минимально-разрушающее воздействие на плодородный поверхностный слой почвы и, естественно, сохраняя проходимость на уровне уборочной машины. Ещё одной стороной вопроса оставалась начавшаяся в сельском хозяйстве практика применения сельскохозяйственных автомобилей-самосвалов в качестве базы для различных машин

специализированного целевого назначения (фото 21—24) — разбрасывателей минеральных удобрений, загрузчиков сенок, раз-

датчиков кормов, установок для транспортировки и внесения органики и т.п. Эта сфера использования также выдвигала к автомобилю ряд специфических требований связанных с вариантами отбора мощности на привод спецоборудования, наличием обычных транспортных и замедленных рабочих передач в трансмиссии, высокой проходимостью, оптимальными монтажными параметрами, возможностью работы с прицепами и т.д. Если суммировать эти требования, то становится очевидно, что селу нужны специализированные, транспортно-технологические автомобили, а не просто автомобили-самосвалы на шасси обычных транспортных грузовиков. Таким образом, к концу 70-х гг. прошлого века Министерством сельского хозяйства СССР совместно с НТК Госкомсельхозтехники были сформулированы основные положения технического задания на разработку специально предназначенного для сельскохозяйственных условий эксплуатации транспортно-технологического автомобиля-самосвала повышенной проходимости и в рамках решения задач объявленной правительством страны Продовольственной программы предполагалось объявить конкурс среди предприятий автомобильной промышленности на создание конструкции такого автомобиля. У читателя может возникнуть закономерный вопрос — неужели только в конце 1970-х гг. появилась потребность в специализированном сельскохозяйственном автомобиле, максимально отвечающем требованиям тружеников села и почему ранее в 40-е, 50-е, 60-е годы прошлого века сельское хозяйство обходилось обычными грузовиками лишь в некоторой степени приспособленными для сельскохозяйственных условий перевозки грузов? Однозначно ответить можно довольно просто — именно к концу 1970-х гг. сложились условия для появления специализированных транспортно-технологических машин, чему в немалой степени содействовал целый ряд объективных обстоятельств. Во-первых, сами сельскохозяйственные предприятия длительное время обеспечивавшиеся по остаточному принципу были рады тому, что дают и могли лишь мечтать о специализированном сельском грузовике. Во-вторых, и сам уровень развития отечественной автомобильной промышленности вплоть до конца 1960-х гг. не позволял серьёзно заняться вопросами создания сельскохозяйственного полноприводно-

Фото 26. Самодельный самосвал на базе ЗИЛ-157К с самосвальной платформой от ГАЗ-СА3-3507. Фото И.Скачков

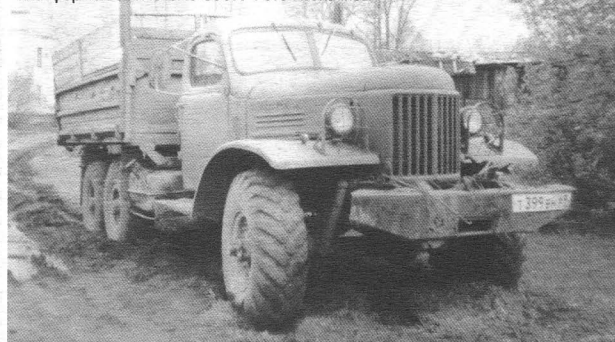


Фото 27. Опытный образец автомобиля ЗИЛ-132Р Московского автозавода И.А.Лихачева



го самосвала. Немаловажное значение имели и первоочередные задачи по скорейшему насыщению армии современными типами многоцелевых военных грузовиков. Поэтому лишь к концу 1970-х гг. появились реальные предпосылки к созданию транспортно-технологических автомобилей сельскохозяйственного назначения, т.к. массовое перевооружение войск новыми типами автомобильной техники было в основном завершено, а вступивший в строй действующих Камский автомобильный комплекс по выпуску большегрузных автомобилей значительно разрядил ситуацию по обеспечению автомобильного транспорта страны подвижным составом. Остаётся добавить, что возникшие трудности с продовольствием и решение задач Продовольственной программы позволили на порядок увеличить финансирование агропромышленного комплекса и добиться от промышленности создания соответствующей материально-технической базы для села. А непосредственным импульсом к разработке транспортно-технологических автомобилей послужило внедрение интенсивных технологий в кормопроизводстве и в частности поступление в колхозы и совхозы высокопроизводительных кормозаготовительных комбайнов Е-281 производства Германской Демократической Республики и отечественных КСК-100 (фото 25) для эффективного использования которых и нужны были подобные автомобили. Наиболее простым, доступным, быстрым и наименее затратным вариантом решения проблемы при сложившейся порочной практике остаточного обеспечения сельского хозяйства можно было бы предложить создание автомобиля-самосвала на шасси ЗИЛ-157КД (фото 26), который хотя и не был современным, но отвечал большинству предъявляемых специфических требований по проходимости, благодаря наличию трёх ведущих мостов, по простоте эксплуатации, ремонта и технического обслуживания из-за освоённой, отработанной конструкции, по приемлемым показателям удельного давления на грунт, т.к. машина была оснащена мягкими широкопрофильными шинами и системой регулирования давления воздуха в шинах, а также широкому тяговому диапазону, благодаря пятиступенчатой коробке передач и двухступенчатому демультипликатору в раздаточной коробке, и самое главное — наличию нового, хорошо оснащённого завода в г. Новоуральске Свердловской области, способного выпускать автомобили в необходимых количествах, но, как известно, наши люди лёгких путей не ищут! Тем более, под новый перспективный проект транспортно-технологического автомобиля планировалось выделение солидных ассигнований не только на его разработку, но и организацию нового производства (со-

поставимых по стоимости со строительством нового завода). Не случайно одними из первых о предстоящем конкурсе узнали столичные предприятия и организации, которые поспешили предложить свои конструкторские разработки. Уже в мае 1974 г. Московский автозавод им. И.А.Лихачева выставил на заводские испытания опытный образец трёхосного полноприводного автомобиля с равномерным расположением ведущих мостов по базе под маркой ЗИЛ-132Р (фото 27). Хотя первоначально машина была оборудована обычной грузопассажирской тентованной платформой военного образца, но в модификации ЗИЛ-132РС предполагалось оснастить её самосвальным кузовом, разбрасывателем минеральных удобрений или седельно-цепным устройством для буксировки полуприцепов. Автомобиль имел форсированный до 165 л.с. карбюраторный двигатель ЗИЛ-130, оригинальную раздаточную коробку и бортовую схему раздачи потока мощности на привод колёс с бортовыми угловыми редукторами (по типу спецшасси БАЗ). Грузоподъёмность 5 т, равномерно разнесенные оси и эластичные шины 16,00-20 с регулируемым давлением воздуха позволяли резко уменьшить разрушающее воздействие на почву, а оригинальная тормозная система с дисковыми вентилируемыми тормозными механизмами и управляемые колёса первой и третьей осей делали машину манёвренной и повышали безопасность на дороге (более подробно о машине ЗИЛ-132Р можно прочитать в статье В.Васильева «Супергрузовик для Агропрома», журнал «Автотранс» 6/2003). Однако, несмотря на всю необычность и оригинальность конструкции, уникальные параметры проходимости и тягово-динамические характеристики, а

главное так и непревзойдённые на серийных автомобилях показатели удельного давления на грунт, ЗИЛ-132Р так и остался опытным образцом мало востребованным для реальных условий сельской эксплуатации. Всё же машина была весьма сложной и дорогой, что затронуло её серийное производство и повседневную эксплуатацию. Широкое применение лёгких сплавов и стеклопластиковых конструкций вызвало бы трудности в ремонте в условиях сельских мастерских, наличие многочисленных оригинальных узлов и деталей потребовало бы существенного расширения номенклатуры запасных частей, по сути создания нового

производства. И не менее важный основной вопрос, а так ли уж нужна для сельскохозяйственного грузовика суперпроходимость, ведь основные транспортные работы всё же осуществляются по дорогам, хотя и не всегда в проезжем состоянии, работа на поле, даже при шадящем воздействии на почву, тоже имеет разумные агротехнические ограничения, иначе плодородная плантация легко превратится в поле боя, изрезанное глубокими колеями похожими на окопы полного профиля, да и выдающиеся показатели «окоходности», присущие ЗИЛ-132Р, в большей степени актуальны для военных, чем для тружеников сельского хозяйства. Таким образом, при всех своих достоинствах оригинальный по конструкции ЗИЛ-132Р, вряд ли мог подойти на роль массового транспортно-технологического автомобиля для агропромышленного комплекса СССР.



