

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 1/2010 моделизм

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



Волчанецкий



Волчанецкий



Волчанецкий



DIP-models - Адлер



Волчанецкий



Волчанецкий



Волчанецкий



DIP-models - Адлер



Models



IST Models



IST Models



IST Models



20 12 2009



BIZ (Киев)



IST Models



IST Models



BIZ (Киев)



BIZ (Киев)



BIZ (Киев)

20 12 2009



BIZ (Киев)

КАК Я СТАНОВИЛСЯ ЯЗЫКОМ
СОБИРАЕМ КОЛЛЕКЦИЮ
МОДЕЛЕЙ РЕТРОАВТОМОБИЛЕЙ
А ТАКАЖЕ ДИК-ДЖЕК
ПРЕДШЕСТВЕННИКИ ГАЗ-66
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ
ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

Новые модели от Волчанецкого, IST-models, Адлер и BIZ (Киев).

Киевская мастерская выпустила партию моделей ГАЗ-21 — ГАЗ-22. Фототравлением были изготовлены: дворники, надпись "Волга" на передних крыльях, молдинги, хромированные накладки на пороги, а из белого металла облицовка радиатора, бампера, передние пофарники, задние фонари, задний мост и фигурка оленя). Обратите внимание, что задние брызговики. Эмблема оленя на них также изготовлена фототравлением.

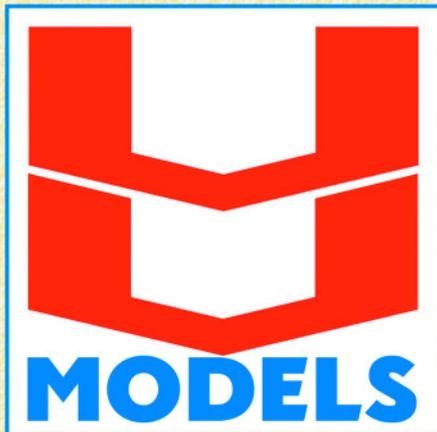
Сергей Логвиненко (г. Киев)

V.V.M Co. Ltd.

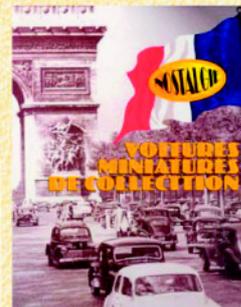
ДИСТРИБЬЮТОР № 1 в РОССИИ



NOREV



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



**ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ
ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ**

**МАГАЗИН
В
МОСКВЕ**

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

Model Cars Heritage



Интернет-Магазин

www.modelcarsheritage.spb.ru

**МАГАЗИН
В
САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ**

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

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 1/2010 моделизм

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



6 ноября 2009 г. не стало Олега Владимировича Курихина.

Моё заочное знакомство с Олегом Владимировичем состоялось в далёком 1981 г. В тот год я пошёл в школу, и родители выписали мне «Технику-Молодёжи». Его статьи в журнале стали первым моим шагом в увлекательный мир техники. Как много зависит от первого шага. Он помог сделать этот шаг. Скольким мальчишкам по всей стране он помог. Тогда те, кто пишет для нас статьи, казались великими небожителями, которые знают всё.

Прошло 20 лет, пришло время поступать в аспирантуру. Я выбрал историю техники. Пара звонков в ИИЕТ и вот еду знакомиться с научным руководителем. Им оказался Олег Владимирович. Перед поездкой ещё раз перечитал затёртые до дыр старые номера «Техники-Молодёжи»... и обманулся в ожиданиях. Вместо высокомерного живого бога, за старым потёртым столом сидел пожилой человек, чем-то похожий на доброго школьного Учителя. Он и оказался

Учителем. Именно Учителем, с большой буквы.

Он щедро делился тем, что знал, тем, что умел. А знал и умел он очень много. Общение с ним дало мне больше, чем учёба в школе и университете. С ним очень дружили многие аспиранты ИИЕТа, он был открытым, весёлым человеком, молодым душой. Он умел делать людей лучше, добрее, мудрее. Таким, каким был он сам. Был... Как тяжело писать об Олеге Владимировиче в прошедшем времени.

Теперь он в лучшем мире. С нами останутся его статьи, его книги, его мудрые наставления. С нами останется память. Пока мы помним, он будет жить в нашем сердце. Мы остаёмся в вечном долгу перед ним. Будем работать, учиться и учить. Чтобы Дело, которому он посвятил свою жизнь, не погибло. Дело. Его Дело. Лучший памятник ему.

Не будем оплакивать ушедших. Поблагодарим Бога за то, что эти люди жили. Вечная память.

Кирилл Кудряшов, редакция

5 декабря 2009 г. на 72-м году жизни скончался Евгений Игнатьевич Прочко.

Он был нашим университетом... Да, наверное, здесь будет уместно перефразировать известное высказывание: он был нашим техническим университетом. Инженер-конструктор, создавший уникальные транспортные средства. Учёный-исследователь, кандидат технических наук, автор многочисленных научных трудов в области автомобилестроения и машиностроительной гидравлики. Истиннейший исследователь и популяризатор истории техники, чей опыт и знания были бесценны для реставраторов, коллекционеров, сотрудников музеев, журналистов, моделлистов...

Жизнь Евгения Игнатьевича — это образец служения своему делу. До последнего дня он был предан работе, полон творческих планов. Он не разделял работу и хобби — смыслом его жизни была Техника во всём своём величии. Это позволило ему завоевать высочайший авторитет, как среди инженеров-машиностроителей, так и ценителей истории.

Ученик Виталия Андреевича Грачёва, Е.И. Прочко более 20 лет работал под его руководством в СКБ ЗИЛ, заведовал бюро гидроприводов. Евгений Игнатьевич всегда оставался верен принципу — техника развивается только по пути усложнения, а компромиссные технические решения неизбежно ухудшают качества машины. Почти 40 лет жизни Е.И. Прочко посвятил исследованию гидроприводов и созданию транспортных средств с гидрообъёмными трансмиссиями, некоторые из которых не имеют аналогов в мире. Безусловно, он был продолжателем традиций легендарной конструкторской школы В.А. Грачёва.

Научный, аналитический подход был свойственен Евгению Игнатьевичу и в исторических исследованиях. Его статьи по истории техники всегда отличались чёткостью изложения материала, глубоким инженерным анализом. Евгений Игнатьевич часто говорил, что основной вопрос, на который он пытается ответить в своих работах — «почему было сделано именно так, а не иначе?». Стремление к достоверности обращало его к заводским архивам, к воспоминаниям людей, непосредственно принимавших участие в создании техники, ведь ему посчастливилось работать рядом с выдающимися личностями отечественного автомобилестроения — А.А. Липгартом, Н.А. Астровым, В.А. Грачёвым и др. Нельзя не отметить участие Евгения Игнатьевича в нескольких экспедициях на Трансполярную магистраль — знаменитую «Мёртвую дорогу» — ставшую последним пристанищем сотен автомобилей, тракторов, паровозов 1930—1940-х гг.

Евгений Игнатьевич был одним из тех людей, общение с которыми запоминается на всю жизнь. Не только энциклопедические знания и великолепная память, но и прекрасные человеческие качества Евгения Игнатьевича располагали к общению с ним. Вежливость, интеллигентность, уважение к собеседнику, мягкий юмор делали беседу с ним



лёгкой и непринуждённой. Молодёжь удивлялась необычайной ответственности Евгения Игнатьевича — любую просьбу, обращение за советом, где требовался его опыт, он никогда не оставлял без внимания. Он обладал огромным желанием донести до увлечённых техникой людей свои знания, передать свой опыт. Ответом на любой вопрос, заданный Евгению Игнатьевичу, становилась продолжительная увлекательнейшая лекция. Многие наши коллеги признательны Евгению Игнатьевичу за эти беседы, во время которых рождались многочисленные статьи, в том числе и для нашего журнала.

Спасибо Вам, Евгений Игнатьевич, за то, что Вы были с нами... Светлая Вам память.

Редакция

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

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 авторов статей.
Данное издание не может быть воспроизведено полностью или частично без письменного разрешения издателя. При цитировании ссылка обязательна.
© Автомобильный моделизм, 1(67)

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

ПАМЯТНЫЕ ДАТЫ 2010

1735.04.10 Кулибин Иван Петрович — русский механик. Родился в семье нижегородского мещанина. Летом 1768 г. Екатерина II посетила Нижний Новгород и Кулибин был ей представлен как механик, изготавливавший различные диковинные в тем времена вещи: деревянные часы, телескоп, микроскоп и электрическую машину. В 1770 г. он был приглашен в С.-Петербург, где возглавил инструментальную, слесарную, токарную, столярную и иные палаты Петербургской Академии наук. На его обязанности лежало «иметь главное смотрение над механическими и оптическими мастерскими, чтобы все работы с успехом и порядочно производимы были, и делать не скрытное показание академическим художникам во всем том, в чем он сам искусен», то есть стал как бы главным механиком России. Ему принадлежит свыше тридцати изобретений. В 1791 г. Кулибин сконструировал педальную повозку-самокатку. В повозке было применено маховое колесо, коробка скоростей, подшипники качения, тормоза, рулевой механизм. Повозка приводилась в движение человеком, стоящим на запятках. Действующая модель самокатной колески, выставлена в Центральном Политехническом музее в Москве. Колеска Кулибина является прообразом современного автомобиля, в ней впервые нашли применение такие его элементы, как коробка передач, рулевой механизм, тормозное устройство, состоящее из двух пружин (при торможении они закручивались). Для облегчения хода Кулибин применил роликовые подшипники. В газете тех лет так описывали этот экипаж: «Слуга становится на запятки в приданные туфли, подымал и опускал ноги попеременно, без всякого усилия, и одноколка катилась довольно быстро». Умер Кулибин 30 июня 1818 г.

1800 Гудьер Чарльз (Charles Goodyear, 1800—1860), американский изобретатель, первым открыл процесс вулканизации резины. В 1834 г. начал проводить эксперименты по улучшению свойств каучука, соединяя его с различными веществами. Во время одного из опытов, смесь из каучука, серы и свинцовых белил попала на раскаленную печь. В результате, неожиданно для самого Гудьера, образовался высокопрочный материал, устойчивый к воздействию высоких и низких температур, — резина. В 1855 г. на выставке в Париже изобретение Гудьера оценили по достоинству. В 1898 г. имя первооткрывателя резины было присвоено американской резинотехнической монополии — Goodyear Tyre and Rubber. В настоящее время это одна из крупнейших компаний, производящих шины.

1825 Томас Беленгар построил первый паровой автомобиль в Америке

1840 Данлоп Джон Бойд (Dunlop John Boyd), английский изобретатель надувных шин, которые были запатентованы им в 1888 г. В 1896 г. Данлоп зарегистрировал компанию для выпуска своих шин: *Byrne Brothers India Rubber Co.*, а в 1900 г. изменил её название на *Dunlop Rubber Comp.* Шесть лет спустя его компания приступила к выпуску шин для автомобилей. К моменту смерти Данлопа его компания была одной из крупнейших в Британии. Умер в 1921 г.

1845 Бискаретти Ди Риффия Роберто (Biscaretti di Ruffia Roberto, 1845—1940) — итальянский предприниматель, один из пионеров автомобилестроения. Основал в Турине автомобильный музей.

1855 Даррак Александр (Darracq Alexandre) — французский промышленник, один из пионеров массового автомобилестроения. В 1898 г. Даррак создал фирму, начал изготовление лёгких автомобилей выторокет. В 1906 г. его автомобиль с бензиновым двигателем показал рекордную для того времени скорость — 197,06 км/ч. Даррак умер в 1931 г. Основанная им фирма до 1952 г. продолжала выпускать автомобили под маркой Darracq.

1860.06.20 Уинтон Александр (Winton Alexander) — американский пионер автомобилестроения. Родился в Шотландии. В 1890 г. эмигрировал в США и открыл в Кливленде велосипедную фабрику. В 1896 г. переключился на выпуск автомобилей, построив в том же году свой первый экипаж с бензиновым двигателем. В следующем, 1897 г. основал компанию *Winton Motor Carriage Co.* и, чтобы доказать жизнеспособность своих моделей, отправил одну из них в автопробег Кливленд — Нью-Йорк, который та успешно закончила, показав хорошие результаты. Считается, что именно он в 1898 г. изготовил первый в США грузовой автомобиль. Практически после этого популярность его автомобиль стала быстро расти, и одно время Уинтон лидировал в США по продажам автомобилей. В 1912 г. его компания вошла в *General Motors*. Умер 21 июня 1932 г.

1860.12.08 Дюрант Уильям Крапо (Durant William Crapo) — американский предприниматель, основатель корпорации *General Motors*. В 1903 г. Дюрант познакомился с Дж. Уайтингом и при его помощи сумел получить права на выпуск автомобилей, разработанных Д. Бьюком, а в следующем году стал владельцем компании *Buick Motor Car Co.* Потом присоединил ещё две разорившиеся автомобильные компании. На их базе 16 сентября 1906 г. организован и зарегистрирован холдинг *Дюрант Нью-Джерси* компании *General Motors* с капиталом 12,5 млн. Доллар. Дюрант приобрел ещё несколько мелких автомобильных компаний. Он был одержим стремлением собрать под крышей *General Motors* буквально все американские автомобильные предприятия. Но авантюристичный по натуре Дюрант запустевает дела корпорации и после Первой мировой войны вынужден покинуть свое детище. В 1921 г. он основывает новую компанию — *Durant Motors*, чья история — также непрерывная череда потерь и приобретений. В дальнейшем он принимал участие в организации и управлении целого ряда компаний, пока кризис 1929 г. не положил конец всем начинаниям. В 1936 г. было официально зарегистрировано банкротство Дюранта. Он скончался в Нью-Йорке 18 марта в 1947 г.

1865 Бодри Де Соне Шарль-Луи (Baudry de Saunier Charles-Louis,

1865—1938) — французский журналист, один из первых в мире популяризаторов автомобильного дела.

1865 Луцкой (Луцкий) Борис Григорьевич — русский изобретатель. Родился под Бердяном. Закончив реальное училище в Севастополе, поступил в Мюнхенский политехнический институт. Ещё будучи студентом получил патент на изобретенный им двигатель, у которого клапаны приводились в действие общей толкающей штангой. Нашёл поддержку у немецких заводов «Кеберс» и «Нюрнберг» (ныне MAN), предоставивших базу для реализации его идей. В 1897 г. основал в Берлине собственное конструкторское бюро. В 25 лет он получил пост главного инженера компании MAN, который он покинул в 1897 г. и начал сотрудничать с фирмой *Daimler*. Внёс вклад в создание грузовых и легковых автомобилей «Даймлер», «Даймлер-Мариенфельд», входил в совет директоров дочерней даймлеровской предприятия. В начале 90-х г. XIX столетия спроектировал несколько двигателей внутреннего сгорания, предназначенных специально для самодвижущихся экипажей и повозок. По свидетельству русского автомобильника К. Ососовского, писавшего о Берлинском салоне 1899 г., что наиболее выданные впечатление на этой выставке производят экипажи, изготовленные Луцким: «Двигатели Луцкого могут быть поставлены наряду с лучшими бензиномоторами. Что касается разработки всех конструктивных деталей автомобиля, то в этом отношении инженер Луцкий имеет весьма мало соперников». На Всемирной выставке в Париже в 1900 г. Луцкий демонстрировал первый российский грузовой автомобиль («моторный телега»), который был удостоен серебряной медалью. Автомобиль был построен фирмой ИМБ в пригороде Берлина Мариенфельде (филиалом фирмы Даймлера) и в марте 1901 г. был доставлен в С.-Петербург, где осуществляла перевозки грузы с Инженерских заводов, расположенных в Колпине. Грузоподъёмность автомобиля — 300 пудов (5 т), скорость — не более 10 верст (10,67 км) в час. Судьба Луцкого сложилась драматично. В 1913 г. он выступил в С.-Петербурге на одном из заседаний Русского технического общества с докладом о своих работах. Затем начал переговоры с промышленниками об организации в С.-Петербурге завода по производству двигателей. Летом 1914 г. он возвратился в Германию, где был арестован. Через неделю началась Первая мировая война. Его пытались заставить работать на немецких заводах, но Луцкий ни на какие предложения не пошёл. Его подержали в тюрьме Шпандау всю войну и освободили только в 1918 г. после ноябрьской революции в Берлине. Его уговаривали остаться в Германии, но он категорически отказался и в 1919 г. вернулся в Россию, а в следующем 1920 г. умер.

1870 Изотта Чезаре (Cesare Isotta, 1870—1946), итальянский предприниматель, основатель компании *Isotta-Fraschini*. Совместно с Винченцо, Антонио и Оресте Фрасчини основал в Милане фирму, импортирующую французские автомобили Renault, De-Dion и Aster. В 1902 г. был собран первый автомобиль *Isotta-Fraschini*. Новые модели испытывали Винченцо Фрасчини и его жена Теодолита. Особенно сложные пробы на *Isotta-Fraschini* совершал Альфьери Мазерати. В 1907 г. фирма начала экспортировать свои машины в США. После Первой мировой войны Оресте Фрасчини предложил наладить выпуск новой комфортабельной модели. В 1921 г. Оресте скончался, Винченцо Фрасчини тяжело переживавший смерть брата отошёл от дел. Вскоре компанию оставил и Чезаре Изотта, новым владельцем стал граф Людовико Маццотти, энтузиаст итальянского автоспорта.

1875 Кузнецов Николай Григорьевич, российский автомобильист. Один из основателей Санкт-Петербургского Автомобильного клуба. В 1909 г. выпустил книгу «Нурс автомобильизма» — одно из первых в России популярных автомобильных изданий.

1875.04.02 Крайслер Уолтер (Chrysler Walter) Перси, американский промышленник, основатель корпорации *Chrysler*. Работал механиком на железных дорогах, управляющим на предприятиях Американской локомотивной компании. С 1912 г. перешёл в компанию *Buick*, а в 1916 г. возглавил её. В 1919 г. Крайслер стал вице-президентом концерна *General Motors* куда вошла фирма *Buick*. В 1920—1924 г. Крайслер занялся реорганизацией компаний «Виллис-Оверленд» и «Максвелл Моторы». Реорганизованная компания получила название *Chrysler* и стала выпускать автомобили по дизайну самого Крайслера. Эти автомобили, оснащённые высококомпрессионными двигателями и гидроприводами, отлично распускались и компания вошла в тройку крупнейших автопроизводителей США, купив впоследствии такую фирму, как *Dodge*. Свою книгу воспоминаний Крайслер красноречиво назвал «Жизнь американского рабочего». Умер 18 августа 1940 г.

1875.09.03 Порше (Porsche) Фердинанд, австрийский инженер, создатель немецкого автомобиля «фольксваген». Получил техническое образование в Райхенберге. Учился и работал в Вене. С 1906 г. в течение 18 лет Фердинанд работает в фирме «Австро-Даймлер». Ему довелось поработать над совершенствованием знаменитых Mercedes, создал он и свой спортивный автомобиль *Auto-Union*, трёхкратный рекордсмен в соревнованиях на скорость, модель трактора «Сотый» (Hunderter). Рамки фирмы *Daimler* стали тесны для Фердинанда Порше и он создал свою собственную компанию, конструкторское бюро *Dr. Ing. H. C. F. Porsche GmbH*. Семья Порше переехала в Германию в г. Штутгарт, что по времени совпало в Приходом к власти А. Гитлера. Создатель «нового немецкого порядка» был буквально одержим идеей «утереть нос» Америке с её массовым «фордом». Проект народного автомобиля в 1934 г. заказал Фердинанду Порше. Получившийся «фольксваген» очень понравился руководству Германии, но подлинно народным автомобилем он стал значительно позднее. Во время войны Порше переключился на создание воен-

ных проектов. После войны Порше отбыл недолгое заключение во французской тюрьме. Вернувшись к работе, он создал спортивные автомобили Porsche на базе всё того же «фольксвагена». Дело Порше продолжил его сын, также Фердинанд (Ферри), тоже причастный к созданию многих разработок отца. Порше старший умер 30 января 1951 г.

1880 Аюкава Йошизуке (Ayukawa Yoshisuke) — японский промышленник, основатель компании Nissan.

1880 Вуазен Габриэль (Voisin Gabriel, 1880—1973) — французский конструктор и предприниматель. В 1912 г. создал один из первых в мире автомобилей-самолётов. Выпускал автомобили под маркой Voisin.

1880 Свитленд Эрнест Джон (Sweetland Ernest John) — американский изобретатель. В 1907 г. Свитленд изобрёл промышленный фильтр для использования в химическом процессе золотодобычи. Разбогатев, он в 1918 г. приобрёл автомобиль. И конечно не мог остаться безучастным к проблемам автомобиля — придумал масляный фильтр. В 1922 г. Свитленд получил патент на «метод предотвращения износа движущихся частей». Спустя некоторое время он основал компанию, которая успешно занималась продажей промышленных фильтров. Первым автомобилем, на который серийно стал устанавливаться фильтр, был *Chrysler Six* 1924 г. За ними последовали *Cadillac*, *Buick* и *Studebaker*.

1885 Боле (Боле) — французская автомобильная марка. Выпускалась с 1885 по 1922 г. компанией, основанной Амеде Боле-ст. Вначале это были паровые автомобили, затем производились автомобили высшего класса, которые славилась особой прочностью.

1890 Боргвард Карл (Borgward Carl, 1890—1963) — немецкий инженер и промышленник. В 1924 г. сконструировал и начал выпуск лёгких трёхколёсных транспортных средств. В 1930 г. под его руководством была разработана конструкция независимой подвески и несущего кузова для легкового автомобиля. Организовал компанию *Borgward*.

1890 Загато Уро (Ugo Zagato, 1890—1968), итальянский автомобильный дизайнер. В 1919 г. основал в Милане собственную фирму *Carozzeria Zagato*, занимавшуюся модификацией и усовершенствованием седанов *Itala* и *Diatto*. В 1923 г. началось сотрудничество с Alfa Romeo. Загато разработал дизайн кузова для набриолета *RLSS*, среди владельцев этой модели — магаратра Инди и Бенито Муссолини. Уро Загато совместно с конструктором Витторио Яно трудился над лучшими моделями Alfa Romeo того времени: *6C 1500*, *6C 1750* и *8C 2300*. В конце 1930-х гг. он начал разрабатывать кузова для фирм *FIAT*, *Isotta-Fraschini*, *Lancia*. В годы второй мировой войны занимался выпуском кабин для грузовиков *Isotta-Fraschini*. После войны Уро вместе с сыновьями создал новую компанию *La Zagato*. В 1946 г. правление перешло к старшему сыну Загато — Элио. В конце 1940-х гг. в результате сотрудничества Загато и Джанни Лянча были выпущены стальные версии *Zagato*. В сотрудничестве с Карло Абартом была создана модель *Abarth Zagato 1000* (1960), завоевавшая престижную итальянскую премию в области дизайна «*Compass d'Oro*». *Lancia Fulvia Sport*, оснащённый легким алюминиевым кузовом, спортивный автомобиль, шеф-дизайнером проекта которого был Эрколе Спада, стал одной из самых успешных коммерческих моделей *Zagato* (1962). В 1994 г. фирму возглавил внук Уро Загато — Андреа, который вместе со своей женой Мареллой основал новый дизайн-центр *Centro Stile Zagato*.

1890.08.20 Чудаков Евгений Александрович — русский учёный, основоположник теории автомобиля как научной и учебной дисциплины. Он поступает в Московское высшее техническое училище (МВТУ) и в 1916 г. с отличием его заканчивает, получив квалификацию инженера-механика. Осенью того же года он был командирован в Англию для получения автомобильной и тракторной техник, поставившей в Россию по заказам военного ведомства. Первая научная работа Чудакова вышла в 1922 г. в журнале «Вестник инженеров». Это была небольшая статья под названием «Скорость сгорания рабочей смеси в двигателях внутреннего сгорания». В 1928 г. им уже был издан капитальный труд «Динамическое и экономическое исследование автомобиля», в 1931 г. — большая работа «Игровый расчёт автомобиля». На основании обширных теоретических исследований в этих трудах были впервые предложены оценочные параметры, как динамическая и экономическая характеристики. Они позволяли на стадии проектирования точно определять важнейшие качества будущей машины. Чудаков был не только автором многочисленных научных трудов, инициатором разработки перспективного типажа автомобилей, выпускаемых отечественной промышленностью, но и крупным организатором научного дела. В 1923 г. организовал автомобильную кафедру в Московском автотракторном институте им. Ломоносова (впоследствии Московский автомобильно-механический институт — МАМИ). В 1938 г. возглавил созданный им Институт машиностроения АН СССР (ИМАШ). В 1939 г. получил звание академика АН СССР. Чудаков умер 19 сентября 1953 г.

1895 Делайе (Делайе) — французская автомобильная фирма. С 1954 г. входит состав французской компании *Hotchkiss*. Производство автомобилей под руководством Эмиля Делайе началось в 1895 г. Выпускавшиеся автомобили пользовались спросом у покупателей и с успехом выступали в соревнованиях. Они заняли четвертое и шестое места в гонке Париж—Марсель—Париж 1896 г. Вскоре потребовалось расширить производство, и тогда Эмиль Делайе объединил свои усилия с парижским предприятием *Mogane et Desmarais* в результате была организована компания *Automobiles Delaive*. К началу XX в. реорганизованная фирма имела в произ-

водственной программе уже целых три модели с мощностью от 7 до 9 л.с. К 1912 г. спектр моделей Delahaye насчитывал девять самых разных машин. Среди удачных технических решений, применённых в автомобилях, выпускавшихся до первой мировой войны, — съёмные головки цилиндров, ножные тормоза, 4-скоростные коробки передач. После первой мировой войны фирма сосредоточилась на выпуске грузовых автомобилей большой грузоподъёмности и тракторов. В 1930-е гг. в состав фирмы вошла компания Delage (Делаж). В 1954 г., после того, как фирма Delahaye вошла в состав французской компании Hotchkiss, она опять сосредоточилась на выпуске грузовых автомобилей.

1895 Ikarus — венгерский автобусный завод. Ведёт историю от мастерской конных экипажей, основанной в 1895 г. братьями Ухр. С 1920-х гг. марка приобрела известность как производитель автобусных кузовов. В годы Второй мировой войны братья Ухр перешли на выпуск самолётных фюзеляжей и крыльев. И поэтому, когда в январе 1949 г. фирма стала называться Ikarus, в её эмблеме составной частью вошёл крылья как память о недавнем производственном прошлом. Ikarus стал крупнейшим автобусным заводом Европы. В свои лучшие годы он выпускал по 10—15 тысяч машин. Основная доля их поступала в СССР и, начиная с 1950-х гг. их импорт превысил миллион автобусов разных моделей: городских, туристических, международных.

1895 Mors (Морс) — марка французского автомобиля. Её основателем является Эмиль Морс, который ещё в 1880 г. построил свою первую самодвижущуюся повозку с паровым двигателем. Выпускалась с 1895 по 1956 гг.

1895 Первая в истории автомобильная гонка на время Париж—Бордо—Париж. Однако история увековечит тот факт, что на машине Peugeot, прозванной «L'clair» (буквально — «молния» из-за склонности машины к зигзагам) впервые используются пневматические автомобильные шины, поставленные братьями Мишлен.

1900 Auburn (Оберн) — американская фирма по производству автомобилей. Образована Франком и Моррисом Эккардами. До 1905 г. Auburn был автомобилем на высоких колёсах. Первоначально он имел 1-цилиндровый двигатель, затем 2-цилиндровый, а с 1917 г. — 6-цилиндровый. В 1924 г. владельцем фирмы стал Эррет Лоббан Юрд. Этот момент явился для фирмы решающим — она становится известной. Конец 1920-х гг. был временем пика популярности Auburn. В 1926 г. компания перешла к выпуску автомобилей Duesenberg. Автомобили фирмы, отличавшиеся впечатляющей конструкцией, неплохой устойчивостью на поворотах, не были особо надёжными, хотя стоили они вдвое дороже Cadillac. За два года фирма пришла в полный упадок, и это привело к краху империи Auburn-Cord-Duesenberg. В 1937 г. она перестала существовать.

1900 Napier (Непир) — английская фирма по производству спортивных автомобилей. Непир, как и многие другие начинающие автопроизводители, попытается сделать себе имя, разрабатывая удачные гоночные автомобили. В 1901 г. компания сконструировала первый британский гоночный автомобиль. Это был самый скоростной гоночный автомобиль в Европе. В 1902 г. на Gordon Bennett Trophy он добился внушительной победы. Только у самого финиша англичане пропустили вперед нидерландскую фирму Spyker, которая к тому времени уже выпустила 6-цилиндровый автомобильный двигатель. К сожалению, в соперничестве конструкторов за выпуск 6-цилиндрового двигателя Napier проиграла из-за сильной вибрации коленчатого вала. Позднее этот недостаток удалось устранить. В дальнейшем фирма выпускала спортивные автомобили класса «люкс». Во время и после Первой мировой войны сбыт автомобилей снизился. Непир оставил в производстве только одну модель (седан Napier Pullman) имевшую 40/50-сильный двигатель. Однако надежды на рост продаж не оправдались и в 1926 г. фирма окончательно прекратила производство автомобилей.

1900 Spyker (Спайкер), нидерландская компания по производству легковых автомобилей. Якобус Спайкер и его младший брат Хендрик решили начать производство автомобилей, дав им название Spyker. Их фирма находилась в городе Тромпенбург. С 1900 по 1927 гг. фирма Spyker была фактически единственным производителем автомобилей в Голландии. Выпущенная в 1902 г. модель с 6-цилиндровым двигателем вызвала сенсацию, поскольку это был единственный на то время автомобиль такого типа. Автомобиль был задуман как гоночный и представлялся на рынке в трёх или четырёх версиях. С 1911 г. машина по заказу молла комплектовалась тормозами на всех колёсах. Начиная с 1913 г. на автомобили Spyker ставились электрические фары. После Первой мировой войны Spyker выпустил автомобиль малого класса на базе французской модели Mathis (Матис). В 1920-е гг. фирма смогла выпустить только 150 машин, её оборот резко снизился и в 1926 г. завод был закрыт.