Фото 28. Автомобиль-самосвал КАЗ-4540. Опытный образец



Фото 29. Автомобиль-самосвал КАЗ-4540 в эксплуатации. Шины «не родные». Фото М.Соколов



Фото 30. Автомобиль КАЗ-4540 с прицепом ГКБ-8535



Фото 31. Автомобиль-самосвал КАЗ-4540 с самосвальным прицепом ГКБ-8535. Выставка «Автопром 1984»

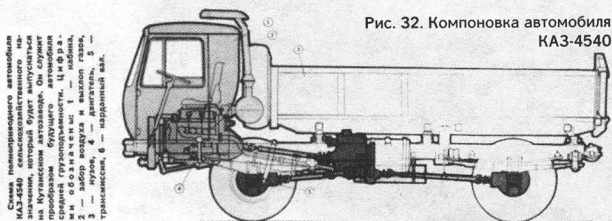


Рис. 32. Компоненка автомобиля КАЗ-4540



Фото 33. Автомобиль-самосвал Урал-5557 первых выпусков. Шины И-247Б. 1983

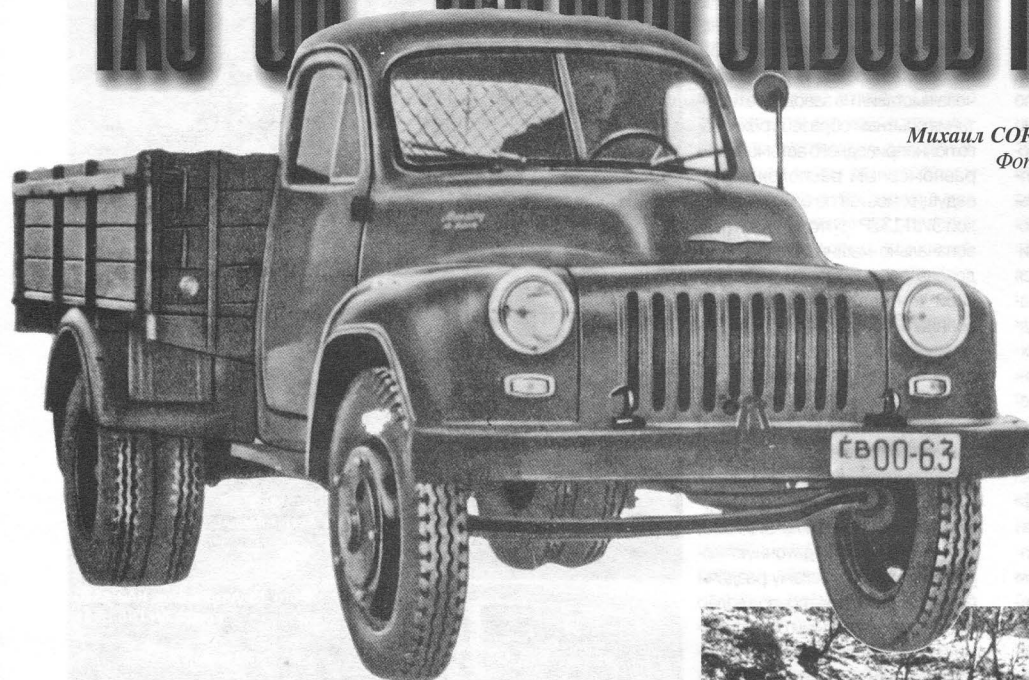
ГАЗ-56 - Взгляд сквозь годы



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

зарубежную тенденцию (рост выпуска малотоннажных грузовиков в Европе), а с другой понимая, что в отечественном автопроме ниша 1,5-тонных грузовиков оказывается вакантной, — решили, что кроме 2,5-тонного ГАЗ-51 имеет право на существование и более компактный, экономичный и лёгкий грузовик.

В 1952 г. тогдашний главный конструктор ГАЗа Александр Дмитриевич Просвирнин дал «добро» на разработку технического задания на 1,5-тонный ГАЗ-56. С августа 1954 г. ведущим конструктором машины стал Александр Бутусов — недавний выпускник Горьковского политехнического. Это было первое серьёзное (после проектирования автоприцепов) задание для молодого конструктора.



Среди всех отечественных автомобилей, не прошедших в серийное производство, этот лёгкий грузовичок, а вернее даже два разных его варианта, занимает особое место. В его создании, доводке и испытаниях были пройдены практически все этапы, все звенья, и до конвейера не хватило буквально «нескольких метров»... Но — не случилось. Так что же потерял отечественный автотранспорт в лице ГАЗ-56?

Всё началось на Горьковском автозаводе в начале 1950-х гг., когда после освоения и доводок послевоенных моделей КЭО ГАЗа, с присущим той эпохе оптимизмом, принялся за проектировку перспективных моделей завтрашнего дня. Хочется отметить, что в те годы конструкторские отделы на удивление щедро выдавали «на гора» большое разнообразие оригинальных экспериментальных и опытных конструкций. И ГАЗ-56 стал одной из них. В ту пору выпуск единственного в СССР грузовика грузоподъёмностью в 1,5 т уже подходил к завершению на Ульяновском автомобильном заводе. Модернизированная «полупортка» ГАЗ-ММ являлась на тот момент, конечно же, машиной устаревшей, но имевшей по-прежнему стабильный спрос в народном хозяйстве, особенно на селе. Альтернативы ей тогда не было. Хотя на том же УАЗе ещё в

1948 г. была создана обновлённая «полупортка» УАЗ-300, она так и осталась экспериментальной единичной разработкой. Автозавод в Ульяновске постепенно перепрофилировали на джипы, поэтому ни выпускать «полупортку» дальше, ни — тем более — модернизировать её, возможностей не было. Горьковчане, с одной стороны проанализировав

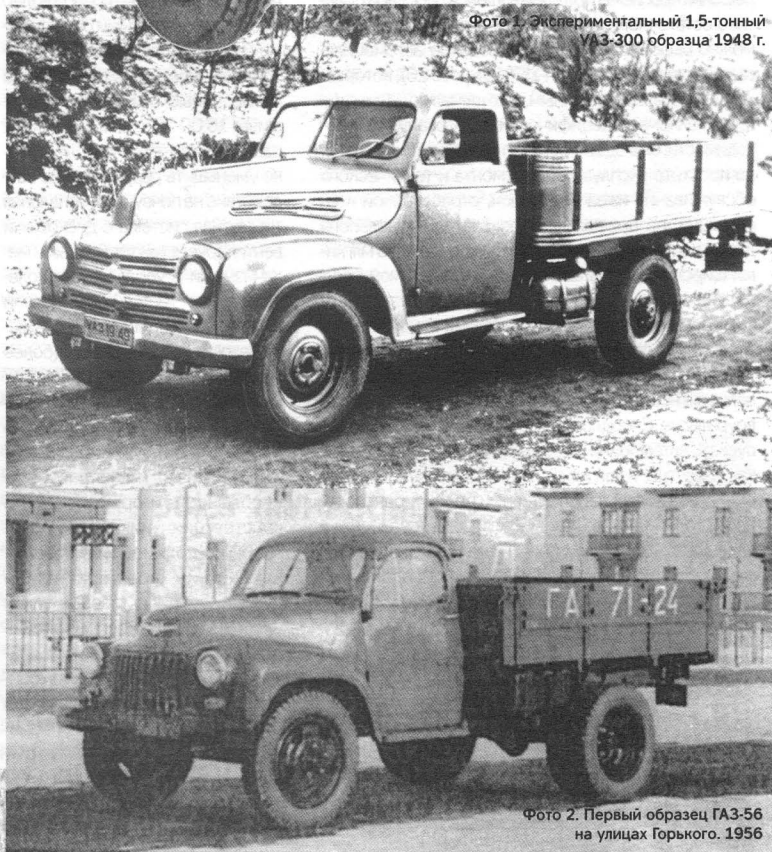


Фото 1. Экспериментальный 1,5-тонный УАЗ-300 образца 1948 г.

Фото 2. Первый образец ГАЗ-56 на улицах Горького. 1956



Фото 3а. Один из последующих экземпляров ГАЗ-56 в сравнении с ранним прототипом ГАЗ-52 (фото 3б). 1950-е гг.

Взвесив все плюсы и минусы, для ГАЗ-56 остановились на традиционной капотной компоновке, ведь машина должна была обладать хорошей «развесовкой» по мостам и приемлемой проходимостью, как с грузом, так и без, для езды по бездорожью, из которого почти сплошь состояла тогда «внегородская» территория страны.

В какой-то мере ГАЗ-56 первой серии (обозначение условное) стал дальнейшим развитием УАЗ-300. Даже внешне машины были весьма похожи: капоты V-образной формы, плавно переходившие в «дутые» (с акцентом на переднюю часть) крылья в «американском» стиле 1940–1950-х гг., 2-местные обтекаемые металлические кабины с V-образными ветровыми стёклами, классические компоновочные решения. УАЗ-300 имел заимствованные у «Победы» четырёхцилиндровый двигатель и 4-ступенчатую КПП. Для ГАЗ-56 тоже решили воспользоваться аналогичным силовым агрегатом. Ходовые части име-



Фото 36. Ранний прототип ГАЗ-52. 1950-е гг.



Фото 4. Этот же экземпляр изменённого ГАЗ-56 с иными колёсами и добавленными задними крыльями на территории завода 2-я пол. 1950-х гг.



Фото 6. Машина, обладавшая новым, интересным и можно сказать даже «весёлым» внешним видом неизменно привлекала внимание к себе. 2-я пол. 1950-х гг.



Фото 7. Образец ГАЗ-56 первой серии с металлическим кузовом на ВСХВ в 1957 г.

ли много общего: мосты весьма схожие с «полторовскими», 5-шпильковые ступицы колёс. Различались лишь колёсные диски, которые у «трёхсотого» были без «окон» и имели глубокий «легковой» профиль обода, плюс к тому УАЗ-300 оснащался односкатными задними колёсами. Для ГАЗ-56 изначально были применены стандартные колёса от ГАЗ-ММ и за основу взяли его же задний мост с двухскатной ошиновкой (но вместо передней поперечной и задних кантилеверных рессор ГАЗ-ММ на ГАЗ-56 везде установили продольные полуэллиптические). Кроме нюансов в шасси и более простого бортового деревянного кузова внешние различия между «56» и «300» сводились к несколько иному оформлению кабины и оперения. Внешность ГАЗ-56 разрабатывал талантливый дизайнер Лебедев. Вместо горизонтальных прорезей облицовки УАЗа он решил применить вертикальные, а сами черты оперения и кабины сделать более простыми и рациональными. Хотя, надо признать, что с эстетической точки зрения УАЗ-300 выглядел более стильно и привлекательно, всё же он больше напоминал американский пикап тех времен на базе легковой машины, а ГАЗ-56 изначально создавался как пусть и самый лёгкий, но полноценный грузовик. Его габаритные размеры составляли: 5085 мм в длину, 2172 мм в ширину и 1995 мм в высоту, база равнялась 2950 мм, а колея задних колёс — 1650 мм. Хорошо проработанные пропорции позволили ГАЗ-56 первой серии стать действительно компактным, манёвренным (радиус поворота всего 7 м) и привлекательным грузовиком, а современные на тот момент формы передка с фарами и подфарниками от «Победы» подчеркивали новизну и оптимистичность модели. Кстати, аналогичную внешность мыслили применить в дальнейшем и для ГАЗ-51: одни из прототипов начала 1950-х гг. тоже «щеголял» подобным оперением.

Работы по ГАЗ-56 велись быстро: пластилиновый макет сразу сделали в натуральную величину. А первые образцы машины вышли на испытания по дорогам Горьковской области уже в 1956 г. Недостатков, конечно же, было выявлено немало. Поэтому работы по доработке машины не прекращались. Одним из первых усовершенствований стало применение на машине герметичных барабанных тормозов, что внешне «вылилось» в иные колёсные диски с колпаками, весьма необычного для тех лет вида. Кроме того, добавились штампованные крылья над задними колёсами, усилились брусья жёсткости на боковых бортах кузова, появились и другие новшества. Чуть позже деревянную бортовую платформу решили заменить на металлическую с аккуратными бортиками и рёбрами жёсткости в них. Заодно поменяли задние крылья на более простые гнутые брызговики. Именно в таком виде машина экспонировалась в 1957—58 гг. в Москве на ВСХВ (ВДНХ), и стала наиболее известной из всех образцов ГАЗ-56 первой серии. Её фото были опубликованы в журналах и даже «просочились» на спичечные этикетки фабрики «Гигант» Калужского СНХ в 1958 г.

В целом машина получилась хорошей и нужной, однако перспектива её серийного производства оставалась весьма туманной. К числу недостатков ГАЗ-56 первой серии иногда относят низкие крылья, из-за чего водитель, дескать, не чувствовал правый габарит. С этим трудно согласиться, ведь на ГАЗ-51 и ГАЗ-51А этот параметр был и того хуже, но это не мешало грузовику оставаться на конвейере до 1975 г. Самым же главным реальным недостатком ГАЗ-56 первой серии, причём недостатком не конструктивным, а производственным, было значительное отсутствие унификации его с

Фото 7а. ГАЗ-56 первой серии на спичечной этикетке фабрики «Гигант» Калужского СНХ. 1958 г.



другими моделями ГАЗа. Выпуск модели, столь отличающейся от прочих, никак не мог стать реальностью.

Это прекрасно понимали и в КЭО ГАЗа, начав коренную модернизацию, а точнее — коренную унификацию модели с создававшимся полным ходом новым перспективным семейством грузовиков ГАЗ-52 и ГАЗ-53. Для них уже были созданы кабина и оперение, продолжавшие развитие американского стиля 1950-х гг. Для ГАЗ-56 они, естественно, оказались «великоваты» и тяжеловаты по всем статьям, но улучшали обзорность и условия работы водителя, а главное — значительно приближали путь модели к конвейеру. Так появились ГАЗ-56 (тоже условно) второй серии. По сравнению с машинами первой серии выглядели они, не смотря на самые современные формы, более неказистыми и «недоразвитыми». Большие кабина и передок не очень-то вписывались в низкую посадку и относительно малые размеры машины. Габариты машины выросли незначительно. Длина составляла теперь 5350 мм, ширина — 2175 мм, высота — 2000 мм, и база — 3000 мм. А вот вес ГАЗ-56 второй серии без нагрузки увеличился аж до 1848—1900 кг, ввиду чего коэффициент тары стал хуже, чем у довоенной «полторки». Ухудшились и динамические качества, и приемистость, и проходимость машины. Столь высока была цена унификации.

Поставленный на ГАЗ-56 «легковой» двигатель от ГАЗ-21 с электромупфой вентилятора (что было редкостью для того времени) и центробежным масляным фильтром (заимствованным у УралЗИС) работал на машинах второй серии на пределе своих возможностей, но всё равно был слабоват. Даже на ровных участках горизонтального шоссе машина не могла достичь скорости, большей, чем 76—80 км/ч.

Первые экземпляры «56-го» второй серии вновь поставили на колёса типа ГАЗ-ММ с пятью окнами треугольной формы, однако отверстий под шпильки в них было уже шесть. Но и это решение не стало окончательным: в 1960 г. ГАЗ-56 решили серийно оснастить бескамерными шинами (впервые в СССР). Для этого были сконструированы новые диски колёс, состоящие из специального герметич-

ного глубокого обода 5,25х17,5 и приваренной к нему дуговой сваркой шестиоконной торцевой части с большим и резким наклоном окон. Автомобили оснащались специальными шинами «бескамерная» размером 8,0-17,5, требовавшими вертикального хранения. Вентили (клапаны для накачки) крепились прямо на диск. Рекомендовалось поддерживать давление 2,2 кг/см² в передних колёсах и 2,5 — в задних, и бортовать шины «большой аккуратностью и осторожностью». Вдобавок, учитывая новизну, завод намеревался комплектовать каждый экземпляр ГАЗ-56 и двумя обычными шинами с камерами (на всякий случай). Таким образом, общее количество разновидностей ГАЗ-56 возросло до пяти (три вида машин первой серии, и два — второй).

На машине

были применены: сухое одноступенчатое сцепление, 4-ступенчатая КПП с синхронизаторами на 3-й и 4-й передачах, два карданных вала с промежуточной опорой, рулевой механизм типа «глобоидаль-

ный червяк и двойным ролик», тормоза с гидравлическим приводом и 12-вольтовое электрооборудование. Расход топлива составлял 16л/100км, так что 80-литрового бензобака должно было хватать на 500 км пути.

Важным новшеством на ГАЗ-56 второй серии стал неразъёмный задний мост типа «банджо» со вставным редуктором с главной гипоидной передачей (передаточное число — 6,5) и полностью разгруженными полуосями. Особо подчеркивалось, что для его обслуживания строго запрещается применять любую смазку кроме специальной гипоидной. Также касалось и задних ступиц. Некоторые ГАЗ-56, предназначенные для особо тяжёлых условий, планировалось по заказу оснащать кулач-

Фото 5. Вариант ГАЗ-56 с цельнометаллическим кузовом. 2-я пол. 1950-х гг.

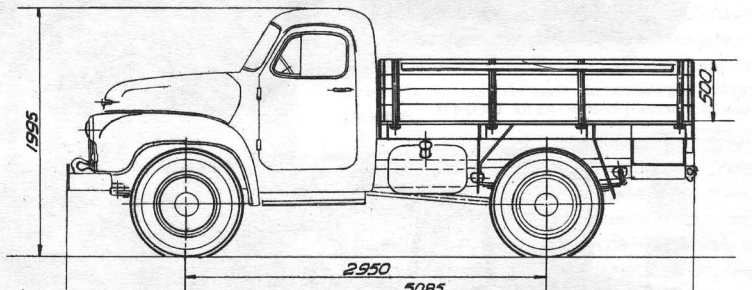
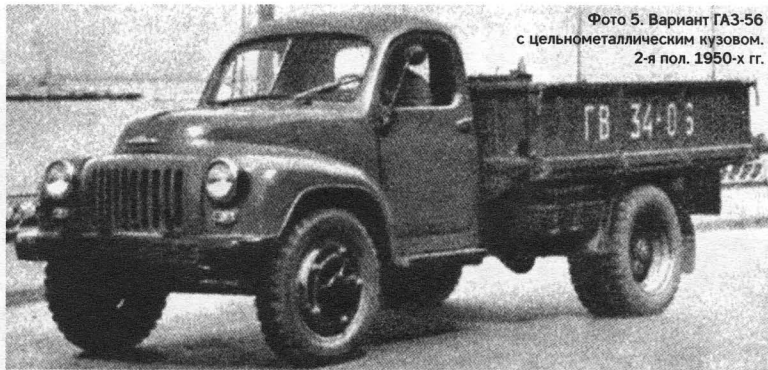


Рис. 8. Попавшие в литературу схемы ГАЗ-56 первой (вверху) и второй (внизу) серий, к сожалению, весьма неточны, содержат значительные ошибки и поэтому могут быть взяты модельстами «на вооружение» лишь с большой оговоркой

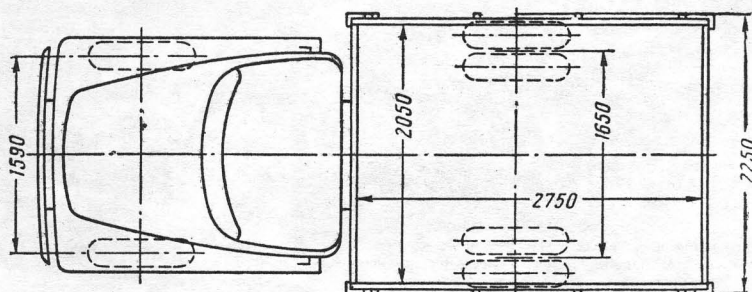
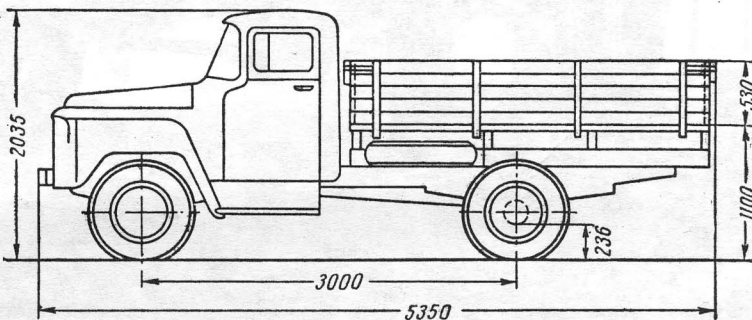


Фото 9. Кардинально изменённый ГАЗ-56 второй серии с кабиной и оперением типа ГАЗ-52/53, представленный на ВДНХ в 1959 г.