1900 Год начала серийного производства автомобилей в Америке

1900 Mack Trucks — американская автомобильная компания по выпуску грузовых автомобилей. История фирмы началась с изготовления конструктором Дикоманом Маком 20-местного автобуса. Затем она перешла на выпуск грузовых автомобилей и уже к 1911 г. фирма стала ведущей в Америке по их выпуску. В 1915 г. было освоено производство модели «АС». Затем последовали грузовики разного назначения — от небольших пикапов до карьерных самосвалов. После Второй мировой войны выпускались тяжёлые двух-, трёх- и четырёхосные грузовики и тягачи. Начиная с 1970-х гг. Mack выпускаются с дизельными двигателями.

1900.01.27 Isotta-Fraschini (Изота-Фрасчинни) — итальянская фирма по производству автомобилей. Располагалась в Милане. Первый успех пришёл к фирме в 1901 г. на миланской автомобильной выставке, где автомобиль получил награду. Ориентировалась на изготовление престижных, мощных автомобилей с двигателями большого объёма, была первой в мире фирмой, которая поставила в своих моделях тормоза на все колёса и ввела в серийное производство рядные восьмицилиндровые двигатели. Isotta-Fraschini, Rolls-Royce, Hispano-Suiza представляли собой в 1920-е гг. символ всего самого лучшего, что существовало в автомобильном мире. В

конце 1920-х гг. Isotta-Fraschini стала заниматься производством спортивных автомобилей.

1905 Austin (Остин) — английская автомобильная компания. Выпускает легковые автомобили высокого класса и автомобили повышенной проходимости. Основана Гербертом Остином. Более полувек автомобили этой компании являются наиболее популярными автомобилями-такси в Великобритании. Именно в 1948 г. модель «FX 3» пришла на смену довоенной модели Austin Seven которая стала использоваться в качестве такси. С 1967 г. компания вошла в состав группы Leyland. В 1994—2000 гг. входила в состав концерна MBM.

1905 Cadillac представляет первый четырёхцилиндровый двигатель и, тем самым, становится первооткрывателем мира многоцилиндровых автомобилей.

1905 Delage (Деляж). Французская фирма по производству легковых автомобилей. В 1905 г. Луи Деляж и его друг, тоже инженер Опостен Лерго (Augustin Legros) решили открыть собственное дело. В 1935 г. была куплена французской компанией Delahaye. Автомобили под этой маркой выпускались до 1939 г. Фирма прекратила своё существование в 1953 г.

1905 Excelsior (Эксельсиор), швейцарская фирма по выпуску легковых автомобилей. В 1921 г. был выпущен Albert I, который долгое время считался в Европе одним из лучших и самых дорогих автомобилей. Эти автомобили экспортировались в Великобританию и Францию. В 1922 г. фирма представила модель Adex C. Автомобиль комплектовался 6-цилиндровым двигателем и тормозной системой всех колёс с автоматической балансировкой. В годы Первой мировой войны фирма не выпустила ни одного автомобиля. Производство удалось возобновить лишь в 1919 г. Массовый импорт американских автомобилей в Бельгию привёл фирму к кризису. В 1927 г. производство было прекращено, фирма вошла в состав компании Impregia. В последний раз автомобиль под маркой Excelsior появилась в 1930 г. на выставке в Брюсселе.

1905 Gaggelna (Гагенна) — немецкая марка автомобилей. Выпускалась с 1905 по 1911 гг. компанией Теодора Бергмана. В 1909 г. её автомобиле был совершен многодневный пробег через всю Африку.

1905 Lagonda (Ларгонда) — английская автомобильная компания. Основана Вилбуром Ганном и названа им в память о годах детства, проведённых в штате Огайо, США (на одном из индейских языков «lagonda» — название ручья с большим количеством притоков). Её первые изделия представляли собой 3 и 4,5-литровые, солидные автомобили с массой в несколько тонн. В 1913 г. начало выпуска модели «11.1 HP». Это был первый в Англии автомобиль с цельнометаллическим кузовом, объединённым с шасси. Её автомобили успешно участвовали в спортивных соревнованиях. В 1921 г. одноступенчатая Lagonda установила пять рекордов скорости. В начале 1930-х гг. её автомобили были одними из самых скоростных, т.к. могли развивать скорость до 145 км/ч. В 1935 г. компания был куплена Аленом Гудом. Были разработаны новые модели. Знаменитая Lagonda V12 представляла собой мощный массивный автомобиль с независимой передней подвеской. Ведущие британские кузовостроители боролись за право создать кузов для «V12». В 1936 г. на автомобиле Lagonda была выиграна гонка в Ле Мане. В 1947 г. компания была приобретена промышленной группой David Brown и в результате реорганизации и слияния с другой компанией Aston Martin получила новое название Aston Martin — Lagonda. Последний автомобиль марки Lagonda был выпущен в январе 1990 г.

1905 Laurin & Klement (Лаурин-Клемент) — автомобильная компания в Млада-Болеславе, Богемия. Основана Вацлавом Лаурином и Вацлавом Клементом. Первые модели имели двигатель мощностью 7—9 л.с. Компания выпускала автомобили до 1928 г.

1905 Бюэриг Гордон Миллер (Buehrig Gordon Miller, 1905—1990) — американский автомобильный дизайнер. Создатель ряда известных кузовов («Cord 810», «Tasko»)

1905 Гольд Борис Васильевич (1905—1974) — российский учёный в области автомобилестроения. Разрабатывал научные основы расчёта и конструирования автомобилей.

1905 Джанкоза Данте (Giacosa Dante) — итальянский конструктор. Окончил Высшую Политехническую школу в Турине. В 1933 г. начался его длительный и увлекательный карьера в течение более 40 лет в фирме Fiat. Конструктор Джанкоза специализировался на создании небольших автомобилей. Наиболее известной ранней работой стала модель Fiat 500, впервые показанная в 1935 г. и получившая прозвище «Topolino». В 1942 г. Джанкоза сконструировал спортивную модель «Чизиталия». После окончания Второй мировой войны Джанкоза стал главным инженером Fiat и занимал этот пост более четверти века. Для российских автомобилистов он известен как один из авторов модели Fiat 124 (завоевавшая титул «Автомобиль 1967») и ставшая прототипом первых отечественных «Жигулей». Фирма Fiat узнав, что в России собираются построить новый автомобильный завод и выпускать новый легковой автомобиль, доставила в Москву три автомобиля Fiat 124. В 1970-х гг. Джанкоза формально отошёл от руководства проектированием автомобилей, но ещё долго продолжал принимать активное участие в этом процессе. Умер в 1997 г.

1910 Bedelia (Беделия) — французская автомобильная компания. Выпускала простые по конструкции дешёвые автомобили. Но после смены хозяев в 1931 г. прекратила выпуск автомобилей.

1910 Cadillac становится первым из производителей автомобилей, предложившим в качестве базового оборудования автомобилей заводной кузов.

1910 MG (Morris Garage) — английская автомобильная компания. После окончания первой мировой войны автомобиль марки Morris становится очень популярными в Великобритании. За ним популярующей радиаторной решётки они получили прозвище «тупоносые» (bulldnose). В 1924 г. при заказе ателье «Карбонис» на изготовление 2- и 4-местных спортивных кузовов для Morris была придумана новая марка MG. Буквы были заключены в блестящий восьмиугольник. Само название марки является производным от имени первого предприятия Уильяма Морриса — Morris Garage. Инициалы его положили начало первой в истории Великобритании спортивной автомобильной фирмы. Символ этот стал с тех пор офи-

циальным обозначением компании. В 1925 г. на автомобиле компании была выиграна престижная гонка «Ленд энд Траил». В 1927 г. производство автомобилей марки MG было впервые перенесено в специально построенный сборочный цех в Коулей. В 1928 г. компания официально была переименована и получила название MG Car Co. В 1930-х гг. MG становится ведущим производителем спортивных автомобилей в Великобритании.

1910 Morgan (Morgan Motor Co) появилась в 1912 г. Её основателем является Генри Фредерик Стенли Морган, который создал собственный автомобиль, собрав его из различных комплектующих в гараже. А в 1910 г. ему заказали такую же модель, после чего он и образовал свою компанию.

1910 Кириллов Александр Николаевич (1910—1992) — российский конструктор кузовов. Участвовал в разработке автобуса ГАЗ-03-30, автомобилей ГАЗ-6, ГАЗ-M415, ГАЗ-M1, ИИМ-10-40, ГАЗ M20 «Победа» и др.

1910 Шарцбург Петр Ильич (1910—?) — российский инженер. Был директором ЗИСа, эвакуированного в Ульяновск; под его руководством завод был смонтирован и введен в строй на новом месте, а его портретом сегодня открывается галерея директоров УАЗа. Затем — директор Новосибирского автомобильного завода.

1910.01.09 Фиттерман Борис Михайлович, российский автомобильный конструктор. В 1931 г. окончил Московский автотранспортный институт им. Ломоносова (ныне МАМИ). Его дипломной работой стала разработка армейского тяжёлого мотоцикла с карданной передачей. В 1933 г. устроился в Научный автотранспортный институт, но вскоре перешёл в Научно-исследовательский институт городского движения (НИИГД). Разрабатывал первую снегоборочную машину, а также предназначенные для участников демонстраций передвижные общественные туалеты, которые были созданы на шасси автобуса ЗИС-8. В 1935 г. перешёл работать на ГАЗ, занимался проектированием легкового автомобиля ГАЗ-M1. Продолжал сотрудничать с НАТИ, совместно с А.Н. Островцевым разработал двухмоторный грузовик 2М. В 1938 г. был переведен на ЗИС. Фиттерману поручили создание полноприводных грузовиков на базе ЗИС-5 и ЗИС-K2. В 1943 г. был назначен главным конструктором. В последующие годы работал над автомобилем высшего класса ЗИС-110, занимался конструированием взездочков ЗИС-151, городских автобусов вагонного типа и трёхосных бронетранспортеров. Именно за разработку БТР правительство наградило Фиттермана орденом Трудового Красного Знамени. На следующий день инженер был арестован и получил 25 лет лагерей. В 1956 г. вернулся в НАМИ, где занялся разработкой прицепов. В 1957 г. возглавил бюро легковых автомобилей, работал над созданием инвалидных мотоколясок и над автомобилем ЗАЗ-965 — знаменитым «Запорожцем». Фиттерман — автор нескольких учебных пособий, в том числе учебника «Микроавтомобили». Был членом учебного совета НАМИ и научно-технического совета министерства автомобильной промышленности. Умер в 1991 г.

1910.06.06 Кригер Анатолий Маврикович, советский конструктор автомобилей, д.т.н., профессор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, лауреат Сталинских (1943, 1947) и Государственных (1967, 1972) премий. После окончания Московского автотранспортного института (позднее МАМИ) в 1932 г. направлен на Нижегородский автозавод (позднее ГАЗ). С 1937 г. начальник КБ двигателей и шасси, помощник главного конструктора А.А. Липгарта, участвовал в разработке легковых автомобилей ГАЗ-11-73 и ГАЗ-M1, в 1941—1945 гг. — танков Т-60 и Т-70, за что вместе с А.А. Липгартом, Н.А. Астровым и др. в 1943 г. получил Сталинскую премию. С 1946 г. занял пост заместителя главного конструктора ГАЗ. В 1947 г. вместе с А.А. Липгартом получил Сталинскую премию за разработку грузовых автомобилей ГАЗ-51 и ГАЗ-63. С 1948 г. — главный конструктор Кутаисского автозавода (КАЗ), а с 1954 г. — главный конструктор автозавода им. Сталина. Под его руководством в 1955 г. были созданы первые в стране междугородные автобусы ЗИЛ-127, а в 1957 г. — городские автобусы ЗИЛ-158. Организовал создание грузового автомобиля ЗИЛ-130 (1964—1994) и его модификаций, за что в 1967 г. получил Государственную премию. В 1967 г. вместо трёхосного ЗИЛ-157 завод начал выпуск ЗИЛ-131. В 1969 г. начал строиться КамАЗ. ЗИЛУ была поручена разработка трёхосных грузовых автомобилей для КамАЗа. Работа была успешно выполнена. А.М. Кригер получил в 1972 г. Государственную премию. При его участии были созданы автомобили: ГАЗ-M1, ГАЗ-11-73, ГАЗ-20, ГАЗ-51, ГАЗ-63. Под руководством Кригера спроектированы автомобили КАЗ-585, КАЗ-600АВ, ЗИЛ-157, ЗИЛ-158, ЗИЛ-164А, ЗИЛ-130, ЗИЛ-131, семейства машин КамАЗ и двигатели ЗИЛ-130, ЗИЛ-138, ЗИЛ-645. А. М. Кригер, помимо работы на заводе, возглавлял кафедру «Автомобили и двигатели» завода ВТУЗа (ныне МГИУ). Умер 25 мая 1984 г.

1915 Cadillac становится первой компанией, предлагающей автомобили, оснащённые восьмицилиндровыми двигателями V-типа с водяным охлаждением.

1915 MAN, немецкая компания по производству грузовых автомобилей. Производство грузовиков возникло в 1915 г., когда MAN выпустил грузовик по лицензии одной из швейцарских фирм. В 1923 г. увидел свет первый грузовой автомобиль MAN с дизельным двигателем. С того самого времени компания занимается производством только дизельных грузовиков.

1915 Бертоне (Bertone) Джузеппе (прозвище Нуччио), 1915—1997), итальянский предприниматель. Сын Джованни Бертоне, открывшего в 1912 г. в г. Турине собственную небольшую фирму Carrozzeria Bertone по выпуску самых разнообразных повозок, в том числе и автомобилей. Нуччио продолжил семейное дело с 19 лет. С выпуска отдельных автомобилей по индивидуальным заказам компания переходит к мелкосерийной продукции. Особенным успехом пользовались её кузова. После войны Нуччио принял на себя руководство компанией. В конце 1940-х — нач. 1950-х гг. многие небольшие компании Италии из-за удорожания сырья и отказа Fiat предоставлять шасси для рамных кузовов оказались в отчаянном положении. Талантливым дизайнером компании Франко Скальоне изготовил в 1952 г. для автомобильного салона в Турине два автомобиля на шас-

си MG TD (купе и кабриолет), положившие начало удачному сотрудничеству с американским предпринимателем Арнольдом. Подлинным деловым успехом Бертона стало сотрудничество с компанией Alfa Romeo в выпуске модели Giulietta. Заявив о себе, Бертоном стал сотрудничать также с Fiat (850 Spider), Lamborghini (Countach, 1973), Lancia (Stratos, 1974), Opel (Astra Cabrio, 1993), BMW и др. Многие автомобили были удостоены премии и наград различных автосалонов и организаций.

1915 Воронежский экскаваторный завод / «Тяжкэс» / «ВЭКС». История завода началась в 1915 г., когда из Риги в Воронеж был эвакуирован машиностроительный завод акционерного общества «Рихард Поле», который принадлежал прибалтийской семье Рихарду, Ядвиге и Анне Поле. Промышленный комплекс, построенный в течение трёх лет 1915–1917 гг. стал крупнейшим в дореволюционном Воронеже и его окрестностях. В годы войны 1941–1945 гг. Воронежский экскаваторный завод им. Коминтерна первым в стране начал серийное производство реактивных установок БМ-13 — знаменитых «Катюш». 25 мая 1947 г. сошла с конвейера первая землеройная машина Коминтерновец-1. До 1973 г. предприятие выпускало тросовые экскаваторы с ёмкостью ковша от одного до двух с половиной куб. м. 1 июня 2001 г. ОАО «Тяжкэс» переименовано в ОАО «ВЭКС».

1915 Образован Смоленский завод «Комплексные дорожные машины» как завод по производству сельхозтехники «Вилия».

1915.03.03 Поляков Виктор Николаевич — русский инженер. Работал на АЗЛК. Осваивал новые модели Москвич-402, -403, -407 и -408. Его жизнь круто изменилась после того, как правительство страны в 1966 г. было принято решение о строительстве Волжского автомобильного завода. Поляков стал первым его директором. В 1975 г. он был назначен на пост министра автомобильной промышленности СССР.

1920 Du Pont, американская компания по выпуску легковых автомобилей. В 1920 г. Поль Дюпон приобрел обанкротившуюся Sphinx Motor Co. и начал выпускать автомобили просто потому, что был сильно ими увлечён. За 12 лет существования его фирма в Вилмингтоне (штат Делавэр) выпустила всего 537 автомобилей класса «люкс». Его первая модель «В» появилась в 1920 г. Наиболее знаменитой моделью Du Pont был Speedster, поступивший на рынок в 1929 г. В начале 1930-х гг. на мотоциклетном заводе Indian в Спрингфилде были собраны последние автомобили. В 1932 г. Дюпон прекратил производство автомобилей, поскольку оно стало нерентабельным.

1920 Mazda Motor Corp (в 1927–1984 г. Тоюо Кююо Со), японская автомобильная компания. Первыми транспортными средствами стали трёхколёсные грузовые моторолеры. После войны компания начала производить грузовые автомобили. Первые легковые автомобили появились в 1960 г. В 1967 г. компания одной из первых стала применять революционный роторно-поршневой двигатель Ванкеля.

1920 Steyr (Штайр), австрийская фирма по производству легковых автомобилей. В 1920 г. был выпущен первый автомобиль. Основным направлением Steyr стала специализация на скоростных спортивных автомобилях. Модель Steyr XII, представленная в 1925 г., имела начавшуюся осе, благодаря которой она получила известность. В 1931 г. в должности главного конструктора побывал знаменитый Фердинанд Порше, после чего его пост занял Карл Бинше. В 1935 г. Бинше оставил фирму и перешёл на Adler. В 1934 г. произошло слияние фирмы Steyr — Werke AG с Austro-Daimler. После Второй мировой войны производство автомобилей было продолжено на предприятии Steyr-Daimler-Puch AG. В 1948 г. началось сотрудничество с FIAT — автомобили итальянского концерна собирались в Австрии. Последний легковой Steyr, одна из версий Fiat 126, был выпущен в 1978 г. С этого момента производятся лишь грузовые автомобили.

1920 Talbot, Talbot-Lago (Тальбо, Тальбо-Лоро) — марка французского автомобиля. Выпускалась с 1920 по 1959 гг. и с 1979 по 1986 гг.

1920 Болин Нильс Ивар (Bohlin Nils Ivar) — шведский инженер, изобретатель ремня безопасности с тремя точками крепления.

1925 Aero (Аэро) — чешская автомобильная фирма. В 1925 г. владелец авиационного завода Аэро доктор Кабеш решил выпускать кузова автомобилей по патенту Веймана. В 1931 г. фирма освоила выпуск собственной модели Aero 662. Фирма прекратила свою деятельность в 1952 г.

1925 Jaguar, английская автомобильная компания, специализирующаяся на выпуске легковых автомобилей класса «люкс». Своё начало компания ведёт от основанной двумя друзьями — Уильямом Лайоном (Sir Lyons William) и Уильямом Уолмсли (Sir Walmesly William) фирмы под названием Swallow Sidecar (сокращённо SS), первоначально специализировавшейся на производстве колясок для мотоциклов.

1925.11.06 Осенью 1924 г. инженеры 1-го ГАРЗ приступили к проектированию своей первой машины — 3-тонного грузовика, получившего название Я-3. Главным конструктором разработок являлся В.В. Данилов. При разработке конструкции грузовика ярославцы взяли за основу не только модернизированную специалистами АМО модель Уайт, но также освоенные москвичами двигатель и коробку передач, которые сами делать не могли и рассчитывали получать по кооперации. Ситуация усугублялась тем, что станочный парк к тому времени был ещё слаб. Завод при минимальной кооперации по заготовкам мог изготовить передний и задний мосты, рулевое управление и так далее, однако из-за отсутствия тяжёлых прессов раму автомобиля выполнили клепаной из кусков стандартного швеллера. Рама получилась тяжёлой, но с большим запасом прочности. Это качество благоприятно сказалось впоследствии, позволило на той же базе увеличивать грузоподъёмность автомобиля. При снаряжённой массе 4,5 т первый ярославский грузовик был достаточно прочен, чтобы перевозить не три, как намечалось вначале, а все 5 т, но единственно доступный двигатель Уайт-АМО мощностью 30 л.с. (на серийных автомобилях АМО, 35 л.с.) был слаб и для трёхтонки. Я-3 не слыл скоростным, его максимальная скорость составляла 30 км/ч, зато легко преодолевал крутые подъёмы, грязь, рыльный снег. Расход топлива составлял 40 л на 100 км пути. Для охлаждения двигателя служил воздушный радиатор, зажигание осуществляло магнето, подача топлива от 120-литрового бака, расположенного

под сидением водителя, велась самотёком. Четырёхступенчатая КПП с многодисковым сцеплением оснащалась качающимся рычагом переключения передач. Я-3 имел шины размером 38/7 отечественного производства и зависимую подвеску всех колёс на полуэллиптических рессорах, задние рессоры не передавали толкающие усилия на раму. Эти функции выполняли две толкающие штанги. При колёсной базе 4200 мм автомобиль имел следующие размеры: длина — 6500 мм, ширина — 2460 мм, высота — 2550 мм. На Я-3 устанавливалась двухместная открытая кабина, и он был первым советским автомобилем с левым расположением руля. Однако, по традиции, левый борт кабины был занят кронштейном запасного колеса, а дверь находилась справа, поэтому водителю, чтобы сесть за руль, приходилось перешагивать через рычаги управления, находящиеся в середине кабины. При тогдашних скромных возможностях кабину Я-3 изготовили из дуба и олакировали, а сиденья обили натуральной кожей. Автомобиль оснащался ацетиленовыми фарами и гудком-грушей. Две первые трёхтонки вышли в б. ноября 1925 г.

1925.12.16 Volvo Car (Вольво) — шведский промышленный концерн, производящий транспортные средства и другую продукцию. Бизнесмен Ассар Габриэльсон (Assar Gabriellson) с инженером Густавом Ларсоном (Gustaf Larson) 16 декабря 1925 г. заключили договор об организации в Швеции автомобилестроительного предприятия под названием Volvo, что в переводе со шведского означает «я качусь». Первый автомобиль Вольво был изготовлен 14 апреля того же года. Модель OV4 получила названием «Якоб» (Jacobs). Той первый автомобиль с обтекаемым аэродинамическим кузовом выпустили в 1935 г.

1930 American Bantam (Американ Бантам) — американская автомобилестроительная фирма. Ведёт свою историю с 1930 г., когда вначале в США начало работать отделение английской компании Austin, которое стало собирать автомобили Seven. В 1937 г. на этой базе была создана компания American Bantam, которая до 1941 г. выпускала автомобили собственной марки, по-прежнему на базе Austin Seven.

1930 Cadillac первой из автомобилестроительных компаний создал 16-цилиндровый двигатель с V-образным расположением цилиндров (45°). Позже Cadillac представляет 12-цилиндровый двигатель типа V (45°) и становится первым производителем автомобилей, предлагающим полную гамму двигателей: V8, V12 и V16.

1930 История компании КРАЭКС начинается с 1930 г., когда ЦК ВКП(б) принял решение о возведении в Иваново машиностроительного завода по производству техники для добычи торфа. Пуск завода состоялся 1 июля 1932 г. Первыми моделями выпускаемой техники были многоковшовые баггеры-экскаваторы для добычи торфа, пеньевые краны для гидроторфа.

1930 НИИМ — автосборочный завод имени Коммунистического интернационала Молодежи (НИИМ). Был основан в г. Москве и начал со сборки грузовиков Форд-АА. С 1938 по 1941 гг. выпускал малолитражные автомобили под маркой НИИМ. С 1947 г. завод стал производить легковые автомобили под маркой «Москвич».

1930 Молчанов Эдуард Романович (1930–1975), российский дизайнер, художник-иллюстратор. В 1953 г. переехал в Москву, где окончил Московский автомеханический институт. В 1956 г. был приглашён Ю.А. Долматовским в Научный автототальный институт (НАМИ), в котором занимался художественным конструированием. По его проекту были созданы: автомобиль НАМИ-ИМЗ «Белка» (1957), спортивный автомобиль «КД» (разработан в 1960, выпущен в 1968), полноприводный автомобиль НАМИ-076 «Ермак» (1963), многофункциональное транспортное средство «Муравей» (построено энтузиастами в 1967), а также экспериментальные модели для АЗЛК, ЗИЛ, УАЗ. Участвовал в проектировании прототипов для ЛуАЗ, ЗАЗ, МАЗ, УралАЗ, МоАЗ, разрабатывал малолитражные автомобили для инвалидов. Ему принадлежат проекты представителей автомобилей ЗИЛ, автобуса РАФ, а также эскизные проекты малолитражного городского автомобиля и такси, модели «Москвич» классической компоновки. В 1965 г. перешёл на Московский вертолётный завод им. Миля, где до 1975 г. занимался дизайном вертолётов. Молчанов иллюстрировал журналы «Моделист-конструктор», «Техника-молодёжи», «За рулём».

1930 Образован Иркутский Завод Дорожных Машин, как авторемонтные мастерские «Якутаторгана». В 1936 г. преобразован в авторемонтный завод. В 1970 г. реорганизован в Иркутский завод дорожных машин.

1930.06.17 Волгоградский тракторный завод (ВГТЗ). В апреле 1927 г. Совет труда и обороны (СТО) вынес решение о строительстве тракторного завода в Сталинграде, и уже 5 мая 1928 г. был заложен первый камень фундамента Сталинградского тракторного завода. Введен в строй действующих предприятий в 1930 г., когда 17 июня в 3 часа дня с его конвейера сошёл первый колёсный трактор СТЗ-1 мощностью 30 л.с. 11 июля 1937 г. завод перешёл на выпуск гусеничных тракторов СТЗ-НАТИ. В 1938 г. на Всемирной промышленной выставке в Париже СТЗ-НАТИ отмечен высшей наградой — «Гран-При». 25 ноября 1949 г. без остановки производства был осуществлён переход на выпуск тракторов ДТ-54. 30 декабря 1963 г. после проведённой реконструкции, завод приступил к выпуску тракторов ДТ-75. В 1994 г. ОАО «ВГТЗ» освоил серийное производство гусеничного трактора ВТ-100.

1935 Был основан Торжокский завод пожарных машин «Пожтехника».

1935 Мопилевский автозавод (МоАЗ). История автозавода началась в 1935 г., когда было пушено предприятие по ремонту грузовых автомобилей. Принятое в апреле 1958 г. решение о специализации в автомобильной промышленности бывшего Союза в корне изменило облик предприятия. Ему передавалось производство одноосных тягачей и скреперов, разработанных на Минском автозаводе. В 1958 г. здесь наладил выпуск специализированных одноосных колёсных тягачей МоАЗ-529. В начале 1960-х гг. были созданы первые опытные образцы полноприводных машин — тягача МоАЗ-542, самосвала повышенной проходимости МоАЗ-522 и нового одноосного скрепера тягача МоАЗ-546.

1935.01 ЯС-1. 1-й советский самосвал (шасси ЯГ-4). В конце лета 1934 г. на ЯГАЗ поступило поручение Г.К.Орджоникидзе на

производство пяти грузовых машин с опрокидывающимися кузовами для индустриального Уралагостроя. Главный инженер завода А.С. Литвинов, возглавлявший разработку новой машины ЯС-1, поставил перед сотрудниками технического отдела задачу — максимально упростить подъёмный механизм отседа. Конструкторы В.А. Ивлиев, Г.М. Кокин и их помощники — М.Н. Васильев и И.Ф. Чистяков избрали схему гидравлического двухцилиндрового подъёмника с опрокидывающейся назад платформой по типу американского автомобиля «Хейл». Для работы в карьерах и на бездорожье грузоподъёмность самосвала из-за увеличения массы почти на 900 кг была снижена до 4 т, рама усилена. Деревянная платформа с металлической облицовкой вмещала 5 куб.м. 21 декабря 1934 г. две первые машины поставили на сборку. В январе 1935 г. закончена работа над первой машиной. Первый самосвал отправился в Иваново для его представления участникам областного съезда Советов. Через два дня была готова вторая машина, установлены цилиндры подъёмника на третьей и четвёртой. Опытный ЯС-1 загрузили песком и гоняли по ухабам, засыпанным снегом дорогам в Ростов и обратно. Комиссия Главного управления автопромышленности Наркомтяжпрома, «экзаменовавшая» самосвал, пришла к выводу: конструкция работоспособна, машина выполнена вполне удовлетворительно. К 18 января 1935 г. завод изготовил пять самосвалов с двигателями ЗИС-6 и один с мотором «Геркулес» мощностью 93 л.с. По распоряжению Г.К. Орджоникидзе, первые шесть автомобилей передали Волгострою. В январе 1935 г. начался серийный выпуск ЯС-1. В первый год завод изготовил 261 самосвал, в 1936 г. — свыше 700, затем стал выпускать в среднем по 1000 машин в год. Таким образом, ЯГАЗ почти половину своих автомобилей выпускал в самосвалном варианте.

1940 Tata Engineering And Locomotive Co., Ltd, индийская фирма по производству автомобилей повышенной проходимости.

1940.04.25 Начало серийного производства НИИМ-10

1945 Образован Каменский опытно-механический завод — КОМЗ-Экспорт. В настоящее время выпускает строительную технику под маркой торгово-промышленной группы «ТГАРБО».