ковыми самоблокирующимися дифференциалами. Буксирный прибор тоже предполагалось ставить лишь по заказу, ведь общий вес буксируемого прицепа составлял всего 1700 кг, и вряд ли «56-й» с прицепом был бы всерьёз применим на практике. Вместо пальцев рессор применили оригинальные резиновые подушки. В дополнение к рессорам на переднем мосту имелись и гидравлические телескопические амортизаторы (на заднем — только по спецзаказу).

В 1960 г. образцы вто-

Фото 10. Первые экземпляры ГАЗ-56 второй серии ещё имели колёса от полуторки, но в «шестишпильном» исполнении. Зима 1959—60 гг.



Фото 11. Испытания второй серии проходили не только в лютые морозы, но и в среднеазиатском жару, 1960 г.



рой серии вышли на государственные (тогда писали — межведомственные) испытания. Испытательный пробег с представителями различных автомобильных НИИ имитировал гарантийный, протяжённостью около 25000 км, и длившийся полгода: с 10 января по 1 июня. Помимо ГАЗ-56 в колонне шли ГАЗ-51А, ГАЗ-62 и два полутоннажных иностранца 1956 года выпуска: «Форд-Меркьюри 350» и «Опель-Блиц». Испытания проходили по шоссе Центральной России, горным серпантинам Кавказа, размытым чернозёмным просёлкам Ставрополя и другим районам страны.

ГАЗ-56 показал себя в целом неплохо. Его рама была прочнее, чем на иномарках, надёжнее работали рессоры. Однако в тяжёлых условиях эксплуатации электромфты вентилятора не справлялась с охлаждением мотора, да и сам двигатель, как особо подчеркнула комиссия, отличался недостаточной мощностью. Вообще силовой агрегат требовал от водителя «56-го» постоянного внимания и «щадающего» обращения, особенно при обкатке. Форсировать же его дальше, увеличив степень сжатия, как это делалось на экспортных «волгах», было невозможно, ведь в стране нормой были «72-й» и «66-й» сорта бензина. Находились и другие всё ещё «сырые» места: не очень надёжные ступицы, крепления рессор, «подтекающий» задний мост. И хотя завод предполагал давать шестимесячную гарантию на ГАЗ-56 при условии пробега не более 25000 км, обязательными требованиями производителя на первых порах являлись постоянные ежедневные осмотры машины и тщательное техническое обслуживание.

Тем не менее, ГАЗ-56 был признан достойным серийного производства. Автомобиль уже числился предсерийной моделью, его вновь показывали на ВДНХ, о нём писали в прессе (правда, иногда путали с созданным параллельно прототипом ГАЗ-52), начали упоминать и в литературе, ошибочно указывая как уже выпускающийся, да ещё и, якобы, с форкамерно-факельным зажиганием (справочник Долматовского и Трепененкова, 1960 г.).

Более того, в том же 1960 г. в типографии ГАЗа под редакцией А. Д. Просвирнина издали достаточно большим тиражом подробные 112-страничные «Инструкции по уходу», но сами создатели понимали: машине не суждено пойти в серийное производство. Без значительных вложений средств сам завод не мог освоить выпуск сразу двух новых грузовиков — ГАЗ-53 и ГАЗ-56. Да и к тому же в СССР вновь стали ощутимо ратовать за повышение грузоподъёмности, ведь государственные АТП не испытывали недостатка в средствах на бензин и обслуживание более тяжёлых грузовиков. Даже 2—3-тонный ГАЗ-52 основательно «задержался» в предсерийных, и на конвейер пошёл значительно позже, «пропустив вперёд» ГАЗ-53Ф, ГАЗ-53, и ГАЗ-53А. Что уж говорить про не попавшую «в струю» «полуторку»?..

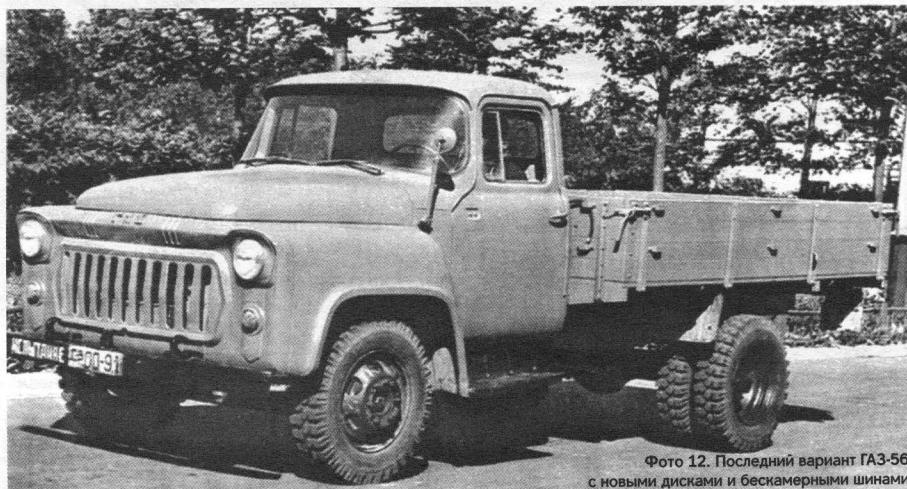


Фото 12. Последний вариант ГАЗ-56 с новыми дисками и бескамерными шинами

Примерно в 1962 г. все дальнейшие работы по ГАЗ-56 были прекращены. Коробка передач с доработками прижилась на ГАЗ-53, заделка концов рессор «в резину» и вовсе дождалась наших дней. А вот самим ГАЗ-56 не посчастливилось. Лишь одна машина из тех, что в 1960 г. прошли межведомственные испытания, сохранялась сравнительно долго, работая внутри родного завода до середины 1990 г. Правда, постепенно от оригинала в ней остались лишь кабина, рама и ещё несколько узлов, зато машина была удобной в заводских лабиринтах и её щадили. Но вот ушёл на пенсию водитель, и эту последнюю «полуторку» тоже уничтожили. От интересных и шумевших когда-то разработок под названием «ГАЗ-56» остались, как обычно, лишь кое-какие документы, фото и воспоминания.

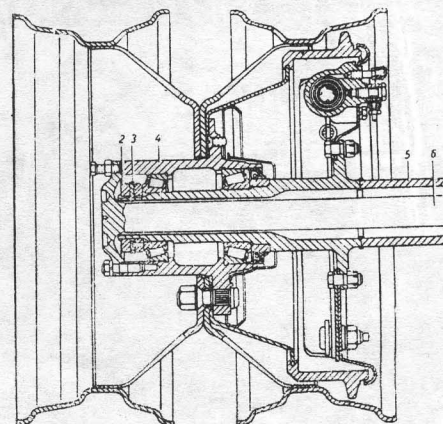


Рис. 12а. Ступица и диски задних колёс «бескамерного» ГАЗ-56 в разрезе

Фото 16. На самом деле аналогичный прототип ГАЗ-52 конца 1950-х гг. выглядел вот так. Но даже «52-й» «увидел свет» значительно позже

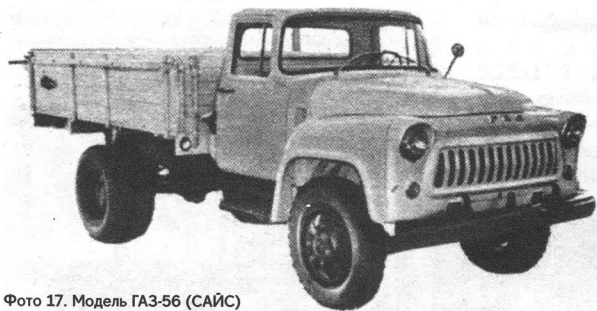


Фото 17. Модель ГАЗ-56 (САИС)



WWW.KIMMERI.COM

INTERNET AUCTION MASSIVNYKH MODELEY

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ОБНОВЛЕНИЕ

+ 7 (926) 5940825

+ 38 (093) 5225958



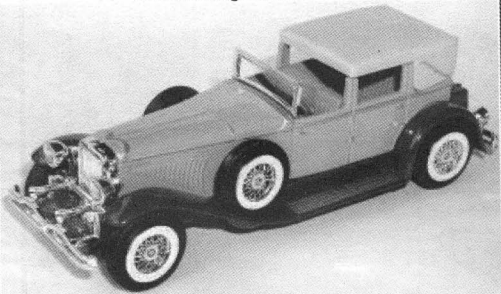
Фото 15. Эту иллюстрацию ГАЗ-56 второй серии из журнала «Автомобильный транспорт» «выдавали» и за ГАЗ-56, и за ГАЗ-52 (уже в 1961 г.)

развитой дорожной сети, вопрос чаще всего стоял совсем не «с какими затратами перевезти», а «перевезти бы вообще». И даже ГАЗ-51, вопреки распространённому заблуждению, не считался «за городом» хорошей машиной. Куда популярнее был «продуваемый всеми ветрами», зато очень выносливый и проходимый ЗИС-5. Поэтому появление довольно-таки «паркетного» ГАЗ-56 не вызвало бы ничего кроме справедливых нареканий. Иное дело — городские автотранспортные и торговые предприятия, где «56-й» пришёлся бы очень кстати, как развозной грузовик для различных товаров. Здесь, думается, он сыграл бы немалую роль в перевозках небольших партий грузов, давая организациям ощутимую экономию и прибыль. И, может быть, даже воспрепятствовал впоследствии появлению на наших улицах импортных «Нис», «Жуков», «Робуров» и «Авиа». Кто знает?

Однако, все сложилось именно так, как и должно было сложиться, и со временем, увы, «полуторка» № 2, известная теперь только узким специалистам, стала полностью достоянием истории.

Фото 13. Образцы ГАЗ-56 с бескамерными шинами тоже проходили всесторонние испытания. 1960 г. Оперение ГАЗ-56 второй серии было идентично последующему серийному ГАЗ-53Ф, а вот кабина отличалась более панорамным лобовым стеклом и дверцами с «квадратными» окнами (как у ЗИЛ-130)



	Duesenberg Model J 1930	
Y-4-D		1976

красные кузов и шасси (рама), черная крыша
 зеленый (в два оттенка) кузов, темно-зеленое шасси (рама), черная крыша
 зеленый (в два оттенка) кузов, темно-зеленое шасси (рама), зеленая крыша
 белый кузов, красно-оранжевое шасси (рама), желтая крыша
 коричневый и beige кузов, коричневое шасси (рама), рыжевато-коричневая крыша
 коричневый и beige кузов, коричневое шасси (рама), rust крыша
 серебристо-синий кузов, синее шасси (рама), черная крыша
 голубой кузов, синее шасси (рама), рыжевато-коричневая крыша
 тагооп кузов, темно-beige шасси (рама), черная крыша

решетка радиатора
 оранжево-золотистый кузов, черное шасси (рама) и крыша, черные сиденья и решетка радиатора
 оранжево-золотистые кузов, шасси (рама) и крыша, черные сиденья, красная решетка радиатора

	Talbot Van 1927	
Y-5-D		1978

зеленый кузов, черное шасси (рама) и крыша, "Lipton's"
 синий кузов, черное шасси (рама) и крыша, "Chocolat Menier"
 желтые кузов и шасси (рама), черная крыша, "Taaystee"
 powder синий кузов, черное шасси (рама), серая крыша, "Nestle's Milk"
 кремовые кузов и шасси (рама), зеленая крыша, "Chivers"
 коричневый кузов, beige шасси (рама) и крыша, "Wright's Coal Tar"
 синий кузов, черное шасси (рама), белая крыша, "EverReady"
 черные кузов и шасси (рама), желтая крыша, "Dunlop"
 кремовый кузов, зеленое шасси (рама) и крыша, "Rose's Lime Juice"
 зеленый кузов, черное шасси (рама), белая крыша, "Lyle's Golden"

	Bentley LeMans 1929	
Y-5-A		1957

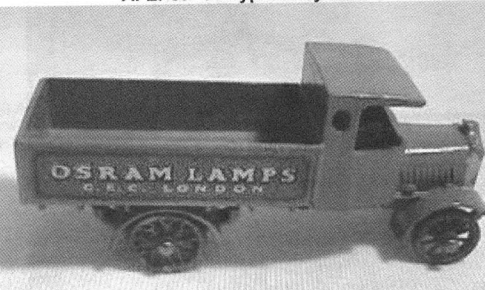
зеленый кузов, серебряные решетка радиатора и радиатор, серый tonneau
 зеленые кузов и радиатор, серебряная решетка радиатора, серый tonneau
 зеленые кузов и радиатор, золотая решетка радиатора, серый tonneau
 зеленые кузов и радиатор, золотая решетка радиатора, зеленый tonneau
 зеленые кузов, радиатор и решетка радиатора, зеленый tonneau

	Leyland Titan 1929	
Y-5-E		1989


Лимонно-зеленый кузов, темно-зеленые крылья, кремовая крыша, "Robin The New Starch"
 синий кузов, черные крылья, кремовая крыша, "Swan Fountpens"
 каштановый кузов, черные крылья, кремовая крыша, "newcastle Brown Ale"

	Bentley 4 1/2 Litre 1929	
Y-5-B		1962

зеленые кузов, радиатор, сиденья и tonneau, "5"
 зеленые кузов и радиатор, красные сиденья и tonneau, "5"
 зеленый кузов, не окрашенный радиатор, красные сиденья и tonneau, "3"
 зеленый кузов, не окрашенный радиатор, красные сиденья и tonneau, "6"
 серебряные кузов и радиатор, зеленые сиденья и tonneau, "5"
 серебряные кузов и радиатор, красные сиденья и tonneau, "5"

	A. E. C. "Y" Type Lorry 1916	
Y-6-A		1957

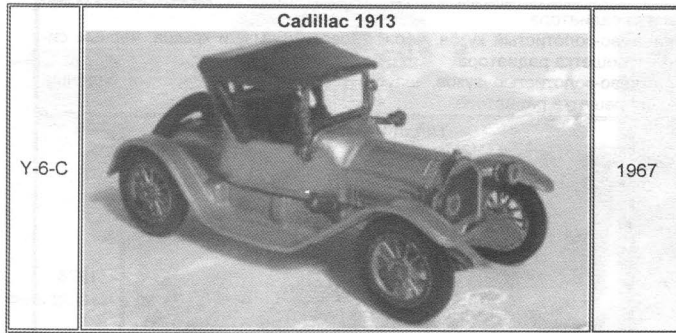
серый кузов, "Osram Lamps"

	Peugeot 1907	
Y-5-C		1969

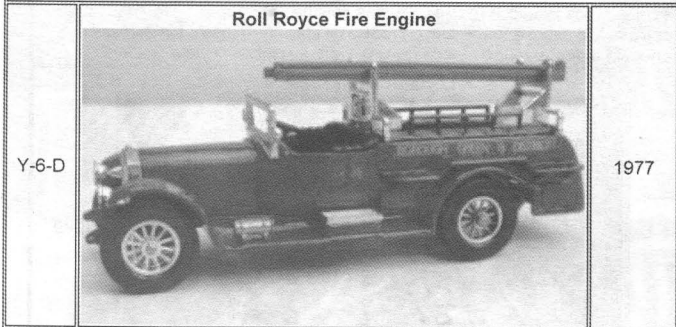
желтые кузов и шасси (рама), черная крыша, красные сиденья и решетка радиатора
 бронзовые кузов, шасси (рама) и крыша, черные сиденья и решетка радиатора
 бронзовый кузов, черные шасси (рама) и крыша, черные сиденья и решетка радиатора
 оранжево-золотистые кузов, шасси (рама) и крыша, черные сиденья и

	Bugatti Type 35 1926	
Y-6-B		1961

синий кузов, красная доска приборов, "6"
 синий кузов, красная доска приборов, "9"
 синий кузов, белая доска приборов, "6"
 красный кузов, белая доска приборов, "6"
 красный кузов, белая доска приборов, "5"
 красный кузов, черная доска приборов, "6"
 красный кузов, белая доска приборов, "9"
 металлизированные (серебро) кузов и доска приборов



Желто-золотистые кузов и шасси (рама), каштановая крыша, решетка радиатора и сиденья
 темно-золотые кузов и шасси (рама), каштановая крыша, решетка радиатора и сиденья
 коричнево-золотистые кузов и шасси (рама), каштановая крыша, решетка радиатора и сиденья
 металлизированные (серебро) кузов и шасси (рама), каштановая крыша, решетка радиатора и сиденья
 металлизированные (золото) кузов и шасси (рама), тарапоп крыша, решетка радиатора и сиденья
 зеленые кузов и шасси (рама) черная крыша, желтая решетка радиатора и сиденья



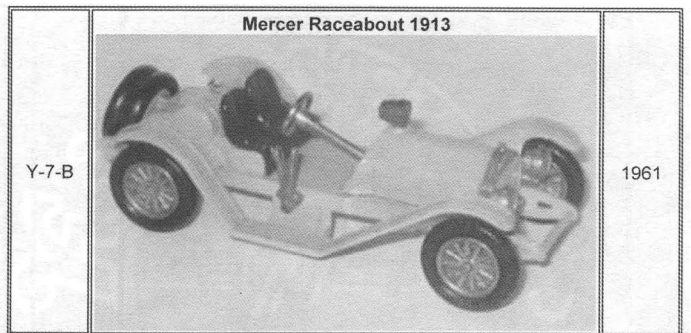
красные кузов и шасси (рама), коричневая лестница, черные сиденья
 красные кузов и шасси (рама), оранжево-коричневая лестница, черные сиденья
 красные кузов и шасси (рама), оранжево-коричневая лестница, красные сиденья
 красные кузов и шасси (рама), белая лестница, черные сиденья
 красный кузов, черное шасси (рама), белая лестница, черные сиденья



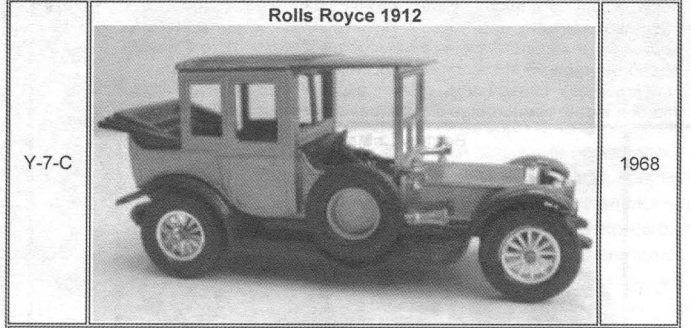
кремовый кузов, черные крылья, кремовый тент, "Stuttgarter Hofbrau"



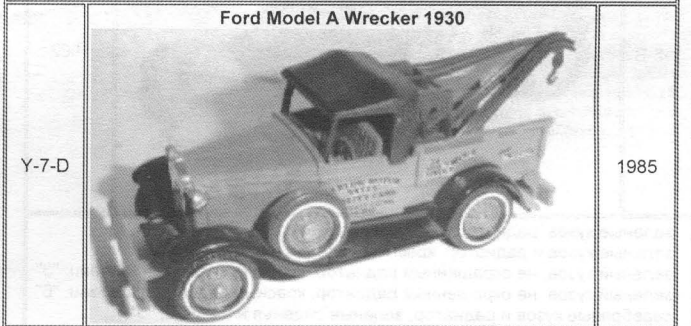
Темный красно-коричневый кузов, кремовая крыша, "W&R Jacob & Co"
 темный красно-коричневый кузов, белая крыша, "W&R Jacob & Co"
 светлый красно-коричневый кузов, кремовая крыша, "W&R Jacob & Co"