1945.05.21 Львовский автобусный завод. Днём основания Львовского автобусного завода считается 21 мая 1945 г., когда было издано распоряжение по обеспечению строительства автобусного завода в г. Львове. До середины 1950-х гг. одновременно со строительством цехов на заводе шёл выпуск разнообразной продукции: небольших одноосных прицепов, новых для экскаваторов, но больше завод был известен как изготовитель авторанна К-32, разработанного Одесским заводом им. Январского восстания. Первоначально он устанавливался на шасси ЗИС-5 (К-31), а затем — ЗИС-150. Львовяне усовершенствовали и обогатили кран и назвали его ЛАЗ-690, т.е. присвоили ему автобусное обозначение (в те времена 600-е номера были закреплены за автобусными заводами). Автобусы в стране не хватало, и Львовскому заводу запланировали освоение выпуска ЗИС-155. Может быть, так бы и случилось, но главным конструктором завода был назначен Виктор Васильевич Осенгугов, который воспротивился такому решению. В.В. Осенгугов и его сотрудники понимали, что ЗИС-155 — машина не просто устаревшая, она была шагом назад по сравнению с предыдущей моделью, и принятая на ЗИС-155 компоновка бесперспективна. В кратчайшие сроки был создан принципиально новый автобус собственной конструкции, который назвали ЛАЗ-695. Опытный образец появился 14 февраля 1956 г., а машины первой партии этой модели обслуживали гостей Фестиваля молодежи и студентов, который проходил в Москве в 1957 г.

1945.07 История Галичского автокранового завода берёт начало с июля 1945 г., когда было принято решение о строительстве моторно-ремонтного завода. 1961 г. был переломным в истории завода. По ходатайству Нормостром Совнархоза вышло постановление СМ СССР о переименовании Галичского ремонтно-механического завода в экскаваторный. С 1 января 1982 г. приказом Министра «Минстройдормаша» завод из ПО «Красный экскаватор» был переведен в ПО «Авторкран» и произведена переспециализация на выпуск автомобильных гидравлических кранов.

1945.08.08 Долматовский завод «Молмашстрой» / ОАО «Завод СТАРТ». История завода начинается в 1945 г. когда Председатель Совнаркома А.И. Микоян подписал распоряжение Совета Народных комиссаров СССР о создании на базе Далматовского монастыря машиностроительного завода для изготовления молочной посуды и оборудования для хранения и переработки молока. В 1958 г. Далматовский завод изготовил первую партию молокозавода в количестве 75 шт. на шасси ГАЗ-51. В 1988 г. завод стал «Стартом». Изменение названия завода произошло в момент его перехода из Минметаллмаша в Минсредмаш. В производстве был сделан упор на изготовление технологического оборудования для пищевой промышленности и специальных транспортных средств для перевозки жидких пищевых продуктов.

1950 ЗИС-485 / БАВ (большой автомобиль водолавающий). В конце 1940-х гг. на Днепродзержинском автозаводе его главным конструктором В. Грачевым было начато проектирование большой амфибии, предназначенной для перевозки личного состава и техники при форсировании водных преград. Испытания машины начались в 1950 г. Конструкция автомобиля аналогична конструкции американской амфибии GMC DUKW-353. Герметичный стальной корпус с откидным герметизируемым задним бортом установлен на лонжеронной раме. На ней же смонтирован двигатель мощностью 110 л.с., аналогичный применяемому на бронетранспортёре БТР-152. Ряд агрегатов (подвеска, трансмиссия, рулевое управление) заимствован у ЗИС-151. Колёса машины — одноосные, имеется система централизованного регулирования давления воздуха в шинах. ДАЗ-485 (таким было название опытной машины) стал впоследствии первым в Советском Союзе серийным автомобилем, в конструкции которого была применена подобная система. Движение машины на плыву осуществлялось за счёт вращения трёхлопастного гребного винта, приводимого от трансмиссии. Серийное производство машины началось в 1950 г. на ЗИСе под обозначением ЗИС-485. Затем оно продолжилось в Брянске, где амфибия выпускалась до 1962 г. Ар-

мейское обозначение машины — БАВ (большой автомобиль водо-плавающий). В процессе серийного производства амфибия была модернизирована. На ней установили колёса большего диаметра, расширили колёса, изменили конструкцию системы регулирования давления воздуха в шинах. Модернизированная машина обозначалась БАВ-А (заводское обозначение ЗИС-485А).

1950.10 Горьковским автозаводом была выпущена 1-я промышленная партия ГАЗ-12 «ЗИМ».

1955 Alpine (Альпин) — французская автомобильная компания. Основана в 1955 г. автоконструктором и гощиком Жаном Эрнэлем. Первая модель — А-106 был выпущена на базе Renault 4CV. Автомобили под маркой Alpine выпускались до 1995 г.

1955 Autobianchi (Аутобьянчи) — итальянская автомобильная компания. Была создана в 1955 г. в пригороде Милана как правопреемница машиностроительной компании «Бьянчи». Первые модели представляли собой микролитражки. Автомобили по этой марке выпускались до 1996 г.

1955 Suzuki (Сузуки) — японская компания по производству автомобилей и мотоциклов.

1955 Zastava (Застава) — автомобильное предприятие в Югославии. Завод «Дрезна Застава» в Крагуеваце выпускает автомобили с 1955 г. С 1980 г. марка получила название Yugo.

1955 ГАЗ-М72. Выпущен Горьковским автозаводом с кузовом автомобиля ГАЗ-М20 на агрегатах ГАЗ-69 до 1958 г.

1955 Образован Камышинский крановый завод — ныне «Газпром-Кран».

1955 МА3-501 — лесовоз. 1-й советский серийный автомобиль с приводом на все колёса.

1955 Первый «тениш» Ford Thunderbird «выпустился» в далеком 1955 г. и представлял собой двухместный автомобиль, стоимость которого составляла 2,695 долл.

1955 Самым ярким событием автомобильного салона 1955 г. стала революционная модель Citroen DS, придуманная ещё одним блестящим итальянским конструктором Фламиньо Бертони. Только в первый день выставки восторженные покупатели заказали 1200 автомобилей. Буквы в её индексе — DS — были созвучны французскому слову Deesse (Богиня). Она оказалась самой «хитрой» серийной моделью в мире. Даже при снятии с производства в 1975 г. Citroen DS19 оставалась на передовых технических позициях. Машина с длинным акулом «носом», просторным салоном и плавными линиями кузова получила привод на передние колёса, гидропневматическую подвеску с автоматической регулировкой уровня расположения кузова, гидравлический привод переключения коробки передач, тормоза и рулевой механизм с усилителями. Водитель мог менять высоту расположения кузова. Плавность хода была очень высокой. При большом ходе колёс машина идеально соответствовала французским дорогам.

1955.02 Основан Орловский завод по производству автогрейдеров (ныне ЗАО «Дормаш»). В августе того же года была выпущена первая партия автогрейдеров Д-144.

1955.02.24 Прост Алан (Prost) — французский автогонщик. Четырёхкратный чемпион формулы 1 (1985, 1986, 1989 и 1993 гг.).

1955.08.17 ТБЭС / ТБЭС-ВСХВ — троллейбус (Соколинский вагоноремонтный завод СВАРЗ). Первую машину начали строить 9.07.1955 г. и предьявили правительственной комиссии 17.08.1955 г. Первоначально все троллейбусы работали только на территории ВСХВ (ВДХУ), а с 4.04.1956 г. начали охватывать Москву. Первый троллейбус вышел на маршрут № 4 19.07.1957 г.

1955.12 ЗИС-127. 1-й советский междугородный автобус. Являлся самой удачной конструкцией отечественного автобуса по тяговой динамике, уровню комфорта, надёжности и долговечности. Впервые в отечественном автомобилестроении был применён раздельный (для передних и задних колёс) привод тормозов. Трансмиссия автобуса оригинальна — карданный вал от коробки передач к заднему мосту располагался под углом к продольной оси автобуса. Спинки кресел высокие с подогревом и изменяющимся наклоном. Автобус имел широкие удобно расположенные окна. Индивидуальные светильники обеспечивали пассажирам возможность чтения при езде в вечернее время. Автобус был радиотифонизирован, отопление кузова осуществлялось двумя отопителями радиаторного типа. Для хранения багажа под полом автобуса были устроены специальные камеры с запирающимися дверками, расположенными сбоку кузова. Авторский коллектив: А.И. Кригер, А.Н. Островцев, Р.Г. Пископелов, Г.В. Битт, М.В. Фридман, В.З. Киселев, В.Н. Ростов, Е.А. Степанова, В.А. Прокофьев, Б.С. Карелин, М.Е. Карамышева, Н.В. Нугель, В.Т. Потанин, Г.И. Гольдберг.

1960 Innocenti (Инноченти) — итальянская автомобильная компания. Основана Фердинандо Инноченти

1960 Компания Mazda начала выпускать легковые автомобили. Первой моделью стала R360 — 2-дверная городская машина, оснащённая 2-цилиндровым двигателем объёмом 356 куб.см.

1960 МА3-538 / ИКТ — инженерный колёсный тягач. Принят на вооружение в 1964 г. Тяжёлый двухосный тягач МА3-538 получил распространение, главным образом, в инженерных войсках. Оснащён 12-цилиндровым V-образным дизельным двигателем Д12А-375. Для передачи крутящего момента от двигателя к колёсам служит гидромеханическая трансмиссия. Конструкция раздаточной коробки позволяет машине передвигаться как вперёд, так и назад с одинаковой высокой скоростью (45 км/ч). Ведущие мосты имеют колёса большого диаметра с широкопрофильными шинами постоянного давления. Машина выпускалась серийно Курганским заводом колёсных тягачей.

1960 Начало производства 40-тонного БелАЗ-530 на Белорусском автозаводе в г. Жодино

1960.03.21 Сенна Да Сильва Айртон — бразильский автогонщик. Родился в Сант-Паулу. Вначале занимался картингом и уже в 17 лет стал чемпионом Южной Америки. Выступая в команде «Мальборо-Мак-Ларен» в 1988, 1990 и 1991 гг. был чемпионом мира в формуле 1. Участник 158 больших призов, в которых одержал 42 победы. Погиб в гонках в 1994 г.

1960.08.01 Саранский завод автосамосвалов был создан во ис-

полнение постановления Мордовского Совета народного хозяйства от 11 августа 1960 г. № 151 «Об организации Саранского завода автосамосвалов». 1 августа 1960 г. — день основания завода, хотя производство автосамосвалов было начато в 1959 г. при активной помощи Саранского механического завода. Основной задачей предприятия являлось создание и освоение автосамосвалов преимущественно сельскохозяйственного назначения на базе автомобильных шасси Горьковского автомобильного завода. За 50 лет своего существования завод изготовил свыше миллиона различных автомобилей (автосамосвалы, автомобили-самопогрузчики, специальные и другие) и более 35 000 автомобильных полуприцепов и прицепов. По документации саранских конструкторов более 25-ти лет выпускались автосамосвалы в Киргизии (г. Фрунзе, ныне г. Бишкек).

1960.11.22 ЗАЗ-965 «Запорожец». Собрана первая промышленная партия. До конца года выпущено около 1500 автомобилей.

1965 Cadillac первым из автопроизводителей разрабатывает конструкцию рулевой колонки автомобиля, регулирующую по высоте и углу наклона.

1965.02 ЗИЛ-135П (тяжелый плавающий автомобиль) — Брянский автозавод. Первоначально предполагалось использовать в качестве самоходного понтона, однако впоследствии переделали в транспортную машину десанта. Впервые в мире корпус, выполненный для таких целей из стеклопластика, был разработан в ЦНИИ им. А.Н. Крылова. Всего построено два автомобиля. Прошёл все виды испытаний, но в серию запущен не был.

1965 Появилось первое поколение Ford Transit

1965.03.12 Начало серийного производства бескапотного самосвала МА3-500

1965.07 Начало производства ГАЗ-53А

1970 Москвич-412 участвовал в марафоне Лондон — Мехико

1970 Установочная партия ГАЗ-24 «Волга» (кстати, первые экземпляры обозначали М24) была изготовлена на заводе в 1968 г., а в 1970 г. началось его серийное производство. В отличие от предшествующей модели ГАЗ-21 «Волга», у автомобиля уменьшилась длина и высота кузова, но увеличилась колёсная база. Ширина осталась прежней. Всё это привело к увеличению вместительности и улучшению комфортабельности «Волги». Модель оснащалась двигателем ЗМЗ-24Д (2,4 л, 98 л.с.) и выпускалась с кузовами седан и универсал. Автомобиль имел 4-ступенчатую КПП с синхронизаторами на всех передачах и напольным рычагом переключения, колёса R14 и целый ряд других новшеств, которые позволили заметно приблизить «Волгу» к зарубежным аналогам. Производилось несколько модификаций ГАЗ-24 «Волга», в т.ч. такси. Они оборудовались таксометром, отличительными фонарями на крыше и позоди ветрового стекла, задним сиденьем без откидного подлокотника и салоном из конкаменителя. На такси устанавливали дефорсированный двигатель ЗМЗ-2401 (85 л.с.), работающий на 76-м бензине. Медицинский универсал ГАЗ-24-03 был оснащён специальным оборудованием, носилками, сигнальным фонарём на крыше и фарой-сигналом. Салон такога универсала отделился перегородкой с раздвижным окном, а левая задняя дверь блокировалась. Существовали экспортные модификации с дизельным двигателем Inodor (2,1 л. 62 л.с.). Наиболее редкой и интересной модификацией является ГАЗ-24-56, которая отличалась правым рулём. Она была выпущена небольшой партией (менее 1 000 шт.) в 1978 г. и предназначалась для экспорта в Сингапур, Индию и Пакистан. В количестве 5 экз. был выпущен экспериментальный полноприводной седан ГАЗ-24-95. Кроме этого иногда встречались набиюлеты и пикапы на базе ГАЗ-24-56, которая отличалась правым рулём. Пикапы делали на авторемонтных предприятиях, а набиюлеты производились силами военных, т.к. для них и предназначались. Автомобиль ГАЗ-24 «Волга» был удостоен междугородного награда: золотые медали на Международных выставках в Пловдиве (1969 г.) и Лейпциге (1970 г.). В 1985 г. седан был модернизирован и получил обозначение ГАЗ-24-10 «Волга», универсалы были обновлены в 1987 г.

1970.04.19 Прототипом для создания нового советского автомобиля ВАЗ-2101 «Жигули» был итальянский Fiat 124, завозивший в 1965 г. титул «Автомобиль года». Однако ВАЗ-2101 принципиально отличается от своего итальянского «брата». В первую очередь — совершенно другим двигателем с верхним распределением и увеличенным межцентровым расстоянием. При сохранении рабочего объёма 1198 куб.см диаметр цилиндра стал больше, а ход поршня уменьшился, т.е. двигатель стал более короткоходным. В общей сложности в конструкцию итальянской малолитражки Fiat 124 было внесено свыше 800 изменений. Ещё на ранних стадиях испытаний выяснилось, что отечественное бездорожье неприемлемо для задних дисковых тормозов Fiat — уже при 2—3 тыс. км пробега колодки стирались до металла, поэтому тормоза заменили барабанными. Кузов также основательно доработали и укрепили. В переднем бампере появилась отверстие для «живого стартера». Кроме того, передний и задний бамперы обрели «клыки», а рядом с ними появились буксирные проушины. Передние сиденья стали раскладывающимися. Кнопочные ручки дверей заменили «безопасными». Кроме того, появилось наружное зеркало заднего вида. Автомобиль стал тяжелее. С другой стороны, конструкция стала намного прочнее и надёжнее. Говоря о доработке Fiat 124, стоит учесть, что она проводилась преимущественно силами итальянцев. Конечно, ВАЗовские специалисты принимали участие в работах, и опыт накопленный в процессе испытаний, позже применялся ими при создании последующих моделей. Впрочем, итальянцы продолжали снабжать ВАЗовцев техпредложениями по изменению конструкции вплоть до постановки на производство ВАЗ-2103. 19 апреля 1970 г. — эта дата в истории Волжского автомобильного завода по праву названа триумфальной: на главном конвейере собрали первый автомобиль. Перевенец ВАЗ-2101 оправдал ожидания его создателей. ВАЗ-2101 послужил базой для всей последующей гаммы автомобилей классической компоновки: ВАЗ-2102, ВАЗ-2103, ВАЗ-2104, ВАЗ-2105, ВАЗ-2106 и ВАЗ-2107. Прошло 40 лет со дня выпуска первого ВАЗ-2101. Но и сегодня «копейки» колесят по дорогам, вызывая восхищение своей неприхотливостью, надёжностью, выносливостью.

1975 Впервые в истории американского автомобилестроения

Cadillac предлагает использовать двигатели с электронным управлением системой впрыска топлива. В 1975 г. эта инновационная разработка используется на моделях Eldorado, Fleetwood и De Ville.

1975.12 Начало производства Москвич-2138 и Москвич-2140

1980 ВАЗ-2105 / ВАЗ-21051 (седан). С момента начала производства выпускались модификации с карбюраторными двигателями рабочим объёмом 1,2 л (ВАЗ-21051), 1,3 л (ВАЗ-21050) и 1,5 л (ВАЗ-21053). Мелкими сериями по специальным заказам ГИБДД МВД и ФСБ и других спецслужб выпускаются автомобили ВАЗ-21054. Автомобили ВАЗ-2105 появились в результате модернизации ранее выпускаемых автомобилей ВАЗ классической компоновки и сохранили все положительные черты своих предшественников. В тоже время, прямые линии дизайна, большие прямоугольные блок-фары, алюминиевые бамперы стали существенным шагом вперед, по сравнению с семейством ВАЗ-2101.

1980 В 1980 г. на смену ПЭУ пришёл новый более совершенный комплекс поисково-эвакуационных машин ЗИЛ-490 того же назначения, в дальнейшем ставший известным под именем «Синяя птица». Он был разработан и изготовлен СКБ ЗИЛ по заказу Главного конструктора ракетных и космических программ С.П. Королёва. Новый комплекс включает в себя три авиатранспортные амфибийные машины — грузовой автомобиль ЗИЛ-4906 с открытой палубой для перевозки спускаемых аппаратов и крановой установкой для их погрузки, пассажирский автомобиль ЗИЛ-49061 с закрытым салоном и малую поисковую машину ЗИЛ-29061 с роторно-винтовым двигателем. Последняя перевозится в транспортном положении на палубе грузовой машины и может сгружаться на землю с использованием бортовых грузоподъёмных средств. Роторно-винтовая амфибия ЗИЛ-29061 расширила возможности комплекса в особо сложных условиях движения (например, на непроходимых болотах), когда колёсные машины могут утратить проходимость. Обе колёсные машины оснащены гребными винтами специальной конструкции, которые могут надёжно работать на засорённых акваториях и при наличии водной растительности. В конструкции поисково-спасательных машин широко применялись лёгкие сплавы и армированные пластины. В частности корпуса колёсных машин изготавливались из стеклопластика, а рамы из алюминиевых сплавов. Авторский коллектив: В.А. Грачёв, Б.П. Борисов, А.И. Филиппов, С.Г. Юльский, В.В. Шосталов, Ю.В. Балашов, П.М. Прокопенко, Ю.И. Соболев, Г.И. Хованский, А.П. Селезнёв, Э.М. Нурперман, Л.А. Кашлакова, Н.А. Егоров, Н.В. Абрамов, А.И. Рылеев, Н.М. Никонов, В.Я. Горин, В.О. Нифонтов, В.А. Хостылев, И.М. Артёмов, В.И. Замолатев, М.Лагин, В.Д. Комаров, Г.И. Мазурин, В.Б. Лавренченко, А.И. Алексеев, А.Г. Кузнецов, Т.Т. Круленин, А.Д. Андреева

1985 ВАЗ-2121 «Нива» — золотой призер внедорожной бахи «Монтеблэнко»

1985 ВАЗ-2121 «Нива» — золотой призер Ралли «Алжир»

1985 ВАЗ-2121 «Нива» — золотой призер Ралли «Амерун»

1985 ВАЗ-2121 «Нива» — золотой призер Ралли-рейд «Маквей-1000» (Австралия)

1985 ВАЗ-2121 «Нива» — золотой призер триала «Вэлли» (Новая Зеландия)

1985 Компания Cadillac первой из автомобилестроительных компаний на всём земном шаре применяет поперечное расположение двигателя V8 для переднеприводных автомобилей. Это позволило добиться оптимального использования пространства моторного отсека (подобно тому, как это делается в космических аппаратах) для полнозаремного шестиместного пассажирского Cadillac DeVille.

1985 Протон (Перуасхан Отомобил Насиональ Насиональ Берхад — Perusahaan Otomobil Nasional Berhad) — малайзийская автомобильная компания.

1985 Начало серийного производства Урал-5920 (1976 г. — первые опытные образцы; 1981 г. — первая промышленная партия). Особой страницей в истории автозавода стал этот болотоход. Первый советский экспериментальный снегоболотоход НАМИ-0157БК класса грузоподъёмности 8 т был создан в НАМИ в 1972 г. Приказом министра автомобильной промышленности СССР № 23 от 05.02.1974 Уралскому автозаводу поручалось довести конструкцию НАМИ-0157БК и наладить его серийное производство. В 1977 г. уральский снегоболотоходный транспортер Урал-5920 был рекомендован для постановки на производство. В январе 1981 г. была закончена передача конструкторской документации на подготовку производства и изготовлены первые опытно-пробные экземпляры партии снегоболотоходов. В 1985 г. в главном конвейере началось серийное производство Урал-5920. Последние машины были выпущены в 1989 г.

1990 Автомобиль ВАЗ-21099 с кузовом «седан» — последняя модель семейства «Самара» первого поколения. От остальных моделей семейства их отличали передняя часть кузова с удлиненными крыльями и капотом, новая решётка радиатора, новая панель приборов. С момента начала производства в разные годы выпускались модификации с карбюраторными и впрысковыми двигателями рабочим объёмом 1,3 л (ВАЗ-210993) и 1,5 л (ВАЗ-21099).

1990 Грузовой автомобиль ГАЗ-3307, является представителем четвертого поколения грузовых автомобилей Горьковского автозавода. При разработке конструкции автомобиля предусматривалась широкая унификация по узлам и агрегатам автомобильной действующего производства, что облегчало техническое обслуживание и ремонт автомобилей в эксплуатации. Грузовой автомобиль ГАЗ-3307 предназначен для эксплуатации по всем видам дорог с твёрдым покрытием и характеризуется высокими технико-эксплуатационными показателями. Автомобиль имеет цельнометаллическую двухместную кабину капотного типа с панорамным стеклом, оборудованную эффективной системой вентиляции и отопления. Кабина имеет рациональное размещение органов управления, современную по конструкции панель приборов, мягкую обивку дверей и внутренних панелей, регулируемые сиденья, оснащённые ремнями безопасности. Платформа — с деревометаллическим основанием и тремя откидными бортами, предусмотрена возможность установки надставных бортов и тента.

Автомобили 1998 года – Alfa Romeo 156, Volkswagen Golf IV и Audi A6



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



Alfa Romeo 156

Первое место в европейском конкурсе «Автомобиль 1998 года» с 454 баллами (40 высших оценок из 56 возможных), несмотря на технические недоработки, заняла итальянская Alfa Romeo 156, заменившая Alfa Romeo 155. Союз автомобильных дизайнеров 20 европейских стран назвал Alfa Romeo 156 самой красивой автомашиной года.

Alfa Romeo 156 имеет ярко выраженную эффектную спортивную внешность. Это первая за шесть лет собственная разработка дизайнерского отдела Alfa Romeo — Alfa Romeo Design (руководитель — Маурицио ди Сильва). Руководство FIAT и Alfa Romeo, наконец, признало проект своего ателье лучшим по сравнению с идеями, предложенными Italdesign и Pininfarina. Alfa Romeo 156 знаменует собой новую эпоху дизайна Alfa Romeo. Фирма уходит от прежних плоских панелей и прямых линий внешнего оформления, осваивая более обтекаемые и энергичные формы. Передняя часть выполнена по традиционному рецепту Alfa Romeo: клюв капота заканчивается треугольником решётки, глубоко вдавленным в бампер. Узкие фары имеют неправильную форму, а номерной знак, что весьма необычно, расположен сбоку на бампере. Снизу зияет широкая пробоина воздухозаборника. Сзади Alfa Romeo 156 ещё более экстравагантна (тонкие задние фары, узкие расщелины стоп-сигналов). Замочная скважина, как обычно, скрывается под фирменной эмблемой Alfa Romeo. Особенностью кузова является конструкция ручек задних дверей — они спрятаны в рамках стёкол и четырёхдверный седан «маскируется» под двухдверное купе. Великолепная эргономика, широкий выбор вариантов отделки (кожа, велюр, ткань), элеган-

тные линии приборной панели и центральной консоли, которые можно отделать разными материалами.

В комплектации kit sport машина имеет пониженную подвеску, а на крышке багажника устанавливается антикрыло. В конструкции двигателей и ходовой части использованы последние технические достижения. Автомобиль выпускается всего в одной кузовной версии — 4-дверный седан — и оснащается широким набором силовых агрегатов. На выбор предлагаются бензиновые 4-цилиндровые моторы (все они принадлежат к семейству Twin Spark, то есть имеют две свечи зажигания на каждый цилиндр) рабочим объёмом 1,6, 1,8 и 2,0 л (имеют мощность 120, 144 и 155 л.с. и комплектуются с 5-ступенчатыми механическими коробками

передач), а также один мощностью 190 л.с. и объёмом 2,5 л V6, на котором установлены новые головки блоков, впускные патрубки, клапаны с изменённым диаметром. До 100 км/ч Alfa 156 с этим силовым агрегатом разгоняется всего за 7,3 с. Дизели с газотурбинным наддувом рабочим объёмом 1,9 и 2,4 л оснащены новой системой непосредственного впрыска Unijet с компьютером, который в зависимости от числа оборотов подбирает оптимальное давление подвального к форсункам топлива (или системы Common Rail (разработан FIAT в сотрудничестве с Bosch). На каждый из цилиндров приходится 2 клапана, головки блока цилиндров изготовлены из лёгкого сплава. Последний из агрегатов оснащён объёмным турбоагнетателем Garrett VNT, позволяющим ему развивать 136 л.с.

Alfa 156 имеет несущий кузов с передними подрамниками. Специально разработанная для этой модели система передней подвески включает сдвоенные треугольные поперечные рычаги, винтовые пружины и амортизаторы поперечной устойчивости. Она значительно улучшает управляемость автомобиля. В задней подвеске типа McPherson применены амортизаторные стойки, продольные рычаги, оригинальные сдвоенные поперечные рычаги, сводящие к минимуму изменение угла развала колёс, и амортизаторы поперечной устойчивости. На всех колёсах стоят дисковые тормоза с ABS. Alfa Romeo 156 побилла все рекорды начального периода продаж Alfa Romeo. Подготовлен грузопассажирский вариант модели.