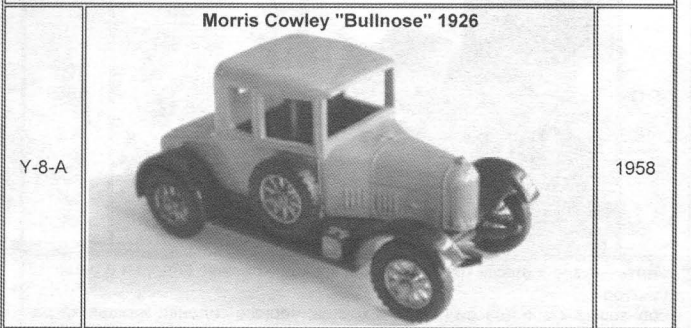
сиреневые кузов и решетка радиатора
 желтые кузов и решетка радиатора
 желтый кузов, золотая решетка радиатора
 металлизированный (серебро) кузов и решетка радиатора
 металлизированный (золото) кузов и решетка радиатора



серебристо-серый кузов, серая крыша, красные сиденья и решетка радиатора
 серебристо-серый кузов, красная крыша, сиденья и решетка радиатора
 металлизированный (серебро) кузов, серая крыша, красные сиденья и решетка радиатора
 металлизированный (серебро) кузов, красная крыша, сиденья и решетка радиатора
 металлизированный (золото) кузов, красная крыша, сиденья и решетка радиатора
 золотой кузов, серебряный капот, красная крыша, сиденья и решетка радиатора
 золотой кузов, серебряный капот, красная крыша и решетка радиатора, черные сиденья
 золотой кузов, красная крыша, сиденья и решетка радиатора
 золотой кузов, красная крыша, черные сиденья и решетка радиатора
 желтый кузов, черная крыша, черные сиденья и решетка радиатора



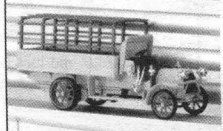
оранжевый кузов, черное шасси (рама), коричневый салон, темно-зеленая стрела крана, "Barlow Motor Sales"
 желтый кузов, черное шасси (рама), коричневый салон, серая стрела крана, "Shell"



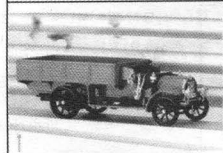
светлый рыжевато-коричневый кузов
 темный рыжевато-коричневый кузов



Fiat 18BL autocarro Centenario canvas Red Croce Militage 1915 RIO sl027



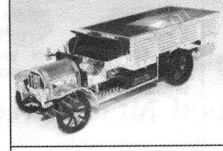
Fiat 18BL autocarro centinato 1914 RIO A2



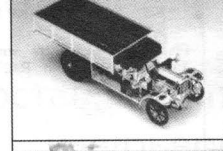
Fiat 18BL autocarro civile 1914 RIO A3



Fiat 18BL autocarro civile 1914 RIO A4



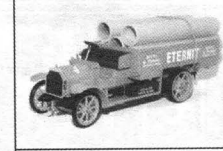
Fiat 18BL autocarro civile chromee RIO



Fiat 18BL autocarro civile silver Xmas 1993 RIO sl003



Fiat 18BL autocarro gold lorry Xmas 1994 RIO sl011



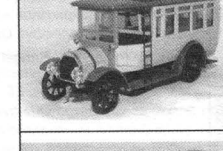
Fiat 18BL autocarro Imprese Edili "Eternit" 1916 RIO sl028



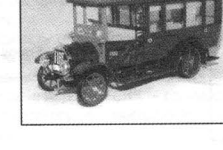
Fiat 18BL autocarro militare canvas 1914 RIO A1



Fiat 18BL autocarro officine "Pirelli & C" 1917 RIO sl022



Fiat 18BL bus 1915 RIO 20



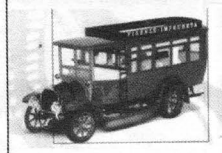
Fiat 18BL bus 1915 RIO 87



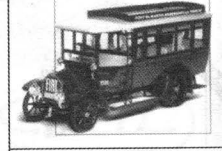
Fiat 18BL bus Bracigliano-Camerelle 1916 RIO sl097



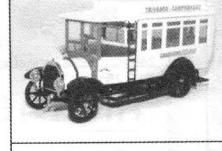
Fiat 18BL bus Cernobbio-Nurnberg RIO prom 2003



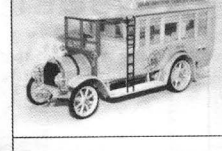
Fiat 18BL bus Firenze Impruneta 1915 RIO sl098



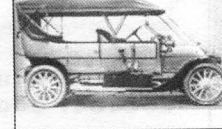
Fiat 18BL bus Pont-Saint-Martin Gressoney-La-Trinite 1915 RIO sl096



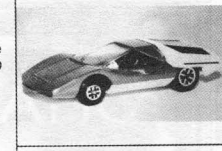
Fiat 18BL bus Trivento-Campobasso RIO 136



Fiat 18BL bus Viva GLI sposi RIO sl055



Fiat 20/30HP 1908/10



Fiat 2000 Abarth carrozzeria Pininfarina 1969 Dinky Toys 202



Fiat 2000 coupe Pininfarina 1993 black metallic (in esaurimento) ABC035B



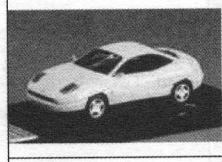
Fiat 2000 coupe Pininfarina 1993 blue metallic (in esaurimento) ABC035d



Fiat 2000 coupe Pininfarina 1993 green Metallic (in esaurimento) ABC035C



Fiat 2000 coupe Pininfarina 1993 red (in esaurimento) ABC035A



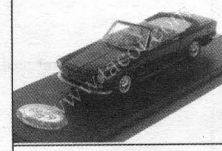
Fiat 2000 coupe Pininfarina 1993 yellow (in esaurimento) ABC035



Fiat 2300 Corbillard Naples 1963 Gulpmodels



Fiat 2300 Ghia coupe base Starline Models Auto Italiane Hachette 57



Fiat 2300 Ghia spider 1961 dark blue Gamma gmk97



Fiat 2300S cabriolet closed 1962 grey metallic Starline 609616 30/10/2007



Fiat 2300S cabriolet open 1962 grey metallic Starline 509619



Fiat 238 ambulanza 1970 Red Croce Italiana Military Progetto K C038



Fiat 238 ambulanza 1975



Fiat 238 ambulanza C.R.I. 1965 Red Croce Italiana Progetto K 393



Fiat 238 ambulanza Green Croce A.P.M. Milano RIO 4204 26/10/2007



Fiat 238 ambulanza Green Croce Lugano Switzerland RIO 414111

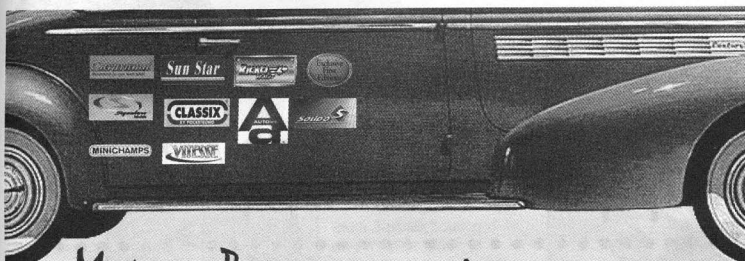


Fiat 238 ambulanza Red Croce Celeste Milano RIO 414109

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

	Fiat 238 assistanza ch. Pozzi "Ferrari Puzzi" Progetto K pk392		Fiat 24/40HP RIO		Fiat 500 1957 light blue Edisson 800121 01/09/2006
	Fiat 238 familiare 1975		Fiat 242 van "Ferrari" MG Model		Fiat 500 1957 red Solido 4560
	Fiat 238 familiare 1965 ProgettoK pk340		Fiat 242 van 1975-82		Fiat 500 1959 "Aquafresh" Brumm S0513
	Fiat 238 familiare Carabinieri 1965 ProgettoK pk341		Fiat 24HP Corsa 1902		Fiat 500 1965 white Minichamps 400121600
	Fiat 238 RIO 141		Fiat 24HP double phaeton 1906 RIO 25		Fiat 500 Autobianchi van 1972 "Vigili Del Fuoco" Brumm R428 12/11/2007
	Fiat 238 van d'assistance des rallyes "Michelin" base IXO Altaya ser. Michelin 15		Fiat 24HP limousine 1905 RIO 27		Fiat 500 Autobianchi van 1972 white Brumm R427 12/11/2007
	Fiat 238 van stradale 1965 ProgettoK PK340		Fiat 28/40HP 1907/08		Fiat 500 Brumm AS32
	Fiat 238 van Sureleve 1975 "Dove arriva OLA, lo sporco se ne va!" Progetto K 032 12/12/2007		Fiat 28/40HP Targa Florio Corsa 1907		Fiat 500 corta Funny Car 43 Funny 2
	Fiat 238E familiare 1975 blue Progetto K 370A 12/12/2007		Fiat 3 1/2HP 1899/00		Fiat 500 Courte Antonio Cassella MG Models FAST
	Fiat 238E familiare 1975 white Progetto K pk370		Fiat 3 1/2HP 1899/00		Fiat 500 dark blue Mondo Motors 20/11/2007
	Fiat 24/32HP 1903/05		Fiat 35/45HP 1908/09		Fiat 500 Ferves Ranger 1967-1971 Mercury 21
	Fiat 24/40HP 1906/07		Fiat 500 1957		Fiat 500 fire brigade Funny Car 43 Funny 4

Продолжение следует



«Мир на Ладони»

коллекционные
масштабные модели
автомобилей



www.carmodels.ru

Адрес магазина:
ст. м. Савеловская,
ул. Сущевский вал, д. 5, стр. 20
(синее 4-этажное здание
Савеловского торгового центра
«Спорт. Рыбалка. Туризм.»),
балкон, павильон N37,
ежедневно с 11.00 до 19.00
телефоны: 8-916-493-86-87
8-916-603-90-45

Ritmonexx.ru

масштабные модели почтой по всему миру



**Большой интернет-магазин
моделей в 1/43 масштабе!**

**Доставка почтой по всему миру
и курьером по Москве!**

www.ritmonexx.ru

ICQ: 171954012

тел.: +7 905 1505303



ЛОКОТРАНС

Издается в России с 1993 г.