Масштабные модели Alfa Romeo 156:
Alfa Romeo 156 1997 red alfa BBR bg143a
Alfa Romeo 156 1997 silver Minichamps 430120700
Alfa Romeo 156 1998 aluminium Solido 4652



Alfa Romeo 156 1998 blue met Minichamps 430012704
Alfa Romeo 156 1998 blue met Solido 4652
Alfa Romeo 156 1998 blue Solido 1549
Alfa Romeo 156 1998 light blue Solido soa203132



Alfa Romeo 156 1998 Nuvola blue met Minichamps 430120702

Alfa Romeo 156 1998 silver Solido 1548
Alfa Romeo 156 berlina Taxi Giocher grar156t
Alfa Romeo 156 berlina Unita operativa 117 Guardia di Finanza - Le auto Autoparco gf01ar0090
Alfa Romeo 156 blue Bburago 41210
Alfa Romeo 156 BOG
Alfa Romeo 156 break Carabinieri Oliex/Cararama 52630
Alfa Romeo 156 break Police Municipale Oliex 52610
Alfa Romeo 156 break Taxi Giocher grar156swt
Alfa Romeo 156 Carabinieri Comando Giocher grar09
Alfa Romeo 156 Carabinieri dark blue Bburago 41990
Alfa Romeo 156 Carabinieri Giocher grar04
Alfa Romeo 156 Carabinieri KIT Bburago
Alfa Romeo 156 Euroteam SRLS Modena Minichamps 430982010

Alfa Romeo 156 Guardia di Finanza Giocher GRAR/GDF
Alfa Romeo 156 Guaroma di Finanza blue Bburago 41408

Alfa Romeo 156 Polizei Minichamps 430120790
Alfa Romeo 156 Polizia Bburago 4198
Alfa Romeo 156 Polizia blue Bburago 41950
Alfa Romeo 156 Polizia KIT Bburago
Alfa Romeo 156 Portello Bburago 4184
Alfa Romeo 156 red Bburago 41210
Alfa Romeo 156 red Eagle Race 4668
Alfa Romeo 156 red Universal Hobbies 4668
Alfa Romeo 156 silver Bburago 41210



Alfa Romeo 156 Sportwagon 2000 grey met Minichamps 430120711



Alfa Romeo 156 Sportwagon 2001 blue met Minichamps 430120715



Alfa Romeo 156 Sportwagon 2001 red Minichamps 430012712
Alfa Romeo 156 sportwagon 2001 silver Cararama
Alfa Romeo 156 Sportwagon 2001 silver met Minichamps 430012714
Alfa Romeo 156 Sportwagon black Minichamps
Alfa Romeo 156 Sportwagon Giocher grar07
Alfa Romeo 156 Sportwagon Polizia Italy Hongwell Cararama Junior 220nd 4 52620x
Alfa Romeo 156 Sportwagon Polizia Municipale Oliex 52610
Alfa Romeo 156 street metallic Giocher grar02
Alfa Romeo 156 Superturismo 1999 Giovanardi Jadi m90016
Alfa Romeo 156 Superturismo Bburago
Alfa Romeo 156 Superturismo KIT Bburago
Alfa Romeo 156 Team Alfa N.Larini Minichamps 430982020
Alfa Romeo 156 Vigili del Fuoco red Bburago 41208
Alfa Romeo 156GT #16 "PH Tobition" red Bburago 41840



Alfa Romeo 156GT #4 "Brexons" red Bburago 41110
Alfa Romeo 156GT #64 "Api" yellow Bburago 41230
Alfa Romeo 156GT KIT Bburago
Alfa Romeo 156GT #1 ETCC 2002 Giovanardi Champion red Spark s0451
Alfa Romeo 156GT #16 ETCC 2003 Ruberti Spark S0454
Alfa Romeo 156GT #24 ETCC 2003 A.Balzan Spark s0455
Alfa Romeo 156GT #3 ETCC 2003 N.Larini Spark s0453
Alfa Romeo 156GT #3 Italian Super Turismo 1998 Giovanardi dark red Solido 4656
Alfa Romeo 156GT #3/4 Supert Italiano 1998 Giovanardi/Larini KIT SC Model sck79
Alfa Romeo 156GT #3/4 Supert Italiano 1998 Giovanardi/Larini SC Model scm79
Alfa Romeo 156GT #4 ETCC 2003 Tarquini Champion Spark s0452
Alfa Romeo 156GT #4 Italian Super Turismo 1998 Larini dark red Solido 4653
Alfa Romeo 156GT #4 Italian Super Turismo 1998 Larini dark red Verem 05103
Alfa Romeo 156GT #44 Team Oregon ETCC 2004 S.Tavano Spark s0466
Alfa Romeo 156GT #65 Team Bigazzi Superproduzione 1999 L.Villamil 1st KIT SC Model sck87
Alfa Romeo 156GT #65 Team Bigazzi Superproduzione 1999 L.Villamil 1st SC Model scm87
Alfa Romeo 156GT "Nordauto" - 1st ETCC 2001 - #1 Giovanardi - #2 Larini - #3 Bernardoni - #4 Massa KIT SC Model sck97
Alfa Romeo 156GT "Nordauto" - 1st ETCC 2001 - #1 Giovanardi - #2 Larini - #3 Bernardoni - #4 Massa SC Model scm97
Alfa Romeo 156GT "Nordauto" 1st ETCC 2002 - #1 Giovanardi - #2 Larini - #3 Bernardoni - #4 Colciago KIT SC Model sck98
Alfa Romeo 156GT "Nordauto" 1st ETCC 2002 - #1 Giovanardi - #2 Larini - #3 Bernardoni - #4 Colciago SC Model scm98
Alfa Romeo 156GT "Nordauto" 1st ETCC 2003 - #3 Larini - #4 Tarquini - #5 Colciago KIT SC Model sck99

Alfa Romeo 156GTA "Nordauto" 1st ETCC 2003 - #3 Larini - #4 Tarquini - #5 Colciago SC Model SCM99
Alfa Romeo 156GTA "Nordauto" 1st STC 2000 #2 Larini - #1 Giovanardi - #7 Bernardoni - #8 De Lorenzi KIT SC Model sck96
Alfa Romeo 156GTA "Nordauto" 1st STC 2000 #2 Larini - #1 Giovanardi - #7 Bernardoni - #8 De Lorenzi SC Model scm96
Alfa Romeo 156GTA "Selenia" 1st Superturismo 1999 #2 Larini - #1 Giovanardi KIT SC Model sck92
Alfa Romeo 156GTA "Selenia" 1st Superturismo 1999 #2 Larini - #1 Giovanardi SC Model scm92
Alfa Romeo 156GTA "Selenia-Arexon" 1st Superturismo 1998 #4 Larini - #3 Giovanardi KIT SC Model SCK78
Alfa Romeo 156GTA "Selenia-Arexon" 1st Superturismo 1998 #4 Larini - #3 Giovanardi SC Model SCM78
Alfa Romeo 156GTA AutoDelta #1 Michael Schumacher Spark S0461
Alfa Romeo 156GTA break black met FB Model fbm061g
Alfa Romeo 156GTA break blue cosmo FB Model fbm061c
Alfa Romeo 156GTA break blue gabbiano FB Model fbm061e
Alfa Romeo 156GTA break blue met FB Model fbm061b
Alfa Romeo 156GTA break grey met FB Model fbm061d

Alfa Romeo 156GTA break grey sterling FB Model fbm061f
Alfa Romeo 156GTA break Medical Car red met FB Model 61h
Alfa Romeo 156GTA break red met FB Model fbm061h
Alfa Romeo 156GTA break red miro met FB Model fbm061a
Alfa Romeo 156GTA nuvola red Racing 43 Serie EL 42
Alfa Romeo 156GTA Racing Autodelta 2003 Larini FB Model fbm062d
Alfa Romeo 156GTA Racing Autodelta 2003 Larini KIT FB Model fbk062d
Alfa Romeo 156GTA Racing Autodelta 2003 Tarquin FB Model fbm062c
Alfa Romeo 156GTA Racing Autodelta 2003 Tarquin KIT FB Model fbk062c
Alfa Romeo 156GTA Racing ETCC 2002 «New Technology» Giovanardi FB Model fbm062a
Alfa Romeo 156GTA Racing ETCC 2002 «New Technology» Giovanardi KIT FB Model fbk062a
Alfa Romeo 156GTA Racing ETCC 2002 «New Technology» Larini FB Model fbm062b
Alfa Romeo 156GTA Racing ETCC 2002 «New Technology» Larini KIT FB Model fbk062b
Alfa Romeo 156GTA Safety Car black met FB Model fbm060i
Alfa Romeo 156GTA Safety Car grey met FB Model fbm060l
Alfa Romeo 156GTA Safety Car red met FB Model fbm060h
Alfa Romeo 156GTA sedan «Loading Car» grey met FB Model 60m
Alfa Romeo 156GTA sedan black met FB Model fbm060g
Alfa Romeo 156GTA sedan blue met FB Model 60b
Alfa Romeo 156GTA sedan cosmos blue FB Model 60c
Alfa Romeo 156GTA sedan grey met FB Model fbm060d
Alfa Romeo 156GTA sedan grey sterling FB Model fbm060f
Alfa Romeo 156GTA sedan red met FB Model 60a
Alfa Romeo 156GTA sedan seagull blue FB Model 60e
Alfa Romeo 156GTA Sportwagon Giocher grar08
Alfa Romeo 156GTA SportWagon nuvola red Racing 43 Serie EL 46



Alfa Romeo 156GTAM Motor Show Bologna 2002 «New Technology» black met FB Model 63a
Alfa Romeo 156GTAM Motor Show Bologna 2002 «New Technology» black met KIT FB Model fbk063a
Alfa Romeo 156STW 1999 Alfa Corse Minichamps M992028
Alfa Romeo 156SW Carabinieri blue white Hongwell ca9170arcc
Alfa Romeo 156SW Polizia blue Hongwell CA9170ARP
Alfa Romeo 156SW Polizia Municipale white blue Hongwell ca9170arm
Alfa Romeo 156SW Sportwagon silver Hongwell 9138ar156sw



Volkswagen Golf IV

Второе место в европейском конкурсе «Автомобиль 1998 года» с 266 баллами занял Volkswagen Golf четвертого поколения.

Golf четвертого поколения появился только с кузовами 3- и 5-дверный хэтчбек. Модели Variant с кузовом универсал и набриолет продолжали выпускаться на шасси Golf третьего поколения (1993 г.). Две модели Golf Variant Syncro с 2,0- и 2,9-литровыми моторами имеют полный привод. Семейство Golf оснащается 4-, 5- и 6-цилиндровыми бензиновыми и дизельными двигателями рабочим объемом 1,4–2,9 л мощностью 60–190 л.с.

В 1998 г. сборочный конвейер Volkswagen Audi AG покинул 18000000-й Volkswagen Golf.

С 1974 по 1999 г. было продано около 19 млн. автомобилей Golf, а к 2004 г. — свыше 22 миллионов. В 1999 г. была выпущена ограниченная партия юбилейных Golf «25 лет».

Volkswagen Golf был признан «самым удачным европейским автомобилем всех времён», а в апреле 1999 г. решением международного жюри Volkswagen Golf вошёл в число 26 претендентов на звание «Автомобиль века».

Масштабные модели Volkswagen Golf IV:



Volkswagen Golf IV 1997 dark blue met Minichamps 430056009



Volkswagen Golf IV 1997 gold met Minichamps 430056008
Volkswagen Golf IV 1997 green met Minichamps 430056060
Volkswagen Golf IV 1997 Minichamps 430056001
Volkswagen Golf IV 1997 red Minichamps 430056004



Volkswagen Golf IV 1997 white Minichamps 430056061
Volkswagen Golf IV 2000 blue met Various var0028c
Volkswagen Golf IV 2000 red Various var0028a



Volkswagen Golf IV Rally Scottish 2000 Kcar Laukkanen CB COM cbck326
Volkswagen Golf IV Variant 1999 "Minichamps" Silver Metallic Minichamps 430056012
Volkswagen Golf IV Variant 1997 red Minichamps 430056011
Volkswagen Golf IV Variant 1999 black met Minichamps 430056010
Volkswagen Golf IV Variant 1999 red Minichamps 430056011
Volkswagen Golf IV Variant 2000 black Various var0029b
Volkswagen Golf IV Variant 2000 blue met Various var0029c
Volkswagen Golf IV Variant 2000 blue met Minichamps 430056014



Volkswagen Golf IV cabriolet 1999 blue Minichamps 430058332



Volkswagen Golf IV cabriolet 1999 gold met Minichamps 430058334



Volkswagen Golf IV cabriolet 1999 green met Minichamps 430058331



Volkswagen Golf IV cabriolet 1999 green met Minichamps 430058335
Volkswagen Golf IV cabriolet 2000 blue met Various var0030c
Volkswagen Golf IV cabriolet 2000 red Various var0030a
Volkswagen Golf IV cabriolet 2000 silver Various var0030b

Volkswagen Golf IV cabriolet Schuco Junior 27209
Volkswagen Golf IV GTI green Oliex 14002
Volkswagen Golf IV Kit Car Rally Monte Carlo 1997 Naftex CB COM cbck185
Volkswagen Golf IV Kit Car Rally Portugal 1997 Alister McRae CB COM cbck071
Volkswagen Golf IV Kit Car Rally Suede 1998 Alister McRae CB COM cbck134
Volkswagen Golf IV Police (NL) Maxicar 43002

Volkswagen Golf IV GTI Schuco Junior 27210



Audi A6

Третье место в европейском конкурсе «Автомобиль 1998 года» с 265 баллами заняла немецкая Audi A6, чьей предшественницей была Audi 100.

Серия Audi A6 была представлена весной 1997 г. и предлагалась с несколькими 4- и 6-цилиндровыми двигателями рабочим объемом от 1781 до 2771 куб.см мощностью от 110 до 193 л.с.

С 1999 г. выпускается спортивная версия Audi A6 — Audi S6 (полный привод, пятиступенчатая автоматическая коробка передач, бензиновый двигатель V8, кузов — седан или универсал). Фейслифтинг был проведен в 2001 г.

Масштабные модели Audi A6:

Audi A6 Avant 1997 laser red Minichamps 430017110
Audi A6 sedan 1997 black Minichamps 430017101
Audi A6 sedan 1997 blue met Minichamps 430017100
Audi A6 sedan 1997 green met Minichamps 430017102



КОНКУРС «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



Дорогие друзья и коллеги!
Сегодня мы публикуем условия участия в конкурсе «Модель года 2009» и критерии оценки моделей.

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

К участию в номинации «Лучшая модель ручной работы отечественного изготовителя» принимаются только модели ручной работы, изготовленные «с нуля» в количестве не более 10 экз. К участию в номинации «Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя» принимаются модели, изготовленные, как мастерами, так и отдельными коллекционерами для себя. Окончательные итоги конкурса будут подведены специальным жюри по итогам голосования с учётом не только потребительских качеств модели (соответствие прототипу, точность масштабирования, оригинальность, качество дизайна, изготовления, отделки и т.п.), но и по соотношению цена/качество.

Принять участие в голосовании по конкурсу «Масштабная модель 2009 года» можно до 31 января 2010 г. Результаты конкурса будут опубликованы в журнале «Автомобильный моделизм» № 2/2010.

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

Номинации:

Модель года;

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

Лучшая модель зарубежного автомобиля отечественного изготовителя;

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

Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя;

Лучшая отечественная фирма-изготовитель моделей;

Лучшая зарубежная фирма-изготовитель отечественных моделей.

Любая модель может быть представлена в нескольких номинациях.

В конкурсе могут принимать участие, как специально номинированные изготовителями модели, так и модели, впервые выпущенные в 2009 г., которые официально никто не номинировал.

Единственное условие для участия — модель впервые должна быть изготовлена в 2009 г.

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

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

МОЯ КОЛЛЕКЦИЯ



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



GAZ-3221 «ГАЗель» (Welly/Autotime Collection)

Первый раз я увидел такую в руках у малыша, когда забирал дочку из детского садика, года три назад. Помню, тогда мне бросилось в глаза хорошее исполнение колёс модели. В магазинах я тогда «ГАЗелей» не видел, поэтому тема для меня в некоторое время «заглохла». Потом встретил их в продаже, но цена мне показалась высоковатой за модель-игрушку, да и боялся я, что и «ГАЗель» они сделали с моторчиком. А недавно, наконец-таки, руки дошли до её покупки.



Свой экземпляр выбирал из десятка моделей на полке. Выполнены они достаточно хорошо, «браковал» я их по кривизне посадки дверей в проёмах. С цветом я определился — взял этот синий металлик, опять же из-за щелей вокруг дверей, да и нравится он мне.



Модель порадовала. Конечно, несколько грубовато сделана мордочка, но «ГАЗель» вполне узнаваема. Качество литья, сборки и покраски достойно похвалы. Порадовала детализация салона, особенно в передней части. Короче, вполне достойная модель за свои деньги. Но, видимо, придётся ещё брать и саратовскую «ГАЗель» со старой оптикой — уж больно хороша.

Ещё одной моей моделью из «русской серии» от Welly является «Чайка».



GAZ-13 «Чайка» (Welly/Autotime Collection)

Долго не хотел её брать, всё собирался приобрести себе саратовскую, классическую «Чайку». Но, опять же, узнав, что она является практически копией саратовской и лишена моторчика, решил приобрести.



Из обилия цветов решил взять комбинированный — бело-красный. В таком исполнении, когда я добуду-таки нашу «Чайку», модели не будут дублировать друг друга. Наши-то «Чайки», в основном чёрные.



Когда пришёл в магазин и начал выбирать себе модель, обнаружил неприятный нюанс. Одноцветные «Чайки» выполнены отлично, и гражданские и «спецверсии», а комбинированные имеют много брака по покраске. От выбранного мною варианта (бело-красный) пришлось сразу отказаться, поскольку при внимательном осмотре моделей выяснилось, что на краске имеется сетка микротрещин. Особенно это заметно на крыше, и именно на бело-красных. По всей видимости, краски плохо подобраны по совместимости и красная, которая наносится поверх белой — «поднимает» её.

Но самый больший процент брака я заметил у оставшихся актуальными для меня чёрно-белых комбинированных «Чаяек». В основном это мусор в краске и неаккуратно подкрашенное смазанное вручную покрытие. Мне пришлось перебрать штук пятнадцать «Чаяек». Перелопатил всю гору, которая стояла на полке, пока выбрал более или менее нормальный экземпляр.

Принёс модель домой, распаковал и внима-

тельно рассмотрел её, я остался доволен. Насколько же красивая машина ГАЗ-13 «Чайка». Её не смогло испортить даже «обигрушивание» китайцами. Из замечаний — только неправильные колёса и более толстые стойки окон. Стойки, наверняка, сделали такими специально — чтобы модели было легче переносить издевательства маленьких «Шумахеров».

В целом я остался доволен этим пополнением коллекции, но «Чайку» саратовскую, классическую, со временем, себе всё равно возьму.

Итак, далее по алфавиту:



ZAZ-968 «Запорожец» (Россия, «Тантал»)

Модель, конечно, страшненькая. На прототип похожа лишь условно. Особенно бросаются в глаза оконные проёмы с острыми углами. В модели масса и других косяков, но она мне всё равно дорога и вот почему.



Почти на таком «Зюзике», только 968М я начинал свою водительскую «карьеру» и проездил на нём два года.

Когда я заканчивал техникум — решил идти учиться на права. К тому времени я уже несколько лет имел права категории «А» и ездил на своём мотоцикле «Ява». И вот пришла пора «расти»



дальше. Возник вопрос — на чём же мне ездить. И тут подвернулась «халва» — у знакомого я приобрёл себе «Зюзик» — ЗАЗ-968М голубого цвета 1993 года выпуска за 2 тыс. руб. — деньги по тем временам (1999 г.) незначительные — телевизор стоил дороже. Машина очень подходила мне для приобретения первичного водительского опыта.

Машину я взял с ремонта — двигатель мне отдали «в мешке» — т.е. в виде набора запчастей. Но в этот набор входила новая «поршневая». Машинка хоть и была довольно свежей — вид имела довольно-таки ржавый (так уж их тогда делали).

К моменту, когда я получил права «А—В—С» машина уже была собрана. Счастью моему не было предела. Своя машина! Но только-только я пообвыкся с ней — машину угнали. Однажды утром её не оказалось на стоянке под окном. Я глазам своим не поверил — кому она нужна! Машину нашли, но состояние её оказалось удручающим — стёкла побиты, крыша промята, дверки вывернуты. Кузов в утиль!



Я стал искать новый кузов для своей машинки. Подал объявление. Тут я заметил, что в каждом калужском дворе стоит хотя бы один «Зюзик». Я стал обходить дворы, опрашивать владельцев. Кто-то не хотел расставаться со своим аппаратом, кто-то ломил цену. Я даже чуть не купил себе ГАЗ-М20 «Победу» за 2 тыс. руб. Эта машина мне нравится больше всех из советской классики.

И вот я нашёл кузов — за 400 руб. мне отдали оранжевый «Зюзик» в сборе, но без двигателя и без документов. Хозяева вытащили двигатель для переборки, оставили его на ночь, накрыв тряпочкой, а утром не обнаружили на месте.

В этот кузов 1986 г. выпуска я и собрал свой автомобиль. Мало того, поскольку его надо было красить — я решил осуществить свою мечту — давний дизайн-проект: покрасить в жёлтый цвет и поставить «кенгурятник».

В таком виде я и проездил на нём, пока не купил себе «Копейку» ВАЗ-2101. От «Зюзика» у меня остались самые приятные воспоминания. Он практически не ломался. Для поездок на дачу машину лучше было трудно придумать — он с лёгкостью переносил наши разбитые дороги. Короче — честная рабочая лошадка.

А расстаться с ним мне пришлось по банальной причине: поскольку кузов был без документов, мне пришлось «переварить» на него панель с набитым номером со своего «убитого» кузова. И когда я приехал переоформлять цвет кузова в ГАИ, инспектор этот факт обнаружил и, хотя и отпустил меня с миром, путь в ГАИ мне был заказан. Ещё одну перекраску кузова я решил не делать — доездил, пока не истёк техосмотр, и меня не стали за это штрафовать на дороге, и менял машину.

Прочитав эту историю, думаю, Вы поймёте, что эту модель я не мог не взять в коллекцию — даже такую страшную.



ЗИЛ-ММ3-555 (СССР, Каменец-Подольский)

С этой машиной у меня связано много детских воспоминаний.

Когда я был совсем маленьким и ходил в детский сад, у моих родителей частенько случались рабочие субботы. Поскольку «сбагрить» меня было некому, бабушки жили очень далеко — в других городах, мне выпадала счастливая возможность побывать у родителей на работе.



Мама работала, да и сейчас работает, в типографии. Представляете, что такое для 5-летнего ребёнка побывать в типографии. Увидеть, как печатаются книги, услышать грохот печатных машин, вкусить запах горячего машинного масла. Я становился тут же объектом внимания всей женской части коллектива типографии — мне даже разрешали подержаться за ручку печатной машины.



Отец тогда работал прорабом на стройке. И когда он меня брал к себе — возиться со мной у него особой возможности не было. Тогда он делал следующее — ловил самосвал со знакомым водителем и сажал меня к нему — я был целый день в тепле и под присмотром. До сих пор помню треск центрифуги маслоочистителя при заглушенном двигателе ЗИЛА на растворной станции. Содрогания машины и грохот при заг-



рузке в неё очередной партии раствора.

На таком же ЗИЛе мне в первый раз дали покрутить. Сидя на коленях у водителя я с глазами полными счастья вихлял рулём по полигону. Помню и пьянки на автобазе в кабине такого же ЗИЛА после рабочей смены.

Короче — тоже знаменательная в моей жизни машина.

Касательно самой модели ЗИЛ-ММ3-555. Она была мне подарена товарищем весной этого года. Модель комплектная, хотя время не прошло для неё безболезненно. До этого у меня был, да и сейчас есть, такой же ЗИЛ, только разбитый — у него не хватает запаски, её кронштейн обломан, сломано одно ушко крепления задней оси и нет капота.

У этого же ЗИЛа даже сохранился ценник на кузове. Облицовка радиатора не очень аккуратно подкрашена, но предыдущий хозяин модели просто божился, что ничего на ней не подкрашивал — она такая была из магазина.



ЗИЛ-4331, автоцистерна (Вега, Умань)

Ещё один грузовой ЗИЛ в моей коллекции. Эту модель я выменял у товарища на почтовые марки году эдак в 1990—1991-м. Повторюсь, у нас, в Калуге, таких моделей тогда не продавалось, и на эту диковину мне пришлось изрядно марок потратить. Хотя, в те времена я неплохо марки «барыжил» (вполне обеспечивал свой коллекционный бюджет) так что такой «убыток» довольно быстро компенсировал.



ЗИЛ все эти годы стоял на полке, даже падал с неё. Пришлось посадить бочку на саморезы после падения.



Недавно я решил достать модель из серванта у родителей дома, чтобы её сфотографировать. Обнаружился очень неприятный нюанс — крышки модели «подлавили» пластиковые диски и те «потекли». Такое, признаться, я вижу в первый раз, хотя часто читал об этом. Обидно, но ничего не поделаешь.

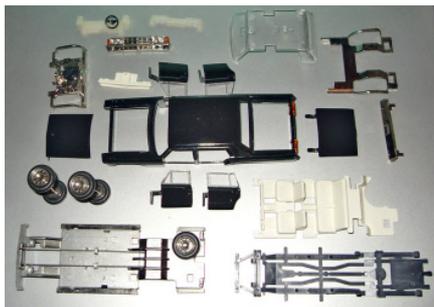


ЗИЛ-117 (СССР, «Радон»).

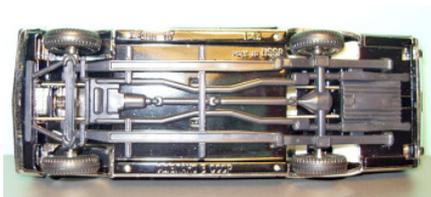
Время подоспела посылочка — как раз к моменту, когда я рассказываю о ЗИЛах из моей коллекции.



Ранее я легковых ЗИЛов в руках не держал, поэтому был приятно удивлён моделью. Насколько же основательно и тщательно она сделана. Хромированные элементы, которые сейчас рисуются серебрянкой на кузове, сделаны отдельными деталями. Когда разбирал модель (для чистки-помывки и рихтовки кузова и оси задних колёс) удивился обилию деталей входящих в состав модели. Сейчас так модели уже не делают.



Продавец «догадался» отправить модель, завернутую в газетку, в целлофановом пакете-конверте. В результате модель я получил с несколько отогнутой вверх задней частью (багажником) — видимо деформация кузова результат падения, возможно при транспортировке, и погнутой осью



задних колёс. Часа полтора ушло у меня на то, чтобы привести модель в божеший вид.

Прототип модели также внушает уважение. Настоящий «стейт-лимузин». Машина строгая, я бы даже сказал — брутальная, но при этом элегантная и стремительная. Под капотом монстрообразный двигатель V8, в багажнике — можно жить. Красивая машина!



РАФ-2203 «Латвия» («Радон», СССР)

Эта машина оставила довольно заметный след в памяти о советской эпохе. Тогда таких машин было довольно много на наших дорогах — маршрутные такси, скорая помощь, всевозможные служебные и спецмашины. Для меня тогда эта машина выглядела самой «заграничной» что ли из всех наших.

Вспоминается случай. Мы с товарищем учились довольно далеко от дома, поэтому приходилось со школы домой добираться на троллейбусе. И вот однажды троллейбуса долго не было, моему другу надоело ждать, и он предложил



ехать на «маршрутке». А поскольку человек я по природе довольно прижимистый, я бы даже сказал — жадный, меня «заклонило» платить 20 коп. за поездку, когда это можно было сделать бесплатно (на троллейбус-то у нас были проездные). И тогда товарищу, чтобы поехать домой пришлось везти и меня, оплатив мой проезд.

Уже повзрослев, когда передвижение на маршрутках стало и для меня нормой, запомнилось то странное ощущение, когда едешь на переднем сидении в РАФике. Ось-то передних колёс находится за спиной, и прохождение поворотов превращается в аттракцион.



Даже сейчас, в эпоху ГАЗелей у нас по городу ездит ещё пара РАФиков-маршруток. Выносимый автомобиль.

В детстве через мои руки проходила пара РАФиков. Один, в 9-летнем возрасте, мне с Волги прислали братья. Помню, когда родители привезли мне его в пионерский лагерь, я натянул ему по периметру кузова резинку, чтобы не открывались и не «хлябали» дверцы, когда машинку катали. Получилось что-то похожее на стандартную тогда для РАФов окраску — с белой полосой. Второй я выменял у приятеля. Он называл его «Рафаэль Чандр». Тому я в итоге замазал пластилином боковые окна, получив фургон.

Эта модель, выпуска середины 1980-х гг., была подарена мне другом в 1990-е гг. Во время эксплуатации, весьма бережной надо признать, РАФик лишился части заднего бампера, и, соответственно, выскочил и потерялся задний фонарь.

МИР АВТОМОБИЛЕЙ

**МАГАЗИНЫ КОЛЛЕКЦИОННЫХ
МОДЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ**

Модели зарубежных
и отечественных производителей
в большом ассортименте

АДРЕСА МАГАЗИНОВ:

Метро ВДНХ, ТЦ "Останкино", зал. В, 2 этаж, пав. 3
Москва, ул. 1-я Останкинская, д. 55
тел.: 8-903-118-58-65
www.klimow.com

Метро Преображенская,
Московская ярмарка увлечений
ул. Краснобогатырская, д. 2, пав. 22
тел.: 8-905-736-73-38

Метро Авиамоторная, ТК "Город Лефортово",
Шоссе Энтузиастов, д. 12/2
тел.: 8-967-094-46-81



ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН
масштабных автомобилей мира

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

Всегда большой выбор моделей на любой вкус!



1:43



Более 10 способов оплаты!

Доставка в любую точку мира!

Индивидуальный подход к каждому клиенту!

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

СОБИРАЕМ КОЛЛЕКЦИЮ МОДЕЛЕЙ РЕТРОАВТОМОБИЛЕЙ

(Советы начинающим)

Очень многим коллекционерам моделей автомобилей знакомо чувство разочарования, когда приобретённая модель после обмеров оказывается не в заявленном масштабе, а то и вовсе изображает несуществующий автомобиль. Лично я такие чувства на начальном этапе испытывал довольно часто. И всё это из-за недостатка опыта!

Около трёх лет назад я начал коллекционировать модели довоенных автомобилей в 43-м масштабе. За это время у меня в руках побывали многие модели автомобилей 1900–1940 гг., произведённые как старыми классическими фирмами, так и современными. Моя коллекция при этом много раз «меняла своё лицо». И всё потому, что сначала приходилось приобретать модель, а потом искать данные о прототипе. Естественно, многие экземпляры не проходили такую проверку, и от них приходилось избавляться.

Теперь же я хочу поделиться с вами своим скромным опытом, который будет особенно полезен новичкам, и позволю им не наступать на те же грабли, на которые наступал я и сократит лишние расходы на приобретение моделей в коллекцию.

В статье я позволю себе кратко описать продукцию наиболее известных фирм-изготовителей и высказать своё мнение об её качестве и соответствии прототипу. Речь пойдёт о таких фирмах, как Matchbox MOY, Solido, RIO, Brumm, Abrex, Yat Ming, Vitesse (современный), Minichamps, а также IXO (серия Museum), UH (Universal Hobbies) и Norev с учётом их журнальных серий и моделей, выпущенных по специальному заказу. Помимо данных фирм мне хочется немного рассказать о нашем отечественном производителе моделей «Тантал — Радон — Агат» и легендарной американской фирме Franklin Mint.

Matchbox Models of Yesteryear

Matchbox — старая британская фирма с очень широким ассортиментом выпускаемой продукции — от карет и повозок до относительно современных автомобилей. Однако из всего разнообразия выпускаемых моделей в масштаб 1:43 их попадает очень мало.

Насколько мне известно, из моделей автомобилей 1920–1930-х гг. к 43-му масштабу близок лишь Cadillac V16 (1933) (по колёсной базе он не дотягивает до нужного масштаба всего 2 мм) и фургон на его базе.

На фотографиях представлены:



Cadillac V16 (1933) Matchbox Models of Yesteryear Y-34B;



Cadillac WGN-MIB (1933) Matchbox Fire Engines YFE03.

Детализировка и копияность у данных моделей отстают от современных фирм. Фары не прозрачные. Однако, сделаны они очень аккуратно.

Ценителям довоенных авто очень рекомендую поставить себе такую модель в коллекцию.

Рекомендую: Все модели на базе Cadillac V16 (1933).

Не рекомендую все остальные довоенные автомобили, как не имеющие масштаба соответствующего 1:43.

Цены: 20–200\$ (разброс цен на сегодняшний день очень большой, т.к. многие модели уже давно не выпускаются и стали раритетами).

Выход: Если попадётся за 20\$ — покупайте! Не пожалейте!

SOLIDO

Solido — французская модельная фирма, которая около тридцати лет выпускает серию довоенных автомобилей «Age d'Or».

Хоть детализировка у данных моделей не высокая, но после небольшой доработки (например, подкрашивание дверных ручек и добавление молдингов из фольги) из них вполне могут получиться достойные экземпляры для коллекции, которые можно и нужно поставить рядом с моделями, выпускаемыми современными фирмами.