**ИНФОРМАЦИОННЫЙ АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА
ПОДПИСКА «ЛОКОТРАНС» 2008**

2 полугодие (6 номеров) — 720 руб.; 3 номера — 360 руб.

Оплата почтовым переводом: РОССИЯ 140100, Московская обл.,
г. Раменское, а/я 38, Ивониной Ирине Александровне

www.lokotrans.info e-mail: lokotrans@mail.ru

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

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

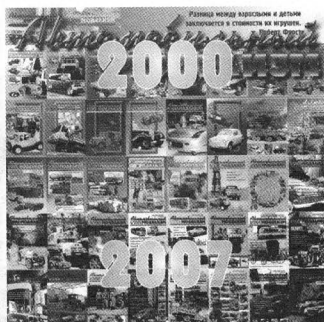
Редакция журнала оставляет за собой право на редактирование текста объявления, а также право отказа в опубликовании объявления, содержащего антиобщественные призывы, обвинения в адрес физических и юридических лиц, коммерческую рекламу.

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несет.

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

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

- Модели грузовиков ручного изготовления в М1:43. Более 30 наименований. Каталог и фото в САК. Керн Н.Д. 350007, г. Краснодар, ул. Захарова, 23, а/я 6025
- Справочная информация по моделям — тел. (095)680-15-61
- Куплю модели 1:43 тракторов и тягача АТ-Т, фото тракторов 1950-60 гг. Скачков С.А., 172527, Тверская обл., г. Нелидово-7, а/я 36



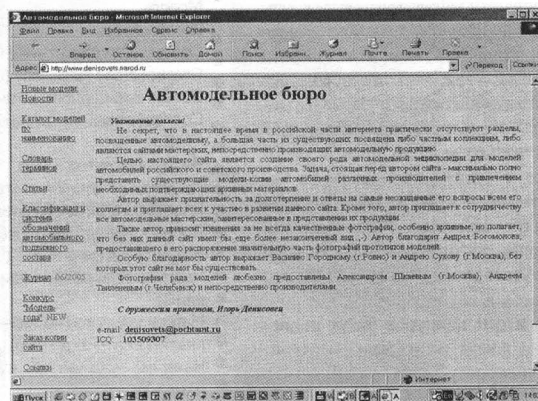
КОМПАКТ-ДИСК

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

1. Полноцветная версия журналов «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2000—2007 гг.
2. Adobe Acrobat Reader.

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

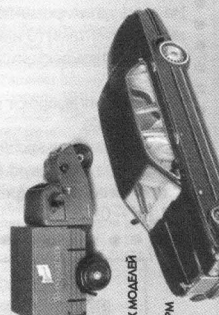
Стоимость диска с пересылкой по России 400 руб. (стоимость пересылки за границу оговаривается в каждом отдельном случае). Деньги за диск необходимо перевести по адресу: 129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу. В поле «Для письма» необходимо указать количество дисков и разборчиво обратный адрес.



Информация об отечественных моделях, 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.



**ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ
О МАСШТАБНЫХ
МОДЕЛЯХ АВТОМОБИЛЕЙ
WWW.AUTOMODEL.RU**

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖУРНАЛ ОБ ОБЩЕСТВЕННОМ
ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ И
ПРОФЕССИОНАЛОВ

формат А5, 40-44 содержания, страны, языки, валюта, обложка

Открытие подписки:

225 рублей — Россия	225 рублей — Россия
270 рублей — Белоруссия	270 рублей — Белоруссия
40 евро — другие страны	40 евро — другие страны
435 рублей — Россия	435 рублей — Россия
525 рублей — Белоруссия	525 рублей — Белоруссия
40 евро — другие страны	40 евро — другие страны

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

Оплата почтовым/электронным переводом на адрес:
300012, г. Тула, ул. Николая Руднева, дом 25/13, кв. 5, Денисову А. Н.
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, обменяю КИТЫ ЗИС-5В в количестве 100шт. Иванченко Ю.И. Украина, 69000, г. Запорожье, ул. Победы, д. 93, кв. 26
- Продам автомодели в коробках (1970-80-е) советского и зарубежного пр-ва (много редких), а также книги, журналы, открытки по истории и устройству авто-, мототранспорта (1921-97). Украина (0512)22-42-21, 8067-606-59-58
- Модели грузовиков ручного изготовления в М1:43. Более 30 наименований. Каталог и фото в САК. Керн Н.Д. 350007, г. Краснодар, ул. Захарова, 23, а/я 6025
- Справочная информация по моделям — тел. (095)680-15-61
- Куплю модели 1:43 тракторов и тягача АТ-Т, фото тракторов 1950-60 гг. Скачков С.А., 172527, Тверская обл., г. Нелидово-7, а/я 36

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

КУПЛЮ

ПРОДАМ

ОБМЕНЯЮ

РАЗНОЕ

Почтовый адрес _____

КОНКУРС

«МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



Дорогие друзья и коллеги!

Сегодня мы публикуем условия участия в конкурсе «Модель года 2008» и критерии оценки моделей.

Участие в голосовании могут принять все коллекционеры («один человек – один голос за одну модель в одной номинации»), при этом каждый может принять участие в голосовании во всех номинациях). К участию в номинации «Лучшая модель ручной работы отечественного изготовителя» принимаются только модели ручной работы, изготовленные «с нуля» в количестве не более 10 экз. К участию в номинации «Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя» принимаются модели, изготовленные, как мастерскими, так и отдельными коллекционерами дая себя.

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

Принять участие в голосовании по конкурсу «Масштабная модель 2008 года» можно до 31 января 2009 г.

Результаты конкурса будут опубликованы в журнале «Автомобильный моделизм» № 2/2009.

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

Номинации:

Модель года;

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

Лучшая модель зарубежного автомобиля отечественного изготовителя;

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

Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя;

Лучшая отечественная фирма-изготовитель моделей;

Лучшая зарубежная фирма-изготовитель отечественных моделей.

Любая модель может быть представлена в нескольких номинациях.

В конкурсе могут принимать участие, как специально номинированные изготовителями модели, так и модели, впервые выпущенные в 2008 г., которые официально никто не номинировал. Единственное условие для участия – модель впервые должна быть изготовлена в 2008 г.

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

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

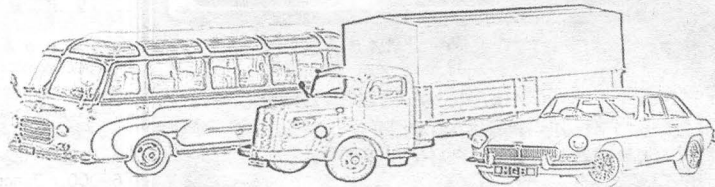
- Критерии оценки (Любой читатель может заполнить анкету и прислать её в редакцию. Все мнения будут учтены):
- Модель
- Изготовитель
- Соответствие прототипу (0–5)
- Соответствие масштабу (0–3)
- Соответствие пропорциям (0–3)
- Соответствие материалу прототипа (0–3)
- Число элементов (0–3)
- Проработка деталей экстерьера (0–3)
- Проработка деталей интерьера (0–3)
- Проработка деталей шасси (0–3)
- поддресоривание колёс (0 или 1)
- Наличие поворачивающихся колёс (0 или 3)
- Материал кузова (металл – 2, смола или пластмасса – 1, др. – 0)
- Наличие вариантов кузова и т.п. (0 или 1)
- Материал фар и сигналов (прозрачность, соответствие цветов) (0–3)
- Наличие детализировки под не открывающимися элементами (0 или 3)
- Наличие детализировки под открывающимися элементами (0 или 2)
- Наличие открывающихся элементов (0–2)
- Наличие двигающихся и съёмных элементов (0–2)
- Наличие специальных эффектов (фары, сигнальные огни, звук) (0–2)
- Материал покрышек (резина – 3, смола – 2, др. – 0)

- Качество проработки покрышек (0 или 1)
- Качество покраски (0–3)
- Наличие вариантов окраски модели (0 или 1)
- Наличие декалей/тамповки (0–2)
- Соответствие исторической окраске (0 или 1)
- Соотношение цена/качество (0–2)
- Доступность модели (объём выпуска) (0–2)
- Эксклюзивность модели (0 или 1) (например, 1 балл за модель из одного куска металла, или собранную в бутылке, или миниатюрную, или из драгоценного металла)
- Наличие аналогов модели (0 или 1) (1 балл, если это первая модель данного прототипа)
- Доказанность наличия прототипа (наличие фото, чертежей) (0 или 1)
- Наличие сопутствующих элементов (чемоданы, знаки и т.п.) (0 или 1)
- Наличие номерных знаков соответствующего временного периода (0 или 1)
- Элементы игрушки (инерционный двигатель и т.п.) (минус 1 балл за каждый элемент)
- Дополнительные баллы члена жюри (0–2)
- Дополнительные баллы Председателя жюри (0–3)

Мир Коллекционных Моделей

1001 автомобиль

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



Добро пожаловать в Удивительный Мир Масштабных Коллекционных Моделей!

Мы предлагаем коллекционные масштабные модели автомобилей, мотоциклов и другой техники ведущих зарубежных и отечественных производителей для коллекционеров любого уровня и тематических направлений!

Всегда представлены Коллекционные Модели в

1:10, 1:12, 1:18, 1:43, 1:72, 1:87 масштабах!

Прекрасно выполненная и детализированная модель всегда будет великолепным подарком в любом возрасте!!!