Стоят эти модели, как правило, не дорого, поэтому могут служить идеальным материалом для конверсий. У некоторых из них присутствуют открывающиеся элементы. Необходимо так же отметить, что покрышки на колёсах моделей — пластмассовые.

В то же время хочу вас предупредить: приобретайте модели этой фирмы с некоторой остороженностью, т.к. выпускаемые модели:

не всегда соответствуют прототипам (искажены пропорции);

могут изображать несуществующий автомобиль;

бывает, что не соответствуют заявленному масштабу 1:43.

В моей коллекции «поселились» два Rolls Royce Phantom III (1939) (купе и кабриолет), Renault 40CV Cabriolet (1926), Hispano-Suiza H6B Cabriolet (1926) и Bugatti 41 Royale Coupe de Ville



(1930).

Сразу хочу заметить, что Bugatti 41 Royale Coupe de Ville (1930) немного меньше 43-го масштаба. Остальные более-менее ему соответствуют (хотя бы по колёсной базе).

Очень приятное впечатление на меня также произвели:



Mercedes-Benz SSKL (1930);



Renault RM2 Reinastella Sedan (1934);
Packard V12 Convertible Coupe (1937);



Mercedes-Benz 540K Cabriolet (1939).

А от этих моделей, после соответствующего изучения литературных источников мне пришлось отказаться:



Packard V12 Sedan (1937) (модель копирует кузов Formal Sedan). Мне очень не понравилась форма лобового стекла. Оно не овальное, а почти прямоугольное. Помимо этого на передних дверях «забыли» сделать форточки.

Cadillac V16. Не соответствует заявленному масштабу, т.к. колёсная база у модели в масштабе длиннее почти на 4 мм.



Cord L29. Хотя он по габаритам (длина — ширина — колёсная база) и попадает в 43-й масштаб, у модели сильно заужена кабина (теснее чем в Москвиче), а подножки слишком широкие.

Ford V8. Мне не удалось найти фотографию прототипа модели с таким кузовом.

Рекомендую:

Rolls Royce Phantom III (1939) с кузовами купе и кабриолет;

Hispano-Suiza H6B Cabriolet (1926).
Mercedes-Benz SSKL (1930).
Renault RM2 Reinastella Sedan (1934).
Packard V12 Convertible Coupe (1937).
Mercedes-Benz 540K Cabriolet (1939).

Цены: 5—25 \$ (дороже брать не рекомендую)

Вывод: Прежде чем купить модель от этой фирмы, постарайтесь сначала найти фотографию и описание её прототипа. Не помешает также знать габаритные размеры оригинала (и перевести их в масштаб 1:43), чтобы заранее определить соответствие модели заявленному масштабу.

RIO

RIO — итальянская модельная фирма, такая же старая, как и французская Solido. Однако уровень исполнения её моделей выше, чем у Solido, а детализировка — сложнее.

Очень хорошо исполнены модели автомобилей до 1920 года выпуска. Для них характерно обилие мелких деталей. Очень душевные, они хорошо смотрятся рядом с моделями наших Руссо-Балтов. Модели этой фирмы, несмотря на технологический уровень их изготовления, относящийся к 1980-х гг., до сих пор желанные для любителей старинных автомобилей, т.к. ныне существующие модельные фирмы пока не особо балуют коллекционеров моделями автомобилей начала прошлого века.

Для моделей автомобилей 1920—1940 гг. фирмы RIO характерны снимающийся капот, имитация двигателя, а также открывающиеся передние двери. Однако эти модели сильно проигрывают по детализировке и копийности моделям таких фирм, как IXO, Minichamps, Universal Hobby и др.



Самая лучшая модель фирмы RIO, на мой взгляд, — это Mercedes 770 (1938) и его модификации. Она строго соответствует масштабу 1:43. И если вы любитель старинных автомобилей, приобретите себе такую обязательно.

Помимо Mercedes 770 в моей коллекции также «поселились»: Deussenberg SJ torpedo phaeton (1934), Fiat 519S limousine (1923) и Delahaye 135M (1935).

Однако с этой фирмой тоже надо держать «уху востро!». У неё так же имеет место искажение моделей по отношению к оригиналу. Например, мне так и не удалось найти фотографии оригиналов с таким типом кузова (внешним видом), которые отображают модели Fiat 519S limousine (1923) и Delahaye 135M (1935). В некоторых случаях бывает и несоответствие заявленному масштабу.



Особенно неудачной я считаю у RIO серию довоенных Bugatti. Например, Bugatti T50 не попадает в масштаб 1:43 (у неё на несколько миллиметров длиннее колёсная база). Почти у всех разновидностей Bugatti 41 Royal искажены пропорции и линии кузова. Лично я пока не стал приобретать в свою коллекцию Bugatti от RIO.



Также у меня возникли вопросы по модели Isotta Fraschini Tipo 8A (1924). У моделей Isotta Fraschini Tipo 8A (1924—1931) величина колёсной базы составляет 3,683 мм (85,7 мм в 1:43) у лимузинов и 3404 мм (79,2 мм в 1:43) у спортивных автомобилей. Однако у модели от RIO размер колёсной базы равен 83,6 мм.

Рекомендую:

Mercedes 770 (1938) и его модификации;

Deussenberg SJ (1934) и его модификации;

Не рекомендую:

Bugatti T50 (1932);

Bugatti 41 Royal и его разновидности;

Isotta Fraschini Tipo 8A (1924).

Цены: 10—70\$

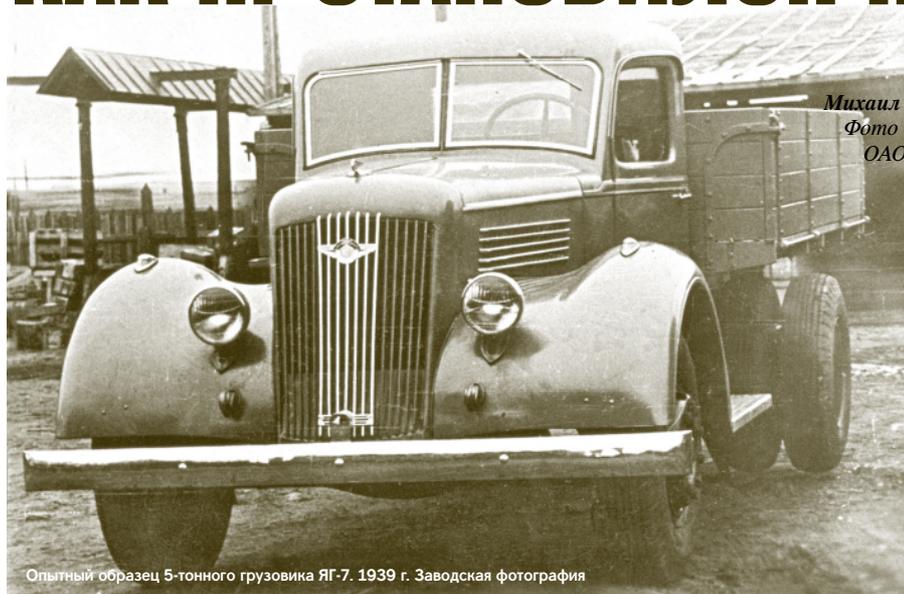
Вывод: Прежде чем купить модель от RIO, постарайтесь сначала найти фотографию её оригинала. Не помешает также знать размеры оригинала, чтобы заранее определить соответствие модели заявленному масштабу.



КАК ЯГ СТАНОВИЛСЯ ЯАЗОМ



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



Опытный образец 5-тонного грузовика ЯГ-7. 1939 г. Заводская фотография

(26%), на заднюю — 7620 кг (74%). На одно переднее колесо нагрузка составляла 1340 кг, а на заднее (с учетом коэффициента сдвоенности шин 0,88) — 2160 кг. Колея передних колёс (по грунту) увеличилась с 1780 мм (у ЯГ-6) до 1900 мм, а задних — осталась прежней (1860 мм). Клиренс под задним мостом с применением новых колёс и шин уменьшился до 280 мм. 580-килограммовую грузовую платформу с тремя откидными бортами взяли от ЯГ-6, поэтому её размеры (внутренние) остались без изменений: 3780x2330x600 мм.

Форсированный двигатель ЗИС, мощностью в 85 л.с. при 2600 об/мин, установленный на ЯГ-7, уже серийно производился для автобусов ЗИС-16. Его вес со сцеплением и КПП составлял 650

Эти опытные грузовики, созданные 70 лет назад, не оставили о себе почти никакого следа. Их серийному производству помешала даже не начавшаяся вскоре война, а просто возникшие в ходе основной доработки более совершенные варианты, трансформировавшиеся в конце концов в послевоенный ЯАЗ-200.

Ярославский автомобильный завод выпускал большегрузные автомобили с 1925 г. В их основу легла конструкция американского White-TAD. И хотя в неё постепенно вносились усовершенствования, связанные с модернизацией силового агрегата, тормозной системы и других основных узлов, к середине 1930-х гг. конструкция морально устарела и уже значительно отставала от мирового уровня.

Ситуация осложнялась и тем, что ЯАЗ не имел законченного производственного цикла: двигатель, сцепление и коробка передач на заводе не производились. Остро стоял вопрос о постройке моторного цеха, либо об организации производства мощных двигателей на каком-то другом предприятии (главным претендентом считался Уфимский моторостроительный завод).

Уже в 1937 г. на ЯАЗе, не дожидаясь решения вопроса о двигателе, но в то же время, ориентируясь на планируемое наличие мощного силового агрегата, начали разработку семейства 7-тонных грузовиков для массовых перевозок в городах и по магистралям, а также для карьерных работ.

Поскольку на тот момент никакого более мощного силового агрегата, чем форсированный 85-сильный вариант ЗИС-5 московского автозавода не имелось, ЯАЗ разработал конструкцию и в конце 1938 г. приступил к постройке экспериментальных образцов нового грузовика ЯГ-7, применительно к грузоподъёмности в 5 т.

Разработка новой модели осуществлялась силами конструкторского отдела (КО) завода на основе имевшейся производственной базы с некоторым добавлением оборудования и предполагавшейся кооперации с другими предприятиями. В частности, для обработки конических спиральных и цилиндрических шевронных шестерён намечалась закупка дополнительного станочного парка и инструментария.

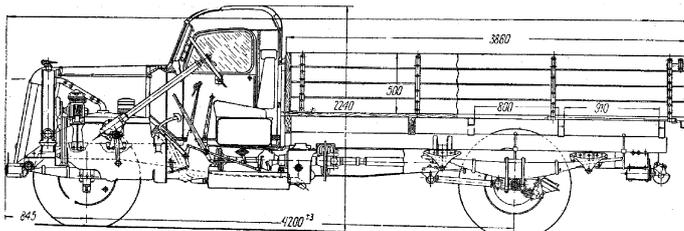
Конструкция кабины, платформы, крыльев, капота и облицовки радиатора базировалась на технологиях ещё только возводимого нового кузовного цеха. Кроме того, предполагалось широкое кооперирование с ГАЗ и ЗИС по стандартным метизам, резиновым изделиям, аппаратуре и фурнитуре. Применение цветных металлов свели к минимуму.

Особенности конструкции

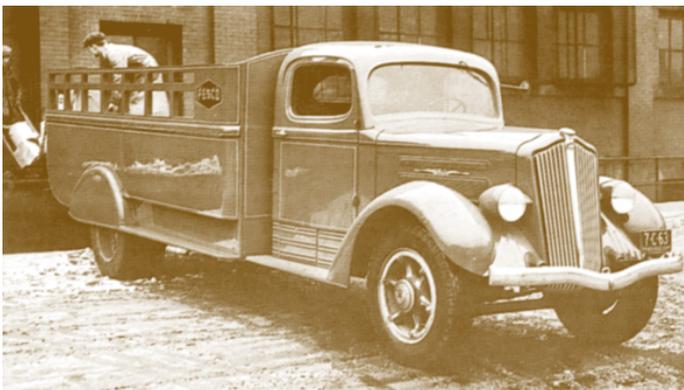
Базу ЯГ-7 оставили такой же, как и у ЯГ-6 (4200 мм, ±3 мм), габаритные размеры их тоже отличались не сильно: длина увеличилась на 195 мм (6695 мм) при той же ширине (2500 мм), а высота уменьшилась на 235 мм (2315 мм). С введением новых узлов и увеличением прочности основных агрегатов шасси, снаряжённый вес автомобиля по сравнению с ЯГ-6 увеличился с 4930 до 5300 кг. Распределение веса по осям у ЯГ-7 получилось следующим: без нагрузки на переднюю ось приходилось 2280 кг (43%), на заднюю — 3020 кг (57%); с нагрузкой на переднюю — 2680 кг



Серийный ЯГ-6 с 73-сильным двигателем ЗИС-5, выпускавшийся с 1936 г. в Ярославле



Общий вид перспективного грузовика ЯГ-7, разработанного конструкторским отделом Ярославского автозавода во главе с В.В.Осепчуговым и Г.М.Кокиным в 1938 г.



Согласно одной из версий, некоторое влияние на внешность ЯГ-7 мог оказать американский White 704 1936 г. Однако на статус «прототипа» он явно не тянет.



Не являлся прототипом ЯГ-7 и появившийся чуть позже армейский вариант White 407S

кг. В нём были применены алюминиевые поршни, повышена до 5,7 степень сжатия, расширены фазы газораспределения и увеличен подъём клапанов. Благодаря этим новшествам, увеличение мощности составило всего 12 л.с., что для грузовика полной массой 10,3 т было явно недостаточным.

Для компенсации недостатка мощности при полезной нагрузке в 5 т (по любым дорогам) в конструкцию ЯГ-7 был введен демультипликатор разработки НАТИ с замедляющей передачей (2,34:1), предназначенный для увеличения максимального крутящего момента и понижения минимальной скорости на устойчивых оборотах. Демультипликатор улучшенной конструкции с усиленными подшипниками и спиральными зубьями шестерён, весом 85 кг, крепился на поперечинах рамы в трёх точках. Если на прямой передаче динамический фактор ЯГ-7 составлял около 50 кг/т, а наибольшая скорость равнялась 52 км/час, то при включении демультипликатора он возрастал до 718 кг/т. И хотя такая сила тяги не использовалась вся (коэффициент сцепления шин с дорогой — 0,6), минимальная скорость машины снижалась до 1 км/час, что значительно повышало проходимость.

Естественно, что при установке более мощного двигателя предусматривался выпуск грузовика без демультипликатора. По той же причине и крутящий момент у ЯГ-7 (40 кг/м при 1000 об/мин) был принят выше крутящего момента ЗИС-16 (30 кг/м). Как писал в журнале «Авто-тракторное дело» один из создателей машины В.В. Оsepчугов, «Применение двигателя (желательно дизеля) мощностью в пределах 100–130 л.с. дало бы полное решение вопроса динамики грузовика».

На ЯГ-7 устанавливалось аналогичное ЯГ-6 двухдисковое сухое сцепление ЗИС, а вот механическая 4-ступенчатая трёхходовая коробка передач была применена оригинальная, с передаточными числами (1-я передача — 6,00; 2-я — 3,34; 3-я — 1,76; 4-я — 1,00, задний ход — 6,94), ощутимо отличавшимися от КПП ЗИС-5 и ЗИС-16, и уже очень близкими к ЯА3-200. Более того, несколько позже на один из образцов установили и 5-скоростную КПП с ускоряющей передачей (5-я — 0,96; задний ход — 5,3).

От КПП к демультипликатору вёл малый сплошной карданный вал из хромистой стали с телескопическим 10-шлицевым соединением и двумя резиновыми мягкими карданами типа ЯГ-6. В ту пору не требовавшие смазки «мягкие» карданы были популярны: считалось, что уход за ними ограничивается лишь проверкой затяжки болтов. С демультипликатора к заднему мосту шёл большой открытый, трубчатый карданный вал диаметром 65 мм, с 16-шлицевым соедине-

нием и игольчатыми подшипниками типа ЯТБ-2. Угол его наклона при полной нагрузке равнялся нулю. КПД трансмиссии достигал 0,85. Учитывая опыт эксплуатации ЯГ-6 и троллейбусов ЯТБ, была значительно усилена двойная главная передача. Все шестерни имели увеличенные модули и устанавливались на более долговечных шариковых подшипниках. Коническая пара имела спиральные зубья (модуль 10), а цилиндрическая — шевронные (модуль 4,5). Это явилось большим прогрессом по сравнению с издававшими вой прямозубыми шестернями довоенных ЯГов, хотя и от шевронных зубьев в процессе дальнейших работ над ЯА3-200 отказались. Кроме того, увеличили жёсткость картера и его объём, обеспечивавший надёжную смазку и хорошее охлаждение. Крестовина и четыре конических сателлита дифференциала (без бронзовых втулок) для предотвращения заеданий были омеднены, а отверстия в сателлитах заменены лысками.

Полуоси разгруженного типа заимствовали от ЯГ-6, однако параллельно проводились экспериментальные работы по применению для полуосей шлиц с эвольвентным профилем, увеличивавшим прочность на 30% и более.

Передаточное число ГП по сравнению с ЯГ-6 (10,9:1) уменьшилось до 9,37:1. К тому же, при проектировании была учтена возможность дальнейшего изменения передаточного числа до 7,53:1 за счёт цилиндрических шестерён.

На ЯГ-7 применялся рулевой механизм типа «винт с переменным шагом и рычаг». Сам руль взяла тоже от ЯГ-6 (предполагалось — временно), но установили так, чтобы в дальнейшем можно было поставить руль больших размеров с пальцем на роликовых подшипниках (освоение этого узла осложнилось отсут-

ствием станка для нарезки червяка).

Тормозная система ЯГ-7 состояла из ножного тормоза с пневматическим приводом высокого давления на все колёса (Впервые! У всех предыдущих моделей передние тормоза отсутствовали) и ручного центрального дискового тормоза с одной парой колодок на задние колёса (идентичного ЯГ-6). Новыми были тормоза передних колёс типа ЯТБ-2: двухколодочные с толстой накладкой, спиральными кулаками и чугунными барабанами. Простота и надёжность этих тормозов к тому времени достаточно себя зарекомендовали.

Для эффективного пневматического привода был установлен 2-цилиндровый компрессор с воздушным охлаждением и самостоятельной масляной системой, производительностью 105 л/мин, уже применявшийся на ЯТБ-2, но усовершенствованный. Интересно, что пневмопривод был разработан в двух вариантах: с тормозными камерами и тормозными цилиндрами. Последние имели меньшую площадь и допускали большее давление. Тормозные же камеры обходились дешевле и при надлежащем качестве резины были вполне надёжны. В дальнейшем, на ЯА3-200, выбор сделали именно в пользу камер.

У ЯГ-7 привод компрессора, размещавшегося сбоку двигателя, осуществлялся от ремня вентилятора. Позже, у ЯА3-200, он будет приводиться от колчатого вала. Пневматическое оборудование дополнялось волосяным воздухоочистителем, спиртовым противозамерзателем, масляно-воздушным сепаратором, воздушным резервуаром ёмкостью 25 л и приборами.

Впервые для грузовика ярославской разработки (не НАТИ) рама (шириной 900 мм и весом с кронштейнами 600 кг) была спроектирована штампованной из 7-мм листовой стали марки 35. Прямые лонжероны корытообразного профиля имели одинаковую ширину полки по всей длине,



Ни, тем более, созданный уже параллельно с ним в 1939 г. трёхосный «922»



Согласно другой версии, столь же неубедительной, при проектировании ЯГ-7 за основу брали двухтонный американский Chevrolet 1937 г.



Аналогичный Chevrolet, только с иной кабиной, собирали и в Японии. На фотографии — экземпляр, эксплуатировавшийся в Китае в 1938 г.

но переменную высоту сечений. Штамповку лонжеронов предполагали организовать на ЗИСе — для поперечин требовался пресс мощностью около 100000 т. Поскольку освоение такой рамы грозило затянуться, параллельно разработали привычный для ЯАЗа вариант рамы клёпаной и сварной из стандартного швеллера. В.В. Осепчугов отмечал тогда же, что рама эта «более тяжёлая и менее надёжная, может быть терпима только как временный вариант до освоения штампованной».

Кстати, буксирные крюки на ЯГ-7 предусматривались по всем четырём концам лонжеронов, т.е. как спереди, так и сзади. При этом передние располагались не на буфере, а торчали из плоскости крыльев. Машина имела и вполне современный буксирный прибор с резиновыми амортизаторами и автоматическим запором. А вот передний буфер, выполненный из рессорной стали, уже и тогда был несколько архаичен. На ЯАЗ-200 этот легкомысленный хромированный элемент будет заменён массивным, прочным и функциональным.

Запасное колесо традиционно крепилось под кузовом, на левом лонжероне, а его крепление предусматривало удобный подъём и спуск.

Новую конструкцию представлял собой и 850-килограммовый (с тормозами и ступицами) задний мост. Его балка изготавливалась из стального литья (толщина стенки 12 мм) с запрессованными стальными рукавами. Суппорта тормозов крепились к её фланцу болтами. Ступица покоилась на двух конических подшипниках, применявшихся для двухэтажных ЯТБ-3. Оригинальными были и задние рессоры (общий вес — 230 кг), крепившиеся не на серьгах, а на скользях с переменной хордой, причём дополнительные рессоры отсутствовали. Такие рессоры были

резиновыми шарнирами.

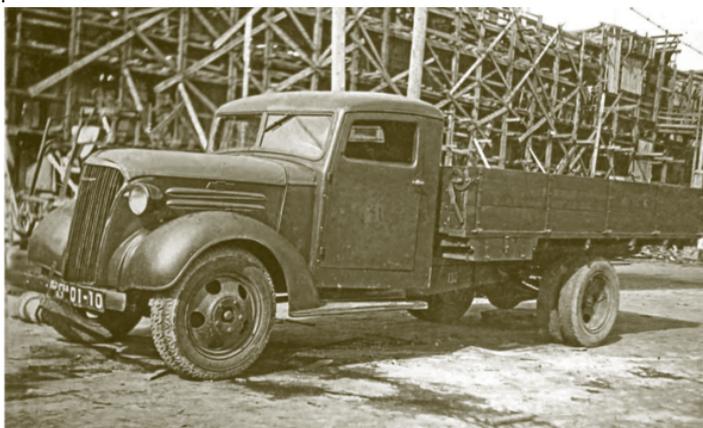
Смазка всей задней подвески ограничивалась заливкой масла в картер ГП и набивкой в ступицы и разжимные пальцы тормозов.

Общий вес передней оси с тормоза-

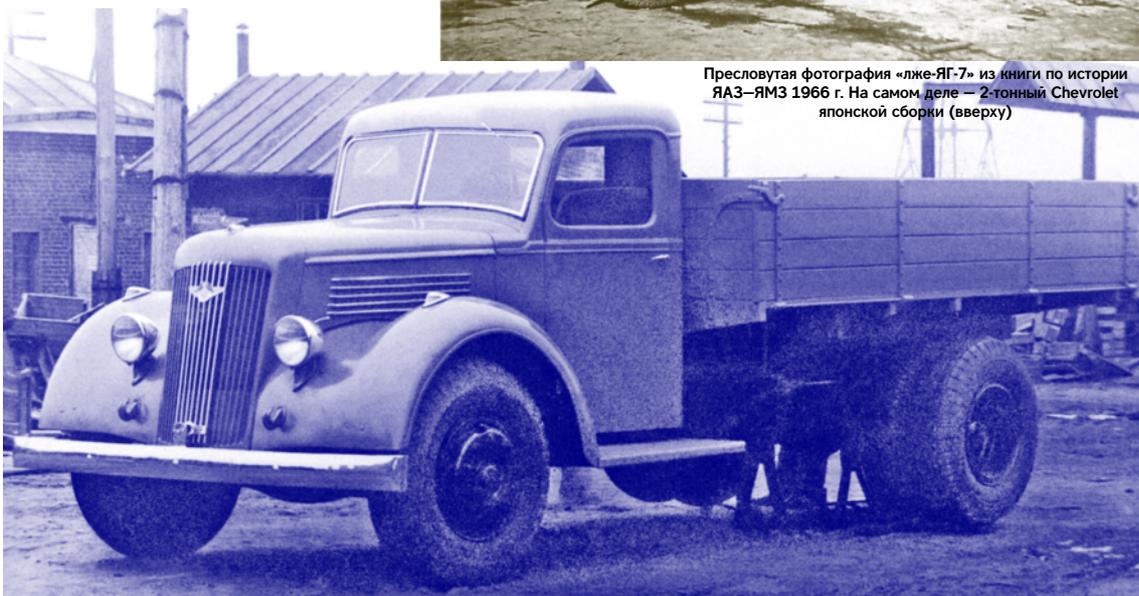
опытным путём проверены на ЯГ-6, имевшем мягкий ход и эксплуатировавшемся с 1935 г. без поломок. Интересная деталь: задние рессоры ЯГ-7 передавали только скручивающий момент, толкающие же усилия воспринимались двумя трубчатыми штангами с

шестом) через пальцы спереди и серёжки сзади на резиновых втулках, не требовавших смазки и смягчавших подвеску (что также было проверено на опытным ЯГ-6). К тому же, условия работы втулок на ЯГ-7 улучшили за счёт удлинения серёжек и скругления кромок.

Колёса и шины (7 шт. вместе с запасным, общим весом 840 кг) также были новой конструкции: колёсные диски 7,33x20" с 1939 г. серийно выпускались на ГАЗе для троллейбусов ЯТБ-4 и ЯТБ-5 (являлись взаимозаменяемыми с дисками более ранних ЯТБ-2). Обод в 20 дюймов несколько стеснял установку тормозных барабанов, однако широкое применение таких колёс на американских «пятитонках» убеждало, что это препятствие вполне преодолимо. Шины размером 10,50x20" с шоссейным рисунком протектора, тоже уже применялись для ЯТБ с ободом 7,33". Рекомендуемое давление в них на ЯГ-7 составляло 5,5 атм. Расстояние между центрами зад-



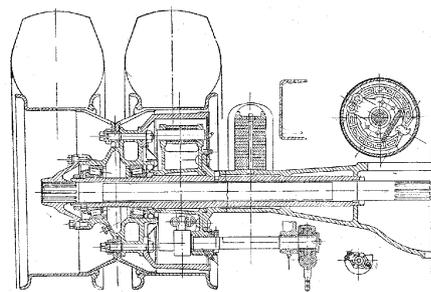
Пресловутая фотография «лже-ЯГ-7» из книги по истории ЯАЗ—ЯМЗ 1966 г. На самом деле — 2-тонный Chevrolet японской сборки (вверху)



На самом деле, созданный на достаточно высоком техническом уровне, ЯГ-7 представлял собой машину совсем другого тоннажа, класса и даже внешности.

ми, ступицами и поперечной рулевой тягой достигал 300 кг. Её штампованная балка двутаврового сечения, кулаки (на концах вывернутые назад) и штыри были усилены по сравнению с элементами ЯГ-6. Углы наклона и схождения были приняты по стандартным значениям для американских грузовиков той поры. Для передних ступиц применили конические подшипники сроком службы более 30000 ч.

Передние рессоры, полуэллиптические, с двумя обратными амортизирующими листами, были взяты от ЯГ-6 с добавлением одного листа (общий вес — 120 кг). Подвешивались они (тоже нов-



Задний мост ЯГ-7 уже имел мало общего с аналогичным узлом ЯГ-6 и по основным элементам приближался к заднему мосту ЯАЗ-200.



Зил-131. Фургон. Аварийная служба. Конверсия

Зил-133ГЯ. Бортовой с тентом. Кабина — металл, кузов — пластмасса, колеса — эпоксидная смола/резина. Цвет: кабина — голубой, защитный; кузов — голубой, защитный, серый; надписи: Со-втрансавто. ДИК #4313/4313р

Зил-133ГЯ. Бортовой с тентом. Кабина — металл, кузов — пластмасса, колеса — эпоксидная смола/резина. Цвет: кабина — голубой, защитный; кузов — голубой, защитный, серый; надписи: Со-втрансавто. ДИК #4313/4313р

Зил-133ГЯ. Бортовой с тентом. Кабина — металл, кузов — пластмасса, колеса — эпоксидная смола/резина. Цвет: кабина — голубой, защитный; кузов — голубой, защитный, серый; надписи: Со-втрансавто. ДИК #4313/4313р

Зил-133ГЯ. Бортовой с тентом. Кабина — металл, кузов — пластмасса, колеса — эпоксидная смола/резина. Цвет: кабина — голубой, защитный; кузов — голубой, защитный, серый; надписи: Со-втрансавто. ДИК #4313/4313р

Зил-133ГЯ. Бортовой с тентом. Кабина — металл, кузов — пластмасса, колеса — эпоксидная смола/резина. Цвет: кабина — голубой, защитный; кузов — голубой, защитный, серый; надписи: Со-втрансавто. ДИК #4313/4313р

Зил-133ГЯ. Бортовой с тентом. Кабина — металл, кузов — пластмасса, колеса — эпоксидная смола/резина. Цвет: кабина — голубой, защитный; кузов — голубой, защитный, серый; надписи: Со-втрансавто. ДИК #4313/4313р

Зил-4302. Фрезтон парадный. Конверсия



Зил-4334. Бортовой. Кабина — металл, кузов — пластмасса, колеса — эпоксидная смола/резина. ДИК #4353/4353р

Зис-101. Лимузин. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: черный, светло-серый. ДИК

Зис-101. Санитарный автомобиль. Кузов — металл, колеса — резина

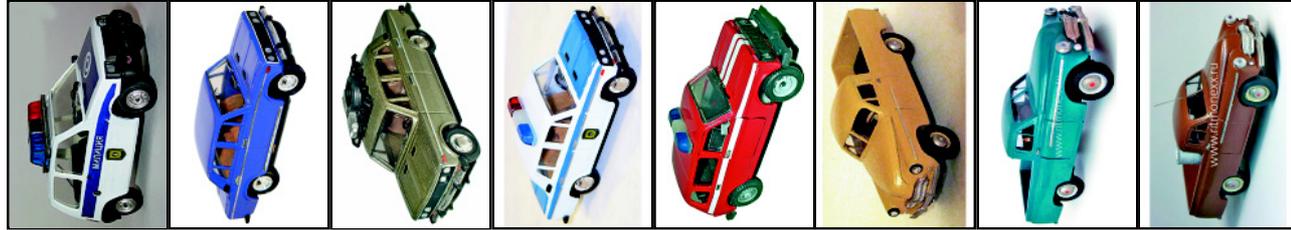
Зис-102. Фрезтон. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: Черный, голубой. ДИК

Зис-102. Фрезтон. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: Черный, голубой. ДИК

Зис-102. Фрезтон. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: Черный, голубой. ДИК

Зик. Микроавтобус. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: голубой, синий, песочный, белый. ДИК #40200Ф

Зик. Микроавтобус. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: голубой, синий, песочный, белый. ДИК #40200Ф



ВАЗ-1111 Ока. Кузов — металл, колеса — резина. Вариант: милиция. ДИК #30502

ВАЗ-2106 «Жигули». Седан. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: темно синий, металл. Вариант: с багажником. ДИК #30601

ВАЗ-2106 «Жигули». Седан. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: темно синий, металл. Вариант: с багажником. ДИК #30601

ВАЗ-2106 «Жигули». Седан. Кузов — металл, колеса — резина. Вариант: служба охраны. ДИК #30601

ВАЗ-2131 «Нива». Пожарная машина. Конверсия

Вазсавла. Пикап. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: серый, голубой, бежевый, белый. ДИК

Вазсавла. Пикап. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: серый, голубой, бежевый, белый. ДИК

Вазсавла. Пикап с бочкой в кузове. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: серый, голубой, бежевый, белый. ДИК



Вазсавла. Пикап с будкой. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: серый, голубой, бежевый, белый. ДИК

Вазсавла. Пикап с будкой. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: серый, голубой, бежевый, белый. ДИК

Вазсавла. Пикап с будкой. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: серый, голубой, бежевый, белый. ДИК

Вазсавла. Пикап с будкой. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: серый, голубой, бежевый, белый. ДИК

Вазсавла. Пикап. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: серый, голубой, бежевый, белый. ДИК

ВАЗ-200. Бортовой. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет: защитный (темно-оливковый, оливковый). ДИК #40300

ЯТБ-1. Троллейбус. ДИК

ЗАЗ-985 «Запорожец». Цвет: бежевый, голубой. ДИК #30201



ЗА3 966 «Запорожец». Цвет: белый, бежевый, голубой, ДПК #30201



ЗА3 966 «Запорожец». Цвет: голубой, бежевый, голубой, ДПК #30201



ЗА3 968 «Запорожец». Цвет: оранжевый, желтый



ЗА3 968 «Запорожец». Цвет: оранжевый, желтый



ЗИЛ-130-76. Бортовой. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет кабины: голубой, защитный, красный. Цвет кузова: голубой, серый, защитный, красный



ЗИЛ-130-76. Бортовой. Кузов — металл, колеса — резина. Цвет кабины: голубой, защитный, красный. Цвет кузова: голубой, серый, защитный, красный



ЗИЛ-130-76. Цистерна. Кабина — металл, кузов — пластмасса, колеса — эпоксидная смола/резина. Вариант: аэрофлот. Цвет: белый, желтый



ЗИЛ-130-76. Цистерна. Кабина — металл, кузов — пластмасса, колеса — эпоксидная смола/резина. Цвет: кабина — голубой, защитный, цистерна — оранжевая, защитная



ЗИЛ-130-76. Аврелиан, Серия «Киногерои». Фильм «Юнони д'эзор». Кузов — металл, колеса — резина, ДПК



ЗИЛ-130. Бортовой. Кузов — металл, колеса — эпоксидная смола/резина. Цвет кабины: голубой, защитный, красный. Цвет кузова: голубой, серый, защитный, красный. ДПК #4306/4306р



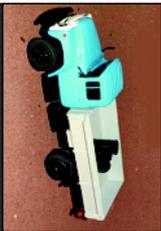
ЗИЛ-130. Бортовой. Кузов — металл, колеса — эпоксидная смола/резина. Цвет кабины: голубой, защитный, красный. Цвет кузова: голубой, серый, защитный, красный. ДПК #4306/4306р



ЗИЛ-130. Бортовой. Кузов — металл, колеса — эпоксидная смола/резина. Цвет кабины: голубой, защитный, красный. Цвет кузова: голубой, серый, защитный, красный. ДПК #4306/4306р



ЗИЛ-130. Бортовой. Кузов — металл, колеса — эпоксидная смола/резина. Цвет кабины: голубой, защитный, красный. Цвет кузова: голубой, серый, защитный, красный. ДПК #4306/4306р



ЗИЛ-130. Бортовой с бочками в кузове. Кузов — металл, колеса — эпоксидная смола/резина. Цвет кабины: голубой, защитный, красный. Цвет кузова: голубой, серый, защитный, красный. ДПК #4306/4306р



ЗИЛ-130. Бортовой с бочками в кузове. Кузов — металл, колеса — эпоксидная смола/резина. Цвет кабины: голубой, защитный, красный. Цвет кузова: голубой, серый, защитный, красный. ДПК #4306/4306р



ЗИЛ-130. Цистерна пожарная



ЗИЛ-130. Цистерна. Кабина — металл, кузов — пластмасса, колеса — эпоксидная смола/резина. Цвет: кабина — голубой, защитный; цистерна — оранжевая, защитная. ДПК #4306/4306р



ЗИЛ-130. Цистерна. Кабина — металл, кузов — пластмасса, колеса — эпоксидная смола/резина. Цвет: кабина — голубой, защитный; цистерна — оранжевая, защитная. ДПК #4306/4306р



ЗИЛ-130. Цистерна. Кабина — металл, кузов — пластмасса, колеса — эпоксидная смола/резина. Цвет: кабина — голубой, защитный; цистерна — оранжевая, защитная. ДПК #4306/4306р



ЗИЛ-130. Цистерна. Кабина — металл, кузов — пластмасса, колеса — эпоксидная смола/резина. Цвет: кабина — голубой, защитный; цистерна — оранжевая, защитная. ДПК #4306/4306р



ЗИЛ-130. Цистерна. Кабина — металл, кузов — пластмасса, колеса — эпоксидная смола/резина. Цвет: кабина — голубой, защитный; цистерна — оранжевая, защитная. ДПК #4306/4306р



ЗИЛ-130. Цистерна. Кабина — металл, кузов — пластмасса, колеса — эпоксидная смола/резина. Вариант: пожарная окраска



ЗИЛ-130. Цистерна. Кабина — металл, кузов — пластмасса, колеса — эпоксидная смола/резина. Вариант: аэрофлот. Цвет: бело-желтый. ДПК #4306/4306р



ЗИЛ-130. Цистерна. Кабина — металл, кузов — пластмасса, колеса — эпоксидная смола/резина. Вариант: аэрофлот. Цвет: бело-желтый. ДПК #4306/4306р



ЗИЛ-130. Цистерна. Кабина — металл, кузов — пластмасса, колеса — эпоксидная смола/резина. Вариант: аэрофлот. Цвет: бело-желтый. ДПК #4306/4306р



ЗИЛ-130. ЛМЗ-8905. Фургон с рефрижераторным кузовом



ЗИЛ-130. ЛМЗ-8905 + ЛМЗ-8526. Фургон с рефрижераторным кузовом и прицепом-рефрижератором



ЗИЛ-130. ПСГ-160. Переносимая станция горячего



ЗИЛ-130. Аврелиан, Серия «Киногерои». Фильм «Юнони д'эзор». Кузов — металл, колеса — резина. ДПК



ЗИЛ-130. Фургон мебельный, Конверсия



ЗИЛ-131. ДЦ-3-40. Пожарная автотцистерна. Конверсия



ЗИЛ-131. КУ-4206. Кузов универсальный. Конверсия

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

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



Alfa Romeo 33 Vigili Del Fuoco Pego pg1023



Austin 3 Way Van Post Lancashire Evening Post Oxford ak001



Barkas B1000 1964 Ambulance Military olive green IST 079



BMW M3 (E46) coupe 2001 grey metallic Minichamps 431020024



FIAT 642N6 truck Toptoy 1: red white, grey white



Alfa Romeo 33.3 TT Prova 1972 red M4 7113



Austin Cambridge A60 Hongwell: grey red cr000014-vt; white cr000013-vt



Barkas B1000 Feuerwehr IST 080



BMW M3 (E93) cabriolet 2008 silver Minichamps 431026330



Citroen Ami 6 1961 carrare white Norev 153508



Citroen C8 2009 Gendarmerie Norev 159209



Alfa Romeo 75 twin spark antracite Progetto K pk200b



Austin Healey 100/6 spider Hongwell: red black cr000008-vt; light blue ivory cr000007-vt



Barkas B1000 Feuerwehr Schuco 3645



BMW M3 CSL (E46) 2003 Premium X: steel grey met 0027; steel black met 0028



Citroen Ami 8 1969 set anniversary lim ed Norev 153535



Citroen DS3 2010 white with boticelli blue roof Norev 155280



Alfa Romeo 8C Competizione 2007 red Olix 33360



Barkas B1000 minibus blue/white Schuco 3650



BMW M5 (E39) 2002 black Neo 43306



Citroen AX 1987 red Edicola



Citroen Dyane 6 Van Damm red Edicola



Alfa Romeo 90 Croce Rossa Italiana Pego PG1066



Austin J2 camper blue Oxford oxa0003



Barkas B1000 van 1960 «Minol» IST 077



BMW X1 2010 Tiefsee blue Schuco 0422156806



Citroen C Cactus 2009 Salon de Geneve Provence Moulage pm0042



Citroen Hyprons 2008 Salon de Paris Provence Moulage pm0029



Alfa Romeo Alfetta spider Pininfarina 1972 yellow Alezan



Austin J2 minibus high top roadshow paralanian red white Oxford oxa0006



Barkas B1000 van 1960 «Minol» Schuco 3640



Bugatti Type 57 Stelvio cabriolet open 1939 white/lilas Chromes 001



Citroen C Metisse C42 2009 grey metallic Norev 155595



Citroen Traction 11CV camping Elgor 101202



Alfa Romeo Eagle Coupe Pininfarina 1979 red black silver Alezan



Austin Princess 1954 black Oxford ap001



Bedford Dormobile CA minibus Oxford oxca0015



Buick Special M 46-C cabriolet 1937 bengal brown poly Brooklin bc009



Citroen Type H minibus 1952 «Carrosserie Le Bastard» silver light blue Edicola



Citroen Type H van «PTT Bureau Mobile» 1970 yellow Edicola



Alfa Romeo Iguana 1969 silver Alezan



Autobianchi Bianchina cabriolet 1962 red Progetto K 8001



Berliet GAK 1959 Fire Brigades Norev 690004



Caterham Super Seven Kyosho: alu/ green 3155g; alu/red 3155r



Citroen C1 5-doors facelift 2009 scarlet red Norev 155107



Citroen Type H van «PTT Bureau Mobile» 1970 yellow Edicola



Alpine A110 Essais d'Eclairment Test Phares A310 Eligor Autos 101205



Autobianchi Bianchina cabriolet soft top 1962 white Progetto K 8002



Berliet GLR truck «Calberson» black yellow red Edicola



Chevrolet Corvette cabriolet 1963 black Minichamps 400142830



Citroen C3 2009 boticelli blue Norev 155270



Citroen Type H van «PTT Bureau Mobile» 1970 yellow Edicola



Aston Martin DB3 1952 Jolly Model: british racing green j0672; red j0673



Barkas B1000 «Neues Germany» 20 years fall of the wall Berlin 1989-2009-greym lim 500ps STmodels by Cars & Co



BMW Alpina B6S cabriolet 2008 dark green metal Spark s0741



Cistalia 202 spider 1947 Starline: silver metal 518215; red 518208



Citroen C4 berline facelift 2008 thorium grey Norev 155406



Citroen Type H van fire engine D'Herrfshheim vid + trailer Elgor 101214



Audi R8 V8 2007 green Schuco 4787



BMW M3 (E30) Sport Evo 1990 red Minichamps 430020307



Citroen 2CV «Sirops Berger» lim 1008ps IXO cof063



Citroen C4 coupe facelift 2008 lucifer red Norev 155404



Citroen U23 truck «Isigny Sainte-Mere» ivory blue Edicola



Citroen U23 truck «Isigny Sainte-Mere» ivory blue Edicola



Audi RS6 2008 blue metal Minichamps 400017200



Barkas B1000 1963 Ambulance Croix Rouge IST 078



Citroen 2CV 1960 «Cinzano» lim 1008ps IXO cof062



Citroen C4 coupe facelift 2008 lucifer red Norev 155404



Citroen U23 truck «Isigny Sainte-Mere» ivory blue Edicola



Citroen U23 truck «Isigny Sainte-Mere» ivory blue Edicola

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

 DAF 33 salon Lion-Toys: beige It14; white It13	 Facel Vega FV1B cabriolet 1955 light blue metal Neo 43405	 Ferrari F40 1987 red Elite p9931	 Fiat 500 Giardiniera van "Liquore Strega" Edicola	 GAZ-Aro M59A 1962 Pompiers SDIS Indre et Loire IST 039
 DAF 33 van red Lion-Toys It05	 Fendt F24 tractor 1958 UH 6028	 Ferrari F40LM IMSA-GTO type street version yellow make-up Eidolon em150c	 Fiat 500 Jolly America Edicola	
 DAF 44 break Lion-Toys: nautic blue It19; red It18	 Ferrari 166MM Barchetta Elite: dark blue metal p9939; red p9938	 Ferrari F50 Mattel: black p9934; red p9933	 Fiat 500 Mycar Francis Lombardi Edicola	
 DAF 44 saloon Lion-Toys: beige It07; white It15	 Ferrari 250MM Vignale 1953 Jolly Model: blue j0184; bordeaux j0183	 Ferrari Testarossa 1st Version Modification Transparent Rear Bonnet gold met make-up Eidolon em144	 Fiat 500A Topolino - Omaggio Ing. Fiat Dante Giacosa 1905-1996 Brumm as43	 Figurine Directeur de Course 2008 with flag plastique Norev Figurines/Decors PS1701
 DAF 66 coupe Lion-Toys: maroon It11; white It12	 Ferrari 365GT4BB Clint Eastwood personal car grey eidolon BBR-models embr02a	 Fiat 124 Coupe 1971 blue IXO clc170	 Fiat Bailla 1932 black Artigianale base RIO	 Ford 20M P7 coupe 1971 green met Neo 43135
 DAF 750 pick-up Lion-Toys: light grey It03; maroon It02	 Ferrari 430 Mattel: blue met p9949; matt black p9948; red p9941	 Fiat 600T minibus 1960 Guardia Di Finanza Progetto K pk8017	 Fiat Bailla cabriolet 1932 black Artigianale base RIO	 Ford Anglia van «British Railways» Vanguards va00420
 Daihatsu Copen closed roof 2004 red metal J-Collection 069	 Ferrari 458 Italia 2009 Lookmart: black daytona ls458b; red corsa ls458a	 Fiat 238 1970 Ambulanza Carabinieri Progetto K pk372	 Fiat 600T minibus 1969 Carabinieri Progetto K 8006	 Ford Anglia van «KLM Duty Officer» Oxford oxang025
 Desoto Fireflite station wagon 1959 surf green Brooklyn brk157	 Ferrari 512BB Targa Richard Straman Make-Up Eidolon: red black em1424; black em142b	 Fiat 238 Ferrari Vigili Del Fuoco Progetto K 8008	 Fiat Doble 2006 Poste Italiane Norev 771058	 Ford Cortina Mk.3 2000GT Thames Valley Police white red Vanguards VA10305
 Dodge Viper RT/10 coupe 1993 black Minichamps 430144024	 Ferrari 512BBi Turbo Koenig 1983 BBS wheels Make-Up Eidolon: silver em104f; red met em104g; red em151a	 Fiat 238 van «Service Course Fiat France» Progetto K 8010	 Fiat 880DT tractor 1975 UH 6058	 Ford Cortina Mk.1 London Transport Radio Control Vanguards va07308
 Dodge Viper RT/10 roadster 1993 silver Minichamps 430144034	 Ferrari 550 Koenig 1999 matt black BBR 215b	 Fiat 512BB van Assistance «Marlboro Lancia Italia» Progetto K 8009	 Fiat Ducato 2008 Pompiers VSAV Norev 775006	 Ford Focus RS 2009 green metal Minichamps 400088102
 Elva BMW GT160 1965 Topmodel: green gold054; orange gold055	 Ferrari 599XX #3 Geneva Motoshov 2009 red Looksmart LS359	 Fiat 900T van 1970 tetto alto «Knorr» Progetto K pk8016	 Fiat Fiorino La Poste Norev	 Ford Focus ST 2008 orange metal Minichamps 400087302
 EMW 327 cabriolet 1955 black/yellow It036	 Fiat 500 Giannini 590GT replica Edicola	 Fiat 900T van 1979 Assistance Abarth Progetto K 8011	 Fiat Tipo 1993 dark red metal Norev 772966	 Ford GPA Amphibian British Army 1944 Wemi Models 20491

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



Ford GPA Amphibian US Army 1944 camouflage Wemi Models 20492



Iveco Eurocargo 2008 blue Norev 540003



Lancia Appia cabriolet Vignale 1959 dark blue Norev 783049



Mazda RX-7 Savanna GT-X 1990 Kyosho: blaze red 3301r; black 3301bk; crystal white 3301w



Hispano Suiza H6C Tulipwood 1924 maroon IXO mus019



Framo V901 pick-up 1957 red/black IST 034



Iveco Fiat F 2007 «Scuderia Ferrari» F1 car transporter truck 5 assi Olgcars 02007



Lancia Appia GTE Zagato 1961 sky blue Norev 783039



Mercedes 190E 2.5 16 Evo2 homologation in black Minichamps 403923493



GAZ-3110 1997 cream IST 033



Jaguar E-type coupe 1963 dark blue IXO clc214



Lancia Ardennes 1936 grey metal Norev 784015



Mercedes 350SL hard top 1972 green metallic IXO clc193



Mercedes Zetros 4x4 canvas white Schuco 7141



Mitsubishi Minica 1962 ivory Edicola-Japan



Honda Civic Type-R Euro 2009 Red Ebbro 44248



Jaguar Mk.II 1959 black Minichamps 430130605



Lancia Beta Assistance Rally Marlboro Pego pg1059



Mercedes 770 Grosser Cabriolet 1930 IXO mus024



Mercedes Zetros 6x6 canvas blue Schuco 7142



Morris Cowley van «Shanghai Demonstration Of Michelin Supercomfort» Edicola fm38



Horch 830BL 1953 Sortie de Grange Provence Moulage pm0047



Jaguar Mk.IIIM Queen Mother bordeaux Oxford jagvii004



Lancia Delta Hardblack Salon de Geneve 2009 Norev 785013



Mercedes CLK coupe 2001 silver Minichamps 400031424



MG MGZB 1956 ivory/black Oxford mgz004



Morris Mini Cooper Mk.I Celebrity Paul McCartney Vanguard 02531



Hotchkiss 686GS 1949 black/cream IXO clc190



Jaguar SS 2.5 saloon 1936 cream Oxford jss001



Lancia Flavia 1967 black Norev 785106



Mercedes L309D minibus «Service Competition Michelin» Edicola



MG ZA magnetite grey Oxford-Models oxmgz005



Morris Mini Cooper Mk.I Celebrity Paul McCartney Vanguard 02531



Hummer Command Car US Army 1979 Prototype Wemi Models 20342



Jaguar XJ40 Sovereign 1990 red Neo 43155



Land Rover 1-series 80AA «Road Service» yellow Vanguard v11108



Mercedes L408 1959 Ambulance Nofutr 555777 Rotes Kreuz Nurnberg Schuco 3580



Mini pick-up «Shell-Mex & BP Ltd» Oxford oxmp0010



Morris Minor van «Burton» Oxford oxmm0038



Hummer Command Car US Army closed camouflage Wemi Models 20346



Jensen Interceptor S.III cabriolet 1974 red Neo 43397



Leyland Transporteur F1 Ligier 1977 Equipe Ligier Gitanes Spark s0297



Mercedes L408 van «Porsche» red Schuco 35700



Mini van «Ice Cream - Batman Special» Oxford oxmp009



Moto Guzzi Cabinato Iim Lilliput: blue lli075; bordeaux lli076; light grey lli074



Hummer Command Car US Army closed desert storm Wemi Models 20341



Lamborghini Countach LP400 1972 all parts opening Kyosho: gray metal 4101y; yellow 4101w; black 4101bk



Lotus Europa S1 Type 46 1966 light blue Ebbro 44279



Mercedes SLK 55 AMG 2005 white Minichamps 400033170



Mini van «Kodak Products» Oxford oxmv0031



Nissan 240RS white Spark kbs012



Irisbus autobus domino red black NewRay 16813



Lamborghini Gallardo Superleggera 2007 Kyosho: gray metal 3751g; orange metal 3751p; yellow metal 3751y



Maserati Spyder Cambiocorsa 2002 einstein/silver IXO moc054



Mercedes SLK-Class (R171) 2008 black Minichamps 400037330



Mitsubishi Galant coupe FTO GSR 1973 green Edicola-Japan



Nissan 350Z Nismo S-Tune GT pearl white J-Collection 113



Irisbus Citelis RATP Norev 530245



Lamborghini Gallardo Superleggera 2007 yellow metal Auto Art 54614



Marcos Mini GT dk green Spark kbs011



Mercedes Unimog 401 boehring grey Schuco 3125



Nissan Fairlady Z 300ZR 1986 sensitive silver metal Kyosho 33615



Isuzu 117 coupe 1968 silver Edicola-Japan



Mazda K360 3-wheels 3-ruote 1962 light green Ebbro eb44009

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



ЗИС-16С санитарный 1941 (Vector p0-16)



Ikarus 260T (Vector v5-29)



УГБ-50М прицеп к ГАЗ-66 (Vivascalemodels)



МАЗ-504А 1970-1977 (AD-Modum)



ТА-11 на базе Москвич-407 (Vector p2-98)



АТУЛ-АЛ3 пожарная охрана (Vector)



ЗИС-110 патриарха, зеленый (VMM 110P)



МАЗ-510 (AD-Modum)



ВНИИ ТЭ такси опытный (Vector p2-99)



Старт, микроавтобус (Vector)



ГАЗ-21 ГАИ (VMM 007)



КМ-500 кунг-мастерская на шасси МАЗ-5343 (AD-Modum)



ВНИИ ТЭ такси опытный (Vector p2-99)



АВБ-2М на шасси ГАЗ-66 (Vivascalemodels)



АЦ-5,25 на шасси МАЗ-200 (АББ)



МАЗ-5334 шасси 1970-1990 (AD-Modum)



ГЗМ-56 фургон «Продукты» (Vector p7-79)



УГБ-1BC на шасси ГАЗ-66 (Vivascalemodels)



МАЗ-5429 Чернобыль 1986 (AD-Modum)



МЗКТ-7415 (AD-Modum)



АТУЛ-АЛ2 «Дорога жизни» (Vector p8-12)



25-тонный автокран «Галичанин» на шасси КамАЗ (Vivascalemodels)



МАЗ-503 (AD-Modum)



ЗИЛ-164 (Адлер DIP-models)



ПАЗ-3237-00 (Vector p9-00)



25-тонный автокран «Галичанин» на шасси КамАЗ (Vivascalemodels)



Компрессорная станция (AD-Modum)



МАЗ-504В Чернобыль 1986 (AD-Modum)



ПАЗ-3237-00 (Vector p9-00)



АМ-5-31 на шасси МАЗ-5334 (AD-Modum)



МАЗ-537 (ранний вариант) с баллистической ракетой (AD-Modum)



ЗИС-129 штабной пожарный (Vector)



ЛиАЗ-62ХХ выставочный (Визнер)



МАЗ-502 + МАЗ-5205 (AD-Modum)



МЗКТ-7930 (AD-Modum)

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

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



БТР-152 (ALF)



Mercedes-Benz 170VK Kubelwagen
Ausführung Wehrmacht (ALF)



МАЗ спортивный (A-Masters)



Урал-377М (AS scalemodels)



АТЗ-5-375 на шасси Урал-377М
(AS scalemodels)



ЗИЛ-115В (AS scalemodels)



ЗИЛ-41041 (AS scalemodels)



ЗИЛ-41044(115В) парадный
(AS scalemodels)



ГАЗ-ММ 1942 (Avto@)



ГАЗ-АА фургон «Хлеб» из кинофильма
«Место встречи изменить нельзя» (Avto@)



ГАЗ-АА цистерна «Керосин» (Avto@)



УАЗ-39625 (Автотайм)



ЗИЛ-115 (Китай)



ЗИЛ-115 (Китай)



ЗАЗ-968А (Де Агостини, журнальная серия)



Москвич-400-420
(Де Агостини, журнальная серия)



ГАЗ-21 «Волга»
(Де Агостини, журнальная серия)



ГАЗ-24 «Волга»
(Де Агостини, польская журнальная серия)



ГАЗ-24 «Волга» (Де Агостини, журнальная серия)



ГАЗ-69 (Де Агостини, журнальная серия)



Москвич-407
(Де Агостини, журнальная серия)



УАЗ-469В
(Де Агостини, журнальная серия)



ВАЗ-2121 «Нива»
(Де Агостини, журнальная серия)



ZUK A07
(Де Агостини, польская журнальная серия)



КамАЗ-6350 (Демидов)



Бронеавтомобиль на железнодорожном
ходе (Демидов)



Урал-4310 (Демидов)



Урал-375 (Демидов)



ВИС (Демидов)



ЗИС-150 (Адлер DIP-models)



ЗИЛ-158 КИТ (Финоко)



ЗИС-155 КИТ (Финоко)

ВЫСТАВКИ 2010

09.02.10-11.02.10 Авиатопливообеспечение — 2010. 3-я Международная специализированная выставка. Москва, Крокус Экспо

09.02.10-11.02.10 Агропромышленный комплекс. Фермерское хозяйство. Сад. Огород. Усадьба — 2010. XIX специализированная выставка. Волгоград, ВЦ Царицынская ярмарка

24.02.10-28.02.10 Планета детства - 2010 Специализированные выставки товаров и услуг для детей. С-Петербург, Ленэкспо

02.03.10-05.03.10 Агропромышленный форум юга России — 2010. Сельскохозяйственная техника, тракторы, комбайны, спецтехника, технологии и оборудование для растениеводства, производства и переработки с/х продукции. Ростов-на-Дону, ВЦ «ВертолЭкспо»

02.03.10-05.03.10 Агрокомплекс — 2010. 20-я международная специализированная выставка. Ростов-на-Дону, ВЦ «ВертолЭкспо»

03.03.10-06.03.10 Сибирь для детей. Сибигрушка — 2010. 18-я выставка детских товаров, игр и игрушек. Новосибирск, Сибирская Ярмарка, МВЦ

10.03.10-12.03.10 Автотехника Москва - 2010 / Automechanika Moscow — 2010. 4-я международная специализированная выставка запасных частей, оборудования и технического обслуживания автомобилей. Москва, Экспоцентр на Красной Пресне

10.03.10-12.03.10 Игрушка — 2010. Международная специализированная выставка товаров для детей. Москва, Крокус Экспо

10.03.10-12.03.10 Автопром / ICA — 2010. 4-я международная специализированная выставка-конференция. С-Петербург, Ленэкспо

11.03.10-13.03.10 Московская выставка хобби. Международная специализированная выставка. Москва, Крокус-экспо

17.03.10-19.03.10 Дортехстрой — 2010. Международная специализированная выставка. Ростов-на-Дону, ВЦ «ВертолЭкспо»

24.03.10-27.03.10 Игрушки и игры — 2010. 16-я Международная специализированная выставка игрушек и игр. Москва, Экспоцентр на Красной Пресне

25.04.10-28.03.10 XV Олдтаймер-Галерея Ильи Сорокина. Выставка технического антиквариата. Москва, Крокус-Экспо

26.03.10-29.03.10 Страна детства — 2010. 2-я межрегиональная специализированная выставка. Самара, ВЦ Экспо-Волга

27.03.10-30.03.10 Городской пассажирский транспорт для современной России. Международная специализированная выставка. Москва, Крокус-Экспо

01.04.10-03.04.10 Территория детства — 2010. 2-я международная специализированная выставка. Воронеж, ВЦ «Вета»

02.04.10-04.04.10 Мото Парк 2010. Московская международная выставка. Москва, Крокус-Экспо

15.04.10-18.04.10 Московское Тюнинг Шоу 2010. 2-я международная специализированная выставка. Москва, Крокус-Экспо

20.04.10-24.04.10 Comtrans / Комтранс — 2010. 10-я Международная специализированная выставка Москва, Крокус Экспо

22.04.10-24.04.10 Автомотошоу — 2010. 8-я межрегиональная выставка. Белгород, Белэкспоцентр ВК

23.04.10-24.04.10 Всё для автомобиля — 2010. VII Выставка-продажа. Фестиваль авторекламы. Йошкар-Ола, ФОК «Спартак» на берегу р. Кожшага

27.04.10-29.04.10 Строительная техника — 2010. СпецАвтоТранспорт. 3-я Всероссийская специализированная выставка. Волгоград, Дворец спорта Профсоюзоз

27.04.10-30.04.10 Транспорт и дороги Сибири — 2010. Специализированная выставка. Иркутск, СибЭкспоцентр, ВК

27.04.10-30.04.10 Сивавтосалон. Сивавтосервис — 2010. Специализированная выставка. Иркутск, СибЭкспоцентр, ВК

11.05.10-14.05.10 Автосалон. Автотехсервис. Уралтранс — 2010. XVI Международная специализированная

выставка. Уфимский Дворец спорта

11.05.10-14.05.10 Дорожно-строительные технологии «Спецтехника - 2010». Специализированная выставка. Уфимский Дворец спорта

12.05.10-14.05.10 Автостарт — 2010. 8-я межрегиональная специализированная выставка. Воронеж, ВЦ «Вета».