Москва

+7(495) 762 56 74

+7(916) 614 33 15

Интернет магазин

www.1001automodel.ru

e-mail: info@1001automodel.ru



BMW 3-series Touring green metallic/ beige интерьер Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring grey metallic, beige интерьер колеса M-type Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring grey metallic, beige интерьер номер BM 320 Hongwell (Cararama)



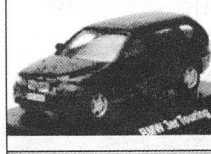
BMW 3-series Touring Pink metallic, beige интерьер колеса M-type Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring red, beige интерьер колеса M-type Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring yellow-green, beige интерьер номер MRU 2503 колеса Old type Hongwell (Cararama)



BMW 3-series touring black JoyCity



BMW 3-series Touring Accident Unit UK yellow, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди S684 PYK / 861 на крыше Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Accident Unit UK white, black интерьер / панель приборов black, баранка black, номер спереди S684 PYK / 861 на крыше / зеркальн. текст Ambulance на мигалке Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Accident Unit UK white, black интерьер панель приборов black баранка black номер спереди S684 PYK / 861 на крыше Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Accident Unit UK white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди S684 PYK / 861 на крыше Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Accident Unit UK white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди S684 PYK / 861 на крыше / meiji version Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Accident Unit UK white, beige интерьер / диски колес old type Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Accident Unit UK white, beige интерьер номер; MRU 2503 диски колес old type Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Ambulance Belgium beige интерьер номер S684 PYK Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Ambulance Belgium yellow, beige интерьер номер M RU 2503 / old type диски колес Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Ambulance Belgium yellow, beige интерьер / панель приборов beige / баранка beige / номер спереди MRU 2503 / выхлоп. труба black / 861 на крыше / old wheels Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Ambulance Belgium yellow, beige интерьер / панель приборов beige / баранка beige / номер спереди MRU 2503 / выхлоп. труба black / 28 in red на крыше / old wheels Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Ambulance Belgium yellow, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди S684 PYK / выхлопная труба black / 861 на крыше Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Ambulance Belgium yellow, black интерьер панель приборов black баранка black номер спереди S684 PYK / выхлопная труба black / 861 на крыше Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Ambulance Netherlands yellow, black интерьер панель приборов black баранка black номер спереди S684 PYK / 861 на крыше Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Ambulancia Spain white, beige интерьер номер 3626 BZR Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Ambulans Sweden white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди S684 PYK / 861 на крыше Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Ambulans Sweden white, grey beige номер MRU 2503 Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Ambulans Sweden white, grey beige номер S684 PYK Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Ambulans Norway red & white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди S684 PYK / Z-10 на крыше Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Ambulanza Italy white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди EI AS591 выхлопная труба black 861 на крыше голубой текст большие буквы сзади Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Ambulanza Italy white, white, beige интерьер / прибор. доска beige / баранка beige, номер спереди EI AS591 / выхлоп. труба black, 861 на крыше / мелкий голубой текст сзади Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Bomberos Spain red, black интерьер панель приборов black баранка black номер спереди C 6710 BV Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Bomberos Spain red, beige интерьер номер 3626 BZR Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Brandweer Belgium red, beige интерьер номер S684 PYK Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Brandweer Netherlands red, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер сзади S684 PYK выхлопная труба black Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Carabinieri Italy dark blue, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди EI GF900 выхлопная труба black 861 на крыше Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Emergency white Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Feuerwehr Austria red, black интерьер панель приборов black баранка black номер спереди MRU 2503 / выхлопная труба black, 861 на крыше Hongwell (Cararama)



BMW 3-series Touring Feuerwehr Austria red, beige интерьер номер S MD 2967 Hongwell (Cararama)

	BMW 3-series Touring Feuerwehr German red, beige интерьер номер спереди MRU 2503 / 861 на крыше Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Pompiers France red, beige интерьер номер спереди 78N 19282 861 на крыше Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер номер спереди и сзади MRU 2503 старые диски колес Hongwell (Cararama)
	BMW 3-series Touring Guardia Civil Spain white & green, beige интерьер номер PGC.4264.B Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Pompiers France red, black интерьер панель приборов black баранка black Numberplate front 78N 19282 / 861 на крыше Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Roskilde Brandvaesen red, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди LS 52 823 112 на крыше Hongwell (Cararama)
	BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер номер спереди и сзади номер MRU 2503 861 на крыше Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Pompiers France red, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди EI AS591/ выхлопная труба black, 861 на крыше Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Vigili Del Fuoco red, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди EI AS591/ выхлопная труба black, 861 на крыше Hongwell (Cararama)
	BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди MRU 2503 / выхлопная труба black, 861 на крыше Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер номер спереди и сзади номер BM 320 Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Vigili Del Fuoco red, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди EI AS591/ выхлопная труба black, 861 на крыше Hongwell (Cararama)
	BMW 3-series Touring Palomestari Finland white & red beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди и сзади ETR 767 / H 192 на крыше Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер номер спереди и сзади номер BM 320 Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер номер спереди и сзади номер BM 320 Hongwell (Cararama)
	BMW 3-series Touring Palomestari Finland white & red beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди и сзади ETR 767 / H 192 на крыше Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер номер спереди и сзади номер BM 320 Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер номер спереди и сзади номер BM 320 Hongwell (Cararama)
	BMW 3-series Touring Police France white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди и сзади 78N 19282 861 на крыше Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер номер спереди и сзади номер BM 320 Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер номер спереди и сзади номер BM 320 Hongwell (Cararama)
	BMW 3-series Touring Police UK white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди S684 PYK 861 на крыше Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер номер спереди и сзади номер BM 320 Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер номер спереди и сзади номер BM 320 Hongwell (Cararama)
	BMW 3-series Touring Polizei German silver metallic, black интерьер панель приборов black баранка black номер спереди MRU 2503 Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер номер спереди и сзади номер BM 320 Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер номер спереди и сзади номер BM 320 Hongwell (Cararama)
	BMW 3-series Touring Polizei German silver metallic, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди MRU 2503 Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер номер спереди и сзади номер BM 320 Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер номер спереди и сзади номер BM 320 Hongwell (Cararama)
	BMW 3-series Touring Polizei German white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди MRU 2503 / 861 на крыше Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер номер спереди и сзади номер BM 320 Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер номер спереди и сзади номер BM 320 Hongwell (Cararama)
	BMW 3-series Touring Polizei German white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди MRU 2503 / 861 на крыше Schuco (Junior Line)		BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер номер спереди и сзади номер BM 320 Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер номер спереди и сзади номер BM 320 Hongwell (Cararama)
	BMW 3-series Touring Polizei German white, beige интерьер панель приборов beige баранка beige номер спереди MRU 2503 / 861 на крыше Schuco (Junior Line)		BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер номер спереди и сзади номер BM 320 Hongwell (Cararama)		BMW 3-series Touring Notarzt German white, beige интерьер номер спереди и сзади номер BM 320 Hongwell (Cararama)



КрАЗ-255 «Аэрофлот» (Россия-Украина)



YA3-541 микроавтобус (Лаборатория минимodelей)



ЗИЛ-4906 (Сиротко)



КрАЗ-255 (Россия-Украина)



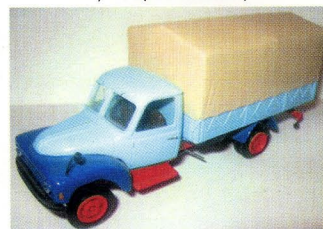
КрАЗ-255 самосвал (Россия-Украина)



КрАЗ-255 экскаватор (Россия-Украина)



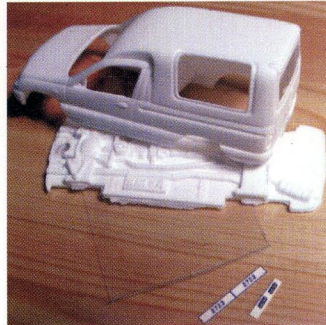
Руслан (Vector-Models)



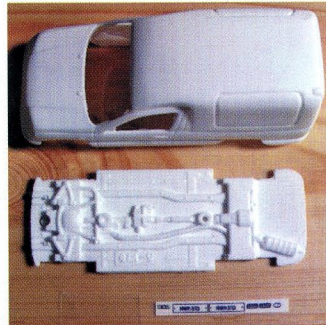
Нанomag L28 (Альф)



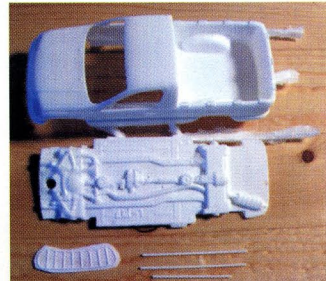
ВА3-2123 транскИТ (Данмодел)



ВА3-2723 транскИТ (Данмодел)



ВА3-2723 транскИТ (Данмодел)



ВА3-23235 транскИТ (Данмодел)



ВА3-2104 (Бауэр)



ВА3-2104 (Бауэр)



ВА3-2104 (Бауэр)



ВА3-2104 (Бауэр)



ВА3-2105 Fauerwehr (АГАТ)



ВА3-2105 POLIZEI (АГАТ)



ВА3-2105 THW (АГАТ)



ГА3-66 комендатура (АГАТ)



МА3-5440 (By Volk)



МА3-МАН 760269 (By Volk)



ГА3-3302 фургон «Продукты» (Херсон-моделс)



ГА3-3302 фургон «Продукты» (Херсон-моделс)



ПА3-3201 (ФИНОКО)



ГА3-66 (конверсия)



ЗИС-14 (ИИИ)



ЗИС-5 электростанция (ИИИ)



М-280 на базе ЗИС-5 (ИИИ)



ПМ3-7 на базе ЗИС-5 (ИИИ)



Поливомочный на базе ЗИС-5 (ИИИ)

ВЫСТАВКА ТЕХНИЧЕСКОГО АНТИКВАРИАТА



МОСКВА
КРОКУС ЭКСПО
10-13 ОКТЯБРЯ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



BOSCH

Разработано для жизни

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЁР



МЕДИА-ПАРТНЕРЫ

АВТО@mail.ru



ОРГАНИЗАТОР
+7 (495) 925-69-84
+7 (495) 612-31-59
+7 (495) 924-47-77
gallery@oldtimer.ru
www.oldtimer.ru