14.05.10-16.05.10 Автотехсервис — 2010. 10-я Всероссийская специализированная выставка. Волгоград, Дворец спорта «Профсоюзоз»

18.05.10-20.05.10 Спасожтех — 2010. 13-я выставка оборудования. Мир безопасности — 2010. 13-я выставка технических систем и средств безопасности. Волгоград, Дворец спорта Профсоюзоз

18.05.10-21.05.10 Комплексная безопасность - 2010 / Issue - Russia — 2010. Международный салон вооружения и военной техники. Будет проходить на территории ВВЦ и полигона Московской области Москва, ВВЦ

18.05.10-21.05.10 Пожарная безопасность XXI века. 9-я международная специализированная выставка. Москва, ВВЦ

18.05.10-21.05.10 Моторэкспошоу — 2010. 18-я специализированная выставка. Красноярск, Сибирь, МВЦ

18.05.10-21.05.10 Строительные машины и инструменты. Окна и двери — 2010. 13-я Международная выставка. Нижегородская ярмарка

18.05.10-22.05.10 Мир детства — 2010. 3-я специализированная выставка-ярмарка. Казанская ярмарка

25.05.10-28.05.10 Автосиб — 2010. 18-я международная специализированная выставка. Новосибирск, Сибирская Ярмарка, МВЦ

26.05.10-28.05.10 Агропром — 2010. 15-я межрегиональная специализированная выставка с международным участием. Воронеж, ВЦ «Вета».

01.06.10-03.06.10 Автосалон Авто-Кама — 2010. Восемья международная специализированная выставка. Набережные Челны, Экспо-Кама ВЦ

01.06.10-05.06.10 СТТ / Строительная Техника и Технологии — 2010. 11-я Международная специализированная выставка. Москва, Крокус Экспо

01.06.10-30.06.10 Авто-Экспо — 2010. 12-я специализированная выставка автоиндустрии и автоуслуг. Тверь, ДС «Юбилейный»

03.06.10-05.06.10 СпецАВТО — 2010. Выставка. Архангельск, ВЦ «Поморская ярмарка»

22.06.10-25.06.10 Интерлес — 2010. 13-я Международная специализированная выставка. С-Петербург, «Скандинавия»

30.06.10-02.07.10 Всемирный автобусный салон Busworld Russia — 2010. Межрегиональная специализированная выставка. Нижегородская ярмарка

30.06.10-04.07.10 МВСВ — 2010. 4-й Международный салон вооружения и военной техники «МВСВ-2010». Моск. обл, г. Жуковский, ТВК «Россия»

10.07.10-15.08.10 Автофеста в Крокус Экспо. Фестиваль. Москва, Крокус-Экспо

18.08.10-20.08.10 Мир детства. Школа — 2010. 13-я межрегиональная выставка-ярмарка. Белгород, Белэкспоцентр ВК

25.08.10-29.08.10 MIMS-Motor Show-2010 / МИМС-2010 / Мотор Шоу — 2010. 14-я Московская международная автомобильная выставка. Москва, Крокус Экспо

25.08.10-29.08.10 Automechanika Moscow - 2010 / Автотехника Москва — 2010. 4-я Международная специализированная выставка запасных частей, оборудования и технического обслуживания автомобилей. Москва, Крокус Экспо

26.08.10-30.08.10 Интеравто — 2010. 6-я Международная автомобильная выставка Москва, Крокус Экспо

26.08.10-07.09.10 Московский Международный Автомобильный Салон / ММАС — 2010. 3-й Международный автомобильный салон Москва, Крокус Экспо

06.09.10-09.09.10 Комавтотранс — 2010. 2-я меж-

региональная специализированная выставка. Самара, ВЦ Экспо-Волга

08.09.10-11.09.10 Всероссийский автофорум — 2009. 10-й Всероссийский автофорум. Нижегородская ярмарка

14.09.10-17.09.10 Международный автотранспортный форум 2010. Международная специализированная выставка. Москва, Крокус-Экспо

14.09.10-17.09.10 Сиблесопользование. Леспромбизнес — 2010. Специализированная выставка. Иркутск, СибЭкспоЦентр, ВК

14.09.10-17.09.10 Спецтехника — 2010. 4-я специализированная выставка. Иркутск, СибЭкспоЦентр, ВК

14.09.10-17.09.10 Автомир — 2010. 12-я специализированная выставка. Иркутск, СибЭкспоЦентр, ВК

21.09.10-23.09.10 Урбакон. АвтоДорСтройТех — 2010. 6-я выставка дорожно-строительной, землеройной техники. Волгоград, Областная филармония

21.09.10-24.09.10 Мать и дитя. Игры. Игрушки. Хобби — 2010. 10-е межрегиональные специализированные выставки. Екатеринбург, КОСК

22.09.10-26.09.10 Автомобильная неделя Сибири — 2010. Специализированная выставка-автосалон. Красноярск, Сибирь, МВЦ

28.09.10-30.09.10 Комплексная безопасность — 2010. II Всероссийская специализированная выставка. Ижевск, «Удмуртия» ВЦ

28.09.10-01.10.10 Мир детства — 2010. 16-я Московская Международная выставка. Товары и услуги для детей и подростков. Новые программы обучения и развития. Москва, Экспоцентр на Красной Пресне

30.09.10-02.10.10 Автотранспортный форум Сочи — 2010. 12-я специализированная выставка автомобильной промышленности «Черноморский автосалон». 2-я специализированная выставка «АвтоСтройТранс». Сочи, Морвокзал, Южный мол

05.10.10-07.10.10 Транспорт — 2010. 17-я специализированная выставка. Владивосток, СК «Чемпион»

06.10.10-09.10.10 Агротранс — 2010. Международная специализированная выставка сельхозтехники. Москва, Крокус Экспо

07.10.10-10.10.10 XVI Олдтаймер-Галерея Ильи Сорокина. Выставка технического антиквариата. Москва, Крокус Экспо

09.10.10-12.10.10 Золотая Осень — 2010. 12-я Российская агропромышленная выставка. Москва, ВВЦ

12.10.10-14.10.10 Авто+Мастер. Грузовой и пассажирский автотранспорт. Спецтехника. Автосервис - 2010 9-я межрегиональная специализированная выставка-ярмарка. Екатеринбург, КОСК

12.10.10-15.10.10 Автопром. Автокомпоненты — 2010. 4-я международная специализированная выставка-форум. Самара, ВЦ «Экспо-Волга»

19.10.10-22.10.10 Сибстррайзиспо — 2010. 12-я специализированная выставка строительной техники, машин, оборудования и материалов. Новосибирск, Сибирская Ярмарка, МВЦ

20.10.10-22.10.10 Автосалон. Автотехсервис Урала — 2010. Специализированная выставка Екатеринбург, ул. Громова, 145

26.10.10-29.10.10 ARMS — 2010. 6-й Московский Международный салон вооружений. Москва, ВВЦ, Пав. № 75

26.10.10-29.10.10 Interpolitech - 2010. 14-я международная выставка средств обеспечения безопасности государства. Москва, ВВЦ, Пав. № 75

27.10.10-29.10.10 Автокомплекс — 2010. 17-я Московская международная выставка. Москва, Экспоцентр на Красной Пресне

27.10.10-29.10.10 Российский трактор — 2010. 12-я выставка сельскохозяйственной техники и оборудования. Волгоград, Дворец спорта «Профсоюзоз»

27.10.10-31.10.10 Авто + Автотехника Санкт-Петербург — 2010. Международная выставка автотранспортных средств. С-Петербург, Ленэкспо

18.11.10-20.11.10 Российские производители и снабжение Вооруженных Сил. 10-я юбилейная всероссийская выставка. Москва, ЛФК ЦСКА

ПРЕДШЕСТВЕННИКИ ГАЗ-66

Часть III. Долгий путь на конвейер

Андрей КОЛЕВАТОВ,
г. Орлов, Кировской обл.

Фото и рисунки из архива автора



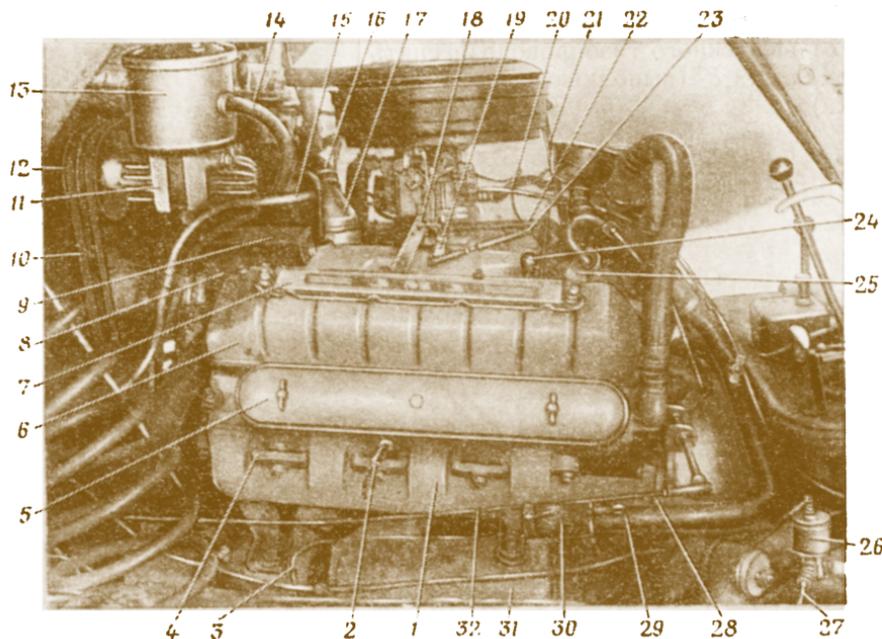
Навряд ли среди отечественных грузовых автомобилей повышенной проходимости есть машина более популярная, чем всем известный «шишок», «шишига», «шестьдесят шестой» или просто ГАЗ-66. Причём всё мужское население страны, кто когда-то служил в армии или хотя бы немного знаком с грузовиками, будут взхлёб расписывать феноменальную проходимость и надёжность горьковского вездехода, а также непременно расскажут вам десяток случаев, подтверждающих всю уникальность ГАЗ-66. Любопытно, что бывшие мотострелки с пеной у рта будут дока-



Один из первых опытных ГАЗ-66

Двигатель ГАЗ-66Э (вид слева)

зывать, что легендарный «шестьдесят шестой», создан специально для транспортировки пехотных подразделений по разбитым фронтовым дорогам вслед за наступающими танками и БМП. Артиллеристы обязательно приведут массу убедительных доводов за то, что автомобиль ГАЗ-66 — лёгкий артиллерийский тягач. Ведь знаменитые миномётные комплексы «Василёк» и «Сани» смонтированы именно на шасси этого грузовика. Связисты, в свою очередь, постараются убедить всех присутствующих, что именно «шишок» — лучшая база для подвижных средств связи и различных командно-штабных машин. Даже моряки и лётчики скажут вам, что ГАЗ-66 — специальная машина, призванная на земле решать все специфические потребности ВВС и ВМФ. Ребята в голубых беретах, ежегодно отмечая 2 августа свой профессиональный праздник, обязательно поднимают очередной тост за своего боевого друга — простую и неприхотливую «шишигу», которая вместе со всеми покидает борт военно-транспортного самолёта и раскрыв над головой купола парашютов точно приземляется в заданный район, а потом везёт десантников и их вооружение по тылам противника. Однако пограничники будут категорически не согласны с присутствующими, ибо всё прекрасно знают, что ГАЗ-66 — это рабочая лошадка именно пограничных войск, а команда «В ружьё!» вмиг поднимает тревожную группу, которая грохоча сапогами по металлическому полу кузова «шестьдесят шестого» моментально занимает места на откидных скамейках и машина окутанная клубами пыли, покидает расположение заставы. Наверно нет смысла вступать в полемику этого спора, т.к. очень скоро со своими претензиями

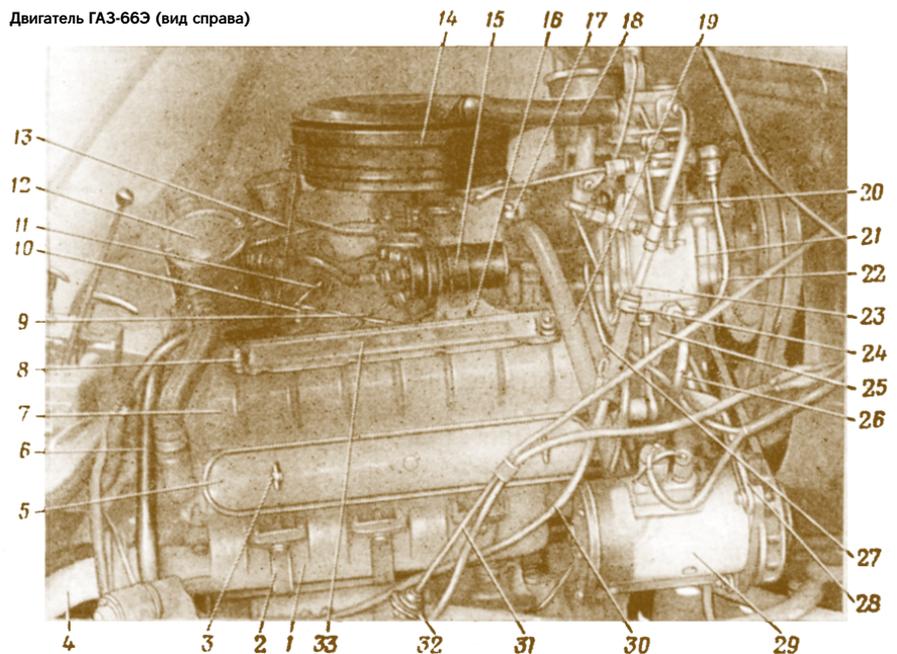


1 — левый выпускной газопровод; 2 — указатель уровня масла; 3 — тяга управления сливным краном пускового подогревателя; 4 — планка крепления выпускного газопровода; 5 — крышка экранирующей коробки свечей зажигания; 6 — крышка коромысел; 7 — кожух проводов зажигания; 8 — нижний кронштейн насоса гидроусилителя руля; 9 — верхний кронштейн насоса гидроусилителя руля; 10 — ремень привода насоса гидроусилителя руля; 11 — насос гидроусилителя руля; 12 — шкив насоса; 13 — бачок насоса; 14 — сливной шланг гидроусилителя руля; 15 — трубка нагнетательного шланга гидроусилителя руля; 16 — подводной шланг радиатора; 17 — выпускной патрубок водяной рубашки цилиндров; 18 — кронштейн пружины; 19 — рычаг дроссельных заслонок; 20 — тяга воздушной заслонки; 21 — кронштейн крепления воздушного фильтра; 22 — пружина валика управления дроссельной заслонкой; 23 — тяга рычага валика управления дроссельной заслонкой; 24 — штуцер забора вакуума; 25 — кронштейн валика; 26 — электромагнитный клапан пускового подогревателя; 27 — топливная трубка подогревателя; 28 — левая приемная труба глушителя; 29 — подводная труба пускового подогревателя; 30 — шланг подводной трубы; 31 — котел пускового подогревателя; 32 — тяга рычагов

вступят геологи и строители, топографы и пожарные, медики и спасатели, словом, все те, чья деятельность так или иначе связана с преодолением бездорожья. Интересно и то, что все по-своему правы. А универсальность, надёжность и безотказность ГАЗ-66 в чём-то напоминает автомат Калашникова, который стал символом своего времени. На этом фронте необычайной популярности и всенародной любви сравнительно нестарого грузового автомобиля ГАЗ-66, выпущенного почти миллионным тиражом, тысячи экземпляров которого до сих пор находятся в эксплуатации, успела обрасти таким большим количеством мифов и легенд, что многие из них стали сегодня своего рода аксиомой. Тем не менее, судьба этого действительно выдающегося вездехода оказалась гораздо сложнее и многограннее, чем это описывается во многочисленных публикациях, посвящённых легендарной «шишиге» ГАЗ-66.

Первые упоминания об автомобиле ГАЗ-66 относятся к 1956 г. В феврале этого года состоялся исторический XX съезд КПСС, который обсудил и принял очередные директивы по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на период 1956—1960 г. Этот пятилетний план предусматривал новый мощный подъём отечественного автомобилестроения на базе создания новой техники. В июле 1956 г. в Москве прошла конференция конструкторов автомобильных заводов, работников науки и научно-исследовательских учреждений, где были рассмотрены перспективные планы развития конструкций новых советских автомобилей. Обсудив различные предложения автомобилестрои-

Двигатель ГАЗ-66Э (вид справа)



1 — правый выпускной газопровод; 2 — кожух газопровода; 3 — винт крепления крышки экранирующей коробки; 4 — правая приемная труба глушителя; 5 — крышка экранирующей коробки свечей зажигания; 6 — вытяжная труба вентиляции картера; 7 — крышка коромысел; 8 — гайка крепления крышки коромысел; 9 — провод; 10 — датчик указателя температуры воды; 11 — трубка забора вакуума; 12 — распределитель зажигания; 13 — кронштейн крепления воздушного фильтра; 14 — воздушный фильтр; 15 — катушка зажигания; 16 — кронштейн катушки зажигания; 17 — запорный кран отопителя; 18 — шланг подвода воздуха к компрессору; 19 — впускной шланг радиатора отопителя; 20 — фильтр тонкой очистки топлива; 21 — компрессор; 22 — топливопровод от насоса к фильтру; 23 — трубка компрессора; 24 — хомут; 25 — кронштейн крышки картера компрессора; 26 — трубка отвода масла от компрессора; 27 — трубка подвода масла к компрессору; 28 — установочная планка генератора; 29 — генератор; 30 — трубка компрессора; 31 — правая тяга крепления радиатора; 32 — кронштейн крепления тяги радиатора; 33 — кожух проводов зажигания

Общеперевозочная модификация ГАЗ-66Т



телей, конференция наметила основные направления в развитии конструкций автомобильной техники, типажа, технологии и производственных мощностей. Главным итогом данной конференции стал перспективный типаж, утверждённый Министерством автомобильной промышленности СССР приказом № 156 от 09.08.1956 г. Именно в этом документе в качестве перспективного грузового автомобиля повышенной проходимости в классе грузоподъёмности 2 т рассматривался полноприводный грузовик бескапотной компоновки ГАЗ-66, призванный заменить машину аналогичного класса ГАЗ-63. Безусловно, новый автомобиль можно было отнести, выражаясь современной терминологией, к так называемым макетным образцам или концепткарам, ибо для резкого повышения эксплуатационных качеств, помимо принципиально новой компоновки, необходимо было разработать совершенные узлы и агрегаты, отвечающие современным на тот момент требованиям по надёжности, долговечности, экономичности, трудоёмкости изготовления, ремонтпригодности и себестоимости.

Созданная в конце 1956 — нач. 1957 гг. конструкция нового полноприводного автомобиля ГАЗ-66, опытные образцы которого вышли на испытания в конце апреля, в целом соответствовала более жестким требованиям, но отсутствие подходящего по мощности двигателя не позволяло существенно поднять тягово-динамические показатели и резко улучшить проходимость машины. Именно по этой причине на первоначальном этапе было решено замедлить ход работ по перспективному автомобилю грузоподъёмностью 2 т и развернуть проектирование грузовика промежуточной категории с полезной нагрузкой 1,1



Автомобиль-фургон ГАЗ-66Ф

т аналогичной компоновки, для которого уже имелся готовый двигатель соответствующей мощности. Так на основе концепции вездехода ГАЗ-66 появилась его уменьшенная копия ГАЗ-62 (более подробно об этом — см. «Автомобильный моделизм» №№ 5 и 6 за 2009 г.), созданная в противовес основному тактическому автомобилю блока НАТО западногерманскому Unimog S404. Таким образом, вопреки распространённому мнению ГАЗ-66 не является наследником ГАЗ-62, а был разработан почти на год раньше, но возникшие проблемы с выбором типа двига-

теля и поспешное форсированное освоение ГАЗ-62 в серийном производстве, не позволили ему занять в конце 1950-х гг. место на сборочном конвейере Горьковского автозавода. Тем не менее, в то время, как велась доводка всё ещё «сырой» конструкции ГАЗ-62, продолжались работы и над автомобилем ГАЗ-66, связанные, прежде всего, с разработкой нового перспективного двигателя. Здесь необходимо сделать небольшое отступление и более подробно остановиться на истории создания силового агрегата для легендарного автомобиля.



ГАЗ-66А подготовлен к государственным испытаниям. Лето 1960 г.

Автомобиль ГАЗ-66А во время государственных испытаний, лето 1960 г. Преодолеваемый подъем 33 град.



Как известно, основными типами двигателей производимых ГАЗом в послевоенный период являлись рядные нижнеклапанные карбюраторные моторы двух основных вариантов — четырёхцилиндровый ГАЗ-20 рабочим объёмом 2,12 л размерностью D/S = 82/100 мм и шестицилиндровый ГАЗ-51 рабочим объёмом 3,48 л размерностью D/S = 82/110 мм. Остальные двигатели представляли собой модификации базовых моделей и принципиально мало от них отличались. В середине 1950-х гг. в соответствии с утверждённым типажом КБ двигателей Горьковского автомобильного завода должно было разработать семейство новых карбюраторных двигателей трёх типов: верхнеклапанных рядных четырёхцилиндровых моторов с рабочим объёмом 2–2,5 л для перспективных легковых автомобилей среднего класса; V-образных верхнеклапанных шестицилиндровых моторов с рабочим объёмом 3–3,5 л для новых грузовых автомобилей и унифицированных с ними V-образных восьмицилиндровых двигателей с рабочим объёмом 4–5,5 л для спецтехники и легковых автомобилей большого класса. Одним из первых моторов нового семейства был спроектирован силовой агрегат ГАЗ-21 для легкового автомобиля «Волга». Его серийное производство началось в 1957 г. А конструкция оказалась настолько удачной, что легла в основу всех современных двигателей Ульяновского моторного завода, применяемых на автомобилях УАЗ и ГАЗ. Создание V-образной «шестёрки» оказалось технически очень сложной задачей и в период 1960–1960-х гг. не вышло из стадии опытных экспериментов, а вот работы по восьмицилиндровому мотору наоборот получили весьма хорошие результаты. Спроектированный двигатель, получивший заводской индекс ГАЗ-13, рабочим объёмом 5,53 л с размерностью D/S = 88/100 мм максимальной мощностью 195 л.с. при 4400 об/мин коленвала и максимальным крутящим моментом 42 кг*м развиваемым при 2000–2500 об/мин, предполагалось установить на модернизированный легковой автомобиль ГАЗ-12В «ЗИМ», состыковав его с гидромеханической коробкой передач. Машина с новым мотором уже в 1957 г. вышла на заводские испытания и в целом оправдала надежды создателей. Однако осваивать модернизированный вариант «ЗИМа» не стали, а перспективный V-образный восьмицилиндровый двигатель перешёл на новый легковой автомобиль высшего класса ГАЗ-13 (будущую «Чайку»), серийное производство которого началось в 1959 г. Кстати, параллельно с базовым вариантом мотора ГАЗ-13 была освоена специальная модифика-

ция ГАЗ-23 с теми же основными параметрами, предназначенная для установки на автомобиль особого назначения ГАЗ-21-21 «Волга», разработанный по заказу КГБ. Первые образцы V-образных двигателей ГАЗ-13 и ГАЗ-23 собирали в специальном цехе ГАЗа МСИ-2, который занимался производством нестандартного оборудования для ядерной промышленности, поэтому о крупномасштабном выпуске речи просто не велось. Правда, дальнейшее развитие событий заставило изменить намеченные ранее планы. Во-первых, последовавшие неудачи с освоением и доводкой явно неудачного ГАЗ-62 и особенно его ненадёжного и капризного двигателя с форкамерно-факельным зажиганием, ускорили работы по новому вездеходу ГАЗ-66. Во-вторых, затянувшееся создание полноценного шестицилиндрового V-образного мотора порядком сдерживало разработку перспективных грузовиков Горьковского автозавода и особенно всё того же «шестьдесят шестого». По этим причинам конструкторам-двигателям КЭО ГАЗ (ведущий конструктор V-образных «восьмёрко» П.Э.Сыржин, главный конструктор КБ двигателей Н.Г.Мозохин) с подачи главного конструктора А.Д.Просвирина поступило задание на проектирование дефорсированного варианта «Чайковского» мотора для установки его на грузовой автомобиль. После этого весьма оперативно был проведен ряд мероприятий по адаптации высокооборотистого V-образного двигателя с легковыми характеристиками под его монтаж на полноприводный грузовик ГАЗ-66. В целях конструктивной и технологической унификации в обоих

Государственные испытания ГАЗ-66 в пустыне Кара-Кумы. Лето, 1966 г.



двигателях были сохранены основные базовые размеры, такие как расстояние между осями цилиндров, координаты осей отверстий под толкатели привода клапанов газораспределения и под шпильки крепления головок цилиндров, координаты расположения опор коленчатого вала в блоках цилиндров и шеек коленчатых валов, их диаметры и пр. Основное отличие мотора ГАЗ-66 от ГАЗ-13 заключалось в уменьшении диаметра цилиндров со 100 до 92 мм и хода поршня с 88 до 80 мм, но при этом сохранялась технологическая унификация блок-картеров и головок блока цилиндров, что давало возможность их обработки на одной автоматической линии. Вместе с тем, выбор единого диаметра цилиндра 92 мм обеспечивал унификацию деталей цилиндропоршневой группы с рядными четырёхцилиндровыми моторами автомобиля «Волга» (ведущий конструктор Г.В.Эварт). Из других отличий грузового двигателя можно привести наличие упрощённого воздушно-масляного радиатора системы смазки, применение двухкамерного карбюратора К-126Б массового производства с пневмоцентробежным ограничителем частоты вращения вместо сложного четырёхкамерного карбюратора К-113 автомобиля «Чайка», а также возможность отбора мощности через однодисковое сухое фрикционное сцепление постоянно-замкнутого типа с демпфером на ведомом диске на механическую четырёхступенчатую коробку передач вместо гидромеханической передачи ГАЗ-13. Примечательно, что использование лёгких алюминиевых сплавов для изготовления корпусных двигателей (блока и головок цилиндров, впускного коллектора, кожуха сцепления, крышки распределительной группы) ставило моторы из Горького в один ряд с лучши-

Автомобиль-фургон ГАЗ-66Ф. 1960



ми зарубежными образцами ведущих европейских, американских и японских автомобильных фирм. Да и технические параметры двигателя ГАЗ-66 были на уровне зарубежных аналогов. Мотор рабочим объёмом 4,25 л стабильно выдавал 115 л.с. номинальной мощности при 3200—3400 об/мин коленчатого вала. Максимальный крутящий момент составлял 29 кгс·м. Уменьшенная в сравнении с «Чайкой» с 8,5 до 6,7 степень сжатия позволяла вместо высокооктанового бензина АИ-95 применять широко распространённый бензин А-76. Минимальный удельный расход топлива составлял 238 г/л.с.ч, а расход моторного масла на угар не превышал 0,6% от расхода топлива. Масса не заправленного двигателя первой комплектности (с оборудованием) — 282 кг. И ещё несколько цифр наглядно характеризующие связь двигателя с автомобилем и роль короткоходности. Если автомобиль ГАЗ-63 при движении на прямой передаче на 1 км пути имел 2546 оборотов коленвала двигателя, а поршень на этом одном километре пути проходил 650 м, то ГАЗ-66 при тех же условиях делал всего 2145 оборотов коленвала, а путь поршня составлял 343 м. Кстати, именно благодаря современному по конструкции двигателю, грузовик ГАЗ-66 обладал рекордной даже для сегодняшнего дня энерговооружённостью: на одну тонну снаряжённой массы автомобиля приходилось 33 л.с., а на одну тонну полной — 20 л.с. Неплохой оказался и долговечность мотора, ресурс которого до первого капитального ремонта составлял не менее 150 тыс. км, что для автомобиля повышенной проходимости не так уж и мало. Первые опытные образцы ГАЗ-66 с V-образным восьмицилиндровым мотором появились в 1959 г. и на заводских предварительных испытаниях показали обнадеживающие результаты, после чего началась обязательная в таких случаях доводка конструкции.

В начале 1960 г. было изготовлено ещё несколько вариантов ГАЗ-66 в различных исполнениях: бортовой автомобиль с грузопассажирской платформой и тентом для перевозки личного состава; автомобиль-шасси с кузовом-фургоном для монтажа оборудования; автомобиль с бортовой платформой для перевозки грузов и др. После ускоренных заводских испытаний машины были подготовлены для межведомственных государственных испытаний, которые проводились с мая по декабрь 1960 г. Руководил испытаниями ГАЗ-66 К.Г. Сирота, а от войсковой части 52694 в приёмке автомобилей принимали участие инженер-полковник В.А. Воробьёв-Обухов и старший военный представитель Военного представительства № 2 подполковник Н.А. Скринский. Одним из основных этапов испытаний был автопробег по маршруту Горький — Пенза — Саратов — Гурьев — далее по побережью Каспийского моря через Усть-Урт и пустыню Каракумы на Ашхабад — Мары — Самарканд через перевалы Тахта-Карачи, Шахристан, горные хребты Памира и г. Ош на города Андижан и Ташкент — Джамбул — Фрунзе — Караганда и Акмолинск — Кустанай — Миасс — Стерлитамак — Бугульма — Казань — Горький. За период испытаний автомобили прошли сотни километров в разных климатических и природных поясах страны и показали высокие динамические качества, отличную проходимость, устойчивость, манёвренность, лёгкость управления, надёжность, удобство обслуживания. С полной нагрузкой в кузове 2 т максимальная скорость достигала 90—95 км/ч. Средние скорости движения составляли по шоссе — 55 км/ч, по выбитой грунтовой дороге — 41 км/ч, по разбитым грунтовыми дорогам — 35 км/ч. Автомобиль пре-

одолевал на сухом твёрдом грунте максимальный подъём 37 град, на сыпучем песке 22 град. Уверенно двигался по пустыне в любом направлении. Кстати, один из грузовиков проходил все маршруты с балластным прицепом 1-ПБ-1,5 общим весом 2 т и не отставал от основной колонны машин. Максимальная глубина преодолеваемого брода составляла 0,8 м, хотя автомобиль без потери подвижности кратковременно мог погружаться в воду до 1 м. Контрольный расход топлива был определён 24 л на 100 км пути, но в реальных условиях испытаний на тяжёлом бездорожье и местности при средней скорости движения 17,1 км/ч эксплуатационный расход топлива поднялся до 77—80 л на 100 км. Испытаниями также было установлено, что при сниженном до 0,5 кгс/кв.см давлении воздуха в шинах ГАЗ-66 может преодолевать снежную целину глубиной до 0,7 м с отдельными переметами снега глубиной до 1 м. В целом по результатам испытаний, в которых помимо зачётных ГАЗ-66 для сравнения были включены серийные ГАЗ-63, ГАЗ-62 и ГАЗ-69А, машины получили положительную оценку. Принципиальных просчётов конструкции или трудно устранимых дефектов отмечено не было, но многочисленные поломки и неисправности систем выпуска газов и охлаждения двигателя, кабины и платформы, отказы тормозов, выход из строя коробки передач и раздаточной коробки, периодические обрывы ремней и шлангов насоса гидроусилителя руля портили общую картину впечатлений от нового автомобиля. Наученные горьким опытом успешного принятия на вооружение малоудачного ГАЗ-62 члены комиссии рекомендовали заводу-изготовителю продолжить доводочные работы по устранению выявленных недостатков ГАЗ-66, после чего представить автомобиль на повторные испытания. Конструкторы КЭО ГАЗ снова приняли за дело.

Весьма любопытно, что, встретившись с теми или иными необычными техническими решениями, эксплуатационники любят приписывать эти заслуги женщине. Якобы только женщина-конструктор может прибегнуть к таким нетрадиционным ухищрениям конструкции, благодаря неординарности своего женского мышления. Неоднократно приходилось слышать такие легенды о женщине-создателе джипа ГАЗ-67 или боевой машины пехоты БМП. Не стал исключением в этом плане и ГАЗ-66. Мно-

гие знатоки истории его создания до сих пор утверждают, что проектировала вездеход ГАЗ-66 именно женщина. Тем не менее, действительно, интересно познакомиться с создателями «шестидесяти шестого». Ведущим конструктором по машине был бывший выпускник Горьковского политехнического института Ростислав Григорьевич Заворотный. До этого он уже успел поработать в группе конструкторов-агрегатчиков при разработке модификаций тяжёлого джипа ГАЗ-62 и показал себя очень талантливым и грамотным специалистом. Вторым ведущим конструктором по ГАЗ-66 был назначен Олег Петрович Образцов, который подключился к работе в 1960 г. Р.Г. Заворотный разрабатывал общую компоновку автомобиля и осуществлял общее руководство своего КБ. О.П. Образцов на первых порах участвовал в проектировании переднего ведущего моста. Разработка кабины и кузова велась под руководством кузовщика КЭО ГАЗ Абрама Исааковича Гора. Кстати, дизайном кабины занимался Б.Б. Лебедев, ранее работавший над внешним видом легкового автомобиля «Чайка», неслучайно на опытных образцах ГАЗ-66Ф кабина имела прямые вертикальные стойки ветрового стекла и дщери с прямоугольными проёмами окон. Аналогичное, модное по тем временам дизайнерское решение помимо горьковской «Чайки» имели московские машины ЗИЛ-111 и грузовик ЗИЛ-130. Ведущим конструктором по V-образному двигателю был упомянутый выше Павел Эммануилович Сыркин. Созданием электрооборудования занимался вместе со своей группой Виталий Иванович Борисов. Разработку трансмиссии автомобиля вело КБ под руководством талантливого конструктора Ивана Васильевича Ирхина. В его рабочую группу входили В.Н. Кузовкин (ведущие мосты и тормоза), С.Г. Зислин (сцепление, коробка передач), Тужилкин (коробка отбора мощности, Акулин (раздаточная коробка). Вместе с Емельяновым над созданием лебёдки и её привода работал Юрий Владимирович Кудрявцев — будущий главный конструктор Горьковского автозавода (1988—2001 гг.). Среди агрегатчиков была и женщина-конструктор Барсукова, которая участвовала в проектировании заднего моста. Уж, не с этого ли факта началась легенда о женской роли в создании знаменитого автомобиля-вездехода.

Самый.*

Большой.**

Ritmotex.ru
масштабные модели почти по всему миру

* Самый посещаемый интернет-магазин масштабных моделей в Рунете.

** 90 производителей, 4300 товаров

ТРИ КОНВЕРСИИ ПО ЦЕНЕ ДВУХ

Алексей САМОХИН,
Фото из автора
г. Киев, Украина

Серийная модель автомобиля КраЗ-255, выполненная в 43-м масштабе, хорошо известна коллекционерам. Достаточно детализированная, с проработанной трансмиссией она выглядит очень эффектно. А главное — металл! Естественно, что у многих моделестов возникает желание постройки конверсии на базе этой модели. Но есть один немаловажный момент — цена модели очень высока. В итоге и конверсия становится весьма дорогостоящей.

Основываясь на приведенных рассуждениях, я решил попробовать построить три модели-конверсии, используя для этого лишь две вышеупомянутые серийные модели автомобиля КраЗ-255. То, что получилось и предлагается вниманию читателей.

Первая конверсия — КраЗ-260. Для её изготовления от первой модели КраЗ-255 были использованы кабина, подножки; отрезана передняя часть рамы (на уровне задней стенки кабины) и сделана новая (с использованием переднего моста и трансмиссии от модели). Установлена другая кабина (самодельная, материал — полистирол). Для лучшего визуального эффекта заменены колёса.

Вторая конверсия — КраЗ-257Б1 с прицепом МАЗ-8926. Вдохновила на её постройку фотография с рекламной брошюры Автоэкспорта 1980-х гг. (правда в справочниках НИИАТа мне удалось найти информацию только по прицепу с одноосной ошиновкой колёс, тогда как на фотографии она была двускатная). Изготовлена конверсия следующим образом: у второй модели КраЗ-255 удлинена рама. С учётом иной колёсной формулы (6х4) установлены другие передний и задние мосты (самодельные), колёса, подкорректирована трансмиссия. Заново из полистирола изготовлены кузов и держатели запасных колёс.

Модель прицепа МАЗ-8926 полностью самодельная (также из полисти-

рола).

И, наконец, третья конверсия — автомобиль газоводяного тушения на базе КраЗ-255 с двумя реактивными двигателями. В ней использовано всё, что осталось от двух серийных моделей КраЗ-255 после переделок, описанных выше. А именно: передняя часть рамы с кабиной и подножками от первой модели КраЗ-255, передний и задний мосты с колёсами и элементами трансмиссии от второй. Надстройка с реактивными двигателями и топливным баком изготовлена из полистирола.

Колёса, использованные на моделях КраЗ-260, КраЗ-257Б1 и прицепе МАЗ-8926 приобретены в Киевском клубе коллекционеров.

Таким образом, используя только две модели, удалось построить три конверсии. На данный момент, все они нашли своё место в коллекциях коллекционеров г. Киева.



КраЗ-260 и его модель



КраЗ-225Б1 с прицепом МАЗ-8926 и его модель



МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ ДЖЕЙМСА БОНДА ОТ ATLAS



«A View To A Kill» Chevrolet Corvette



«Dangereusement Votre» Dodge Monaco



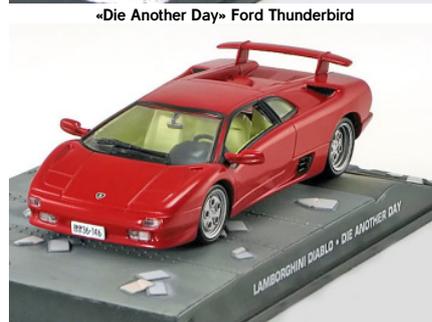
«Die Another Day» Ford Thunderbird



«A View To A Kill» Renault 11 Taxi



«Diamonds Are Forever» Ford Mustang Mach 1



«Die Another Day» Lamborghini Diablo



«Au service secret de sa majest» Volkswagen Coccinelle



«Diamonds Are Forever» Moon buggy



«Dr No» Chevrolet Bel Air



«Casino Royale» Daimler Limousine



«Diamonds Are Forever» Triumph Stag



«Dr No» Sunbeam Alpine



«Casino Royale» Jaguar XJ8



«Die Another Day» Aston Martin V12 Vanquish



«For Your Eyes Only» Citroën 2CV



«Casino Royale» Range Rover Sport



«Die Another Day» Ford Fairlane



«For Your Eyes Only» Lotus Esprit



«Goldfinger» Aston Martin DB5



«L'espion qui m'aimait» Leyland Sherpa Van



«From Russia With Love» Bentley 4 1/4 Litres



«Licence to kill» Maserati Biturbo 425



«From Russia With Love» Citroen Traction Avant



«Goldfinger» Ford Mustang Convertible



«Live and Let Die» Chevrolet Nova



«Goldeneye» BMW Z3



«Goldfinger» Ford Ranchero



«Goldeneye» Ferrari F355 GT S



«Goldfinger» Ford Thunderbird



«Goldeneye» ZAZ-965A



«Goldfinger» Lincoln Continental



«L'espion qui m'aimait» Ford Taunus

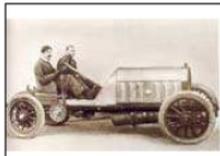
СТАНИСЛАВ КИРИЛЕЦ

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

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

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

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



Fiat N.B. 4 Corsa 1908



Fiat New Panda 2003 Norev 773001



Fiat Nuova 500 2007



Fiat Nuova 500 2007 light blue Mondo Motors 53014LB 14/11/2007



Fiat Nuova 500 2007 pearl white Mondo Motors 53014W 14/11/2007



Fiat Nuova 500 2007 pearl white Norev 770025 25/10/2007



Fiat Nuova 500 2007 red Mondomotors 53014r



Fiat Nuova 500 2007 Silver Metal Mondo Motors 53014S 14/11/2007



Fiat Nuova Bravo 2007 dark blue metal Norev 771095DB



Fiat Nuova Bravo 2007 dark grey metal Norev 771095dg



Fiat Nuova Bravo 2007 light blue metal Norev 771095ib 31/05/2007



Fiat Nuova Bravo 2007 red metal Norev 771095r 31/05/2007



Fiat Nuova Campagnola Carabinieri DeAgostini ser. Carabinieri 03



Fiat Nuova Panda 2003



Fiat Nuova Panda Bburago



Fiat Nuova Panda Bburago



Fiat Oltre Concept 2005



Fiat OSI 1200 coupe St. Tropez 1964 Politoys 533



Fiat Panda "Destriero" by Stola ABC abc162



Fiat Panda 1980



Fiat Panda 1980 Altaya ser. Queridos Coches 50 (base IXO)



Fiat Panda 1980 Polizia Italiana Minichamps 400121490 19/12/2006



Fiat Panda 1980 red Minichamps 400121401



Fiat Panda 30 1980 "Attenzione panda a bordo!" 3rd Edition Brumm s0502c



Fiat Panda 30 1980 "Attenzione panda a bordo!" Brumm s0502



Fiat Panda 30 1980 avorio senegal + Fiat Panda 45 red siam Brumm dc003



Fiat Panda 30 1980 avorio senegal Brumm R386-03



Fiat Panda 30 1980 blue bahia + Fiat Panda 45 mar-rone land Brumm DC001



Fiat Panda 30 1980 blue bahia Brumm r386-01



Fiat Panda 30 1980 blue smalto + Fiat Panda 45 beige kenya Brumm dc002



Fiat Panda 30 1980 blue smalto Brumm r386-02



Fiat Panda 30 1980 white Corfu + Fiat Panda 45 black luxor Brumm dc004



Fiat Panda 30 1980 white corfu Brumm R386-04



Fiat Panda 30 1-serie 1980 "Occasione Km.0" avorio senegal Brumm r386-03k0



Fiat Panda 30 1-serie 1980 "Occasione Km.0" blue smalto Brumm r386-02k0



Fiat Panda 30 1-serie 1980 beige kenya Brumm r386-07

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

	Fiat Panda 30 1-serie 1980 black luxor Brumm r386-06		Fiat Panda 45 1980 Guardia di Finanza - Squadra Cinofili Brumm r396b		Fiat Panda 45 1-serie 1980 avorio senegal Brumm r387-03
	Fiat Panda 30 1-serie 1980 marrone land Brumm r386-05		Fiat Panda 45 1980 Guardia di Finanza Brumm r396		Fiat Panda 45 1-serie 1980 blue bahia Brumm r387-01
	Fiat Panda 30 1-serie 1980 red siam Brumm r386-08		Fiat Panda 45 1980 marrone land Brumm R387-05		Fiat Panda 45 1-serie 1980 blue smalto Brumm r387-02
	Fiat Panda 30 blue Norev 773010 06/03/2007		Fiat Panda 45 1980 Polizia Squadra Cinofili Brumm r395b 16/05/2006		Fiat Panda 45 1-serie 1980 white corfu Brumm r387-04
	Fiat Panda 34 1980 cream IXO Models clc068		Fiat Panda 45 1980 Polizia Stradale - Squadra Cinofili Brumm r395b		Fiat Panda 45 dark blue IXO clc069
	Fiat Panda 34 1980 white corfu Minichamps 400121400		Fiat Panda 45 1980 Polizia Stradale Brumm r395		Fiat Panda 45 set Carabinieri + esercito italiano Brumm dc005
	Fiat Panda 34 Export 1980 Brumm r392		Fiat Panda 45 1980 Red Croce Italiana Brumm r398		Fiat Panda 45 set Cinofili - Polizia + Guardia di Finanza Brumm dc008
	Fiat Panda 45 1980 beige kenya Brumm r387-07		Fiat Panda 45 1980 red siam Brumm r387-08		Fiat Panda 45 set Polizia + Guardia di Finanza Brumm dc006
	Fiat Panda 45 1980 black luxor Brumm r387-06		Fiat Panda 45 1980 red siam Minichamps 400121401 31/05/2006		Fiat Panda 45 set Vigili del Fuoco + Red Croce Brumm dc007
	Fiat Panda 45 1980 blue IXO Models clc069		Fiat Panda 45 1980 Vigili del Fuoco - Servizio Telecomunicazioni Brumm r397		Fiat Panda 45 Tetto Apribile 1981 Italia Campioni del Mondo 2006 Brumm as42
	Fiat Panda 45 1980 Carabinieri Brumm r394		Fiat Panda 45 1-serie 1980 "Occasione Km.0" black luxor Brumm r387-06k0		Fiat Panda 4x4
	Fiat Panda 45 1980 esercito italiano Brumm r394b		Fiat Panda 45 1-serie 1980 "Occasione Km.0" marrone land Brumm r387-05k0		Fiat Panda 4x4 2005 yellow Solido 150746



WWW.KIMMERI.COM
 МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ

НАШИ
 МАГАЗИНЫ:

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

ЛОКОТРАНС 2010

Годовая подписка 2010 №№ 1-12 1920 руб.
 Первое полугодие 2010 №№ 1-6 960 руб.
Оплата почтовым переводом по адресу: РОССИЯ 140100
 Московская обл., г. Раменское, а/я 38. Ивониной Ирине
 Александровне / На почтовом переводе в разделе "Для
 письменного сообщения" кратко укажите **содержание
 заказа (ЛТ 1-12/10)** и **проверьте правильность написания
 оператором почтовой связи вашего адреса** / В стоимость
 заказа входит оплата почтовой доставки по России /
 Возможна поквартальная оплата подписки на журнал.
ЛТ 2010 №№ 1-3 - 480 руб.
 Дополнительная информация e-mail: lokotrans@mail.ru

Мир Коллекционных Моделей 1001 автомобиль

Добро пожаловать в Удивительный Мир
 Масштабных Коллекционных Моделей!

Мы официальные дилеры:



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

Офис и магазин в Москве

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

Интернет-магазин

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

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

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

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

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несет.

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

ли 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. (495)680-15-61

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

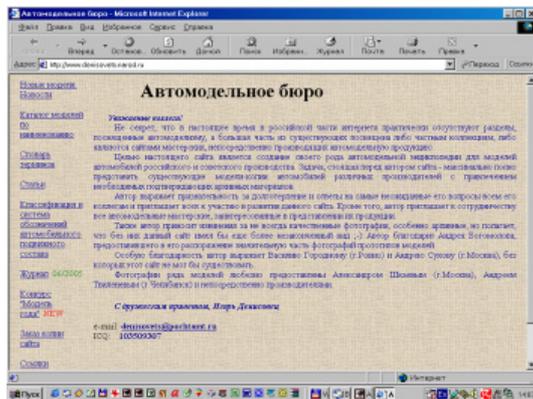


КОМПАКТ-ДИСК

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

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

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



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

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

НОВОСТИ МОДЕЛЬНОГО РЫНКА
 СТАТЬИ О МОДЕЛЯХ
 ТОРГОВЫЙ РАД
 ТЕСТЫ СРАВНИТЕЛЬНЫЕ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ
 КАТАЛОГИ МОДЕЛИЗМА
 ФОРУМ

АВТОМОДЕЛИЗМ

ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ
 О МАСШТАБНЫХ
 МОДЕЛЯХ АВТОМОБИЛЕЙ
 WWW.AUTOMODEL.RU

ПАНТОГРАФ
 МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖУРНАЛ ОБ ОБЩЕСТВЕННОМ
 ПОСРЕДСТВЕ ВЛИЯНИИ НА ПОВЕДЕНИЕ И
 ПРОФИЦИОНАЛ

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

Оплата почтового/электронного перевода на адрес:
 300012, г. Тула, ул. Николая Руднева, дом 25/13, кв. 5, Денисов А. Н.
 Возможна оплата банковским переводом без открытия счета

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

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

- КУПЛЮ
- ПРОДАМ
- ОБМЕНЯЮ
- РАЗНОЕ

Почтовый адрес _____

«ЗИМНЕЕ» ХОББИ

Nissan Skyline 2000GTR [PGC10] 1969, седан (REAL-X). Третье поколение. Этот автомобиль был готов писать историю! Он был оснащён двигателем S20 мощностью в 160 л.с. — это сравнимо с Porsche 911 — машиной того же времени. Внешность обычного седана была обманчива.

Nissan Skyline 2000GTR JAF #39 [PGC10] 1969, седан (Bourbon). Тоже невероятно легендарная машина, со своеобразным передком. Этот Skyline пилотировался Takamiti Shinohara, который полтора года на этой машине «делал» легендарных японских гонщиков на Toyota и Mazda одним за другим.

Nissan Skyline 2000GT-R [KGC10] 1971, купе (Bourbon). GT-R Coupe — облегчённая версия третьего поколения Skyline. Любимая машина стритрейсеров.

Nissan Skyline 2000GT-R #15 [KPGC10] 1971, купе (Bourbon). Продолжил гоночную родословную своих предшественников и достиг пятидесяти побед за полтора года участия в состязаниях.

Nissan Skyline 2000GT-R [KPGC110] 1972, купе (REAL-X). Купе четвёртого поколения, выпускались до 1977 г. И купе, и седаны GT-R имели двигатель в 160 л.с. За год успели выпустить только 189 машин GT-R и после этого они не выпускались вплоть до серии BNR32 1989 г.

Nissan Skyline 2000 GT-R #73 Kenmeri [KPGC110] 1973, купе (REAL-X). Автомобиль с токийского автосалона 1973 г. Также он снимался в какой-то жутко знаменитой рекламе Skyline GT-R. Напоминает японцам об убийстве из кроны тополя человека продвигающего GT-R на автомобильном рынке — этот автомобиль японцы хранят по сей день в идеале, как память о трагедии 1973 г.

Nissan Skyline 2000 GT [GC110] 1972, седан (REAL-X). Четвёртое поколение впервые получило типичную скайлайновскую заднюю оптику с четырьмя круглыми красными огнями.

Nissan Skyline HT 2000 GT [KGC110] 1972, хардтоп (REAL-X). Skyline GT хардтоп появился в сентябре 1972 г., но уже в марте 1973 г. производство было остановлено из-за нефтяного кризиса. Люди предпочитали покупать экономичные машины.

Nissan Skyline HT 2000 GT [C210] 1977, хардтоп (REAL-X). Пятое поколение Skyline имело на выбор четырёх- или шестицилиндровые двигатели системы DOHC удовлетворяющих нормам экологичности.

Nissan Skyline HT 2000 GT-EX [C210] 1980, хардтоп (Lawson). Турбированная версия хардтопа — флагман Skyline после отмены варианта GT-R. 140-сильный двигатель был менее мощным чем GT-R, но как контраст к штатным, удовлетворял нормам эмиссии и положил новый этап истории Skyline — впервые двигатель был с турбонаддувом.

Nissan Skyline HT 2000 GT [C210] 1977, седан (REAL-X). За пределами Японии продавались под маркой Datsun 240C/280C.

Nissan Skyline HT 2000 RS Turbo [DR30] 1981 хардтоп (REAL-X). Облегчённая, спортивная версия Skyline шестого поколения.

Nissan Skyline GTS [HR31] 1986, хардтоп (REAL-X). Седьмое поколение поразило демонстрационные залы в мае 1986 г. Важным в этом автомобиле было появление HICAS (система подруливания задних колёс), впервые в истории Skyline. Эта система все ещё используется в топовых версиях современных Skyline.

Nissan Skyline GTS-R [HR31] 1986, хардтоп (REAL-X). Самой заряженной версией R31 было именно это купе с двигателем отличавшимся более эффективными турбокомпрессором и интеркулером, позволявшими увеличить мощность до 210 л.с. Всего было выпущено 800 таких машин.

Олег ЕВЛАШКИН (Москва)

– Какие модели Вы собираете?
– Только 1:72. Вообще-то главное моё увлечение – отдых на даче – шашлык, природа и т.д. Но, к сожалению, зимой я лишён этого удовольствия – поэтому выход нашёл в коллекционировании машинок 1:72.

– Почему 1:72?

– Потому, что:

1. не занимают много места;
2. в основном стоят не дорого;
3. возможно собрать все выпускаемые или когда-либо выпускавшиеся в этом масштабе машинки;
4. да и просто мне нравятся именно такие...





Honda S800 (AS800) #8
white, red stripes
XX Century Collection



Honda S800 (AS800) #8
open
white, red stripes
XX Century Collection



Honda S800 (AS800) open
white
XX Century Collection



Honda S800 (AS800) open
blue
XX Century Collection



Honda S800 (AS800) soft
top
Blue
XX Century Collection



Honda Stream Absolute
blue metallic, grey
интерьер
номер сади Stream
M-Tech 8



Honda Stream Absolute
black metallic, black
интерьер
номер сади Stream
M-Tech Gachabox Vol. 5



Honda Stream Absolute
Blood transportation
white, grey интерьер
номер сади none
M-Tech The Working series
vol. 3



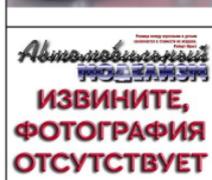
Honda Stream Absolute
blue metallic, black
интерьер
номер сади BMW E60
M-Tech J series 2nd



Honda Stream Absolute
dark red, grey интерьер
номер сади none
M-Tech The Working series
vol. 2



Honda Stream Absolute
red, grey интерьер
номер сади Stream
M-Tech 8



Honda Stream Absolute
white, black интерьер
номер сади Harrier
M-Tech Gachabox Vol. 5

Автомобильный
МОДЕЛИЗМ
ИЗВИНИТЕ,
ФОТОГРАФИЯ
ОТСУТСТВУЕТ



Hummer H2
yellow
Hongwell (Cararama)



Hummer H2
"Hongwell"
yellow HCCJ Code3
Hongwell (Cararama)



Hummer H2
dark olive green metallic
Hongwell (Cararama)



Hummer H2
dark red metallic
Hongwell (Cararama)



Hummer H2
"Hongwell"
dark red metallic HCCJ
Code3
Hongwell (Cararama)



Hummer H2
dark grey metallic
Hongwell (Cararama)



Hummer H2
"Hongwell"
dark grey metallic HCCJ
Code3
Hongwell (Cararama)



Hummer H2
black
Hongwell (Cararama)



Hummer H2
"Hongwell"
black HCCJ Code3
Hongwell (Cararama)



Hummer H2
red
Yatming



Hummer H2
silver
Yatming



Hummer H2
silver, black интерьер
номер NTP 416
Hongwell (Cararama)



Hummer H2
"Hongwell"
silver HCCJ Code3
Hongwell (Cararama)



Hummer H2 SUT
black
Yatming



Isuzu 117 coupe
Blue
Bourbon Collection



Isuzu 117 coupe
silver
Bourbon Collection



Isuzu 117 coupe
yellow
Bourbon Collection



Isuzu Bellett 1600GTR
blue
Bourbon Collection



Isuzu Bellett 1600GTR
orange
Bourbon Collection



Isuzu Bellett 1600GTR
silver
Bourbon Collection



Isuzu Elf
white, grey интерьер
номер сади none
M-Tech The Working series
vol. 2



Isuzu Elf
petrol green, grey
интерьер
номер сади none
M-Tech The Police Car Old
& New



Isuzu Elf
dark red
M-Tech



Isuzu Elf
Grey
M-Tech



Isuzu Vehi Cross
dark red metallic, grey
интерьер
номер VC 728
Hongwell (Cararama)

Isuzu Vehi Cross
light blue metallic, black
интерьер
номер VC 728
Hongwell (Cararama)

Isuzu Vehi Cross
light blue metallic, grey
интерьер
номер VC 728
Hongwell (Cararama)

Isuzu Vehi Cross
purple metallic, black
интерьер
номер VC 728
Hongwell (Cararama)

Isuzu Vehi Cross
purple metallic, grey
интерьер
номер VC 728
Schuco (Junior Line)

Isuzu Vehi Cross
red, grey интерьер
номер VC 728
Hongwell (Cararama)

Isuzu Vehi Cross
silver, grey интерьер
номер VC 728
Hongwell (Cararama)

Isuzu Vehi Cross
yellow, grey интерьер
номер VC 728
Hongwell (Cararama)

Jaguar S-type
blue metallic
Hongwell (Cararama)

Jaguar S-type
black
Yatming

Jaguar S-type
dark green, beige
интерьер
номер JG ST8
Hongwell (Cararama)

Jaguar S-type
dark green, blue интерьер
номер JG ST8
Hongwell (Cararama)



Jaguar S-type
dark green, grey beige
номер JG ST8
Hongwell (Cararama)

Jaguar S-type
dark green metallic
Yatming

Jaguar S-type
dark red metallic, beige
интерьер
номер JG ST8
Hongwell (Cararama)

Jaguar S-type
dark red metallic, black
интерьер
номер JG ST8
Hongwell (Cararama)

Jaguar S-type
dark red metallic, blue
интерьер
номер JG ST8
Hongwell (Cararama)

Jaguar S-type
gold metallic, beige
интерьер
номер JG ST8
Hongwell (Cararama)

Jaguar S-type
gold metallic, black
интерьер
номер JG ST8
Hongwell (Cararama)

Jaguar S-type
gold metallic, blue
интерьер
номер JG ST8
Schuco (Junior Line)

Jaguar S-type
Green
Hongwell (Cararama)

Jaguar S-type
green metallic, beige
интерьер
номер JG ST8
Hongwell (Cararama)

Jaguar S-type
black
Hongwell (Cararama)

Jaguar S-type
light blue, beige интерьер
номер JG ST8
Hongwell (Cararama)



Jaguar S-type
light blue, black интерьер
номер JG ST8
Hongwell (Cararama)

Jaguar S-type
light blue, blue интерьер
номер JG ST8
Hongwell (Cararama)

Jaguar S-type
light blue metallic
Yatming

Jaguar S-type
Police UK
white & navy blue/yellow pattern
checker, black интерьер /
панель приборов black /
баранка black
номер T802 BRP слереди
white/сади yellow
Hongwell (Cararama)

Jaguar S-type
red, beige интерьер
номер JG ST8
Hongwell (Cararama)

Jaguar S-type
silver, beige интерьер
номер JG ST8
Hongwell (Cararama)

Jaguar S-type R
extra dark green metallic,
black интерьер
номер сади Vectra GTS
M-Tech J series

Jaguar X-type
dark green metallic, beige
интерьер
Yatming

Jaguar X-type
Fire UK
red
Yatming

Jaguar X-type
silver
Yatming

Jeep CJ-2A Willys
US Army #20498 (blue)
Hongwell (Cararama)

Jeep CJ-2A Willys
Army-green, #20122371
Hongwell (Cararama)



Нам 15 лет! Представляем ключевых менеджеров:



Сергей Гришин

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

mashinki@mail.ru



Анна Мербах

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

scale-opt@mail.ru



Михаил Григорьев

Экспорт-импорт; персонализация на
масштабных моделях; хоккейные сувениры

scale-import@mail.ru



Владимир Грачев

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

scale-bs@mail.ru



Владимир Колесниченко

Руководитель мастерской "Скейл"
по производству моделей 1/43

scale-model@mail.ru



Владимир Минин

Логистика; склад; куратор мастерской

mmashinki-1@mail.ru



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

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

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

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

СТИЛЬ И СТАЛЬ ЛЕГЕНДАРНОЙ ЭПОХИ



ВЫСТАВКА АНТИКВАРИАТА И СТАРИННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
25-28 МАРТА, КРОКУС ЭКСПО
WWW.OLDTIMER.RU

ФОТО: А. ПЕТРОВ



РЕКОРДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ГЛ-1
«КУЗОВНОЙ МАНОФАКТУРЫ
БУШУЕВА АЛЕКСАНДРА